Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1679

28.6.2024

VERORDNUNG (EU) 2024/1679 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. Juni 2024

über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In ihrer Mitteilung vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ gibt die Kommission das Ziel für die Union vor, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Diese Zielvorgaben werden in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) konkret festgelegt.

(2) Verkehrsbedingte Emissionen machen rund 25 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union aus, und diese Emissionen haben in den letzten Jahren zugenommen. Im europäischen Grünen Deal wird daher gefordert, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % zu verringern, damit die EU als Wirtschaftsraum bis 2050 klimaneutral ist, und zugleich auf das Null-Schadstoff-Ziel hinzuarbeiten, wie es in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2021 mit dem Titel „Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle EU-Aktionsplan: Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ formuliert ist.

(3) In der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ („Mitteilung der Kommission zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“) werden Etappenziele aufgestellt, die den Pfad des europäischen Verkehrssystems zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität darstellen. Die Ziele der Strategie bestehen darin, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 um 50 % zu steigern und bis 2050 zu verdoppeln, während der Marktanteil des Binnenschiffsverkehrs und des Kurzstreckenseeverkehrs bis 2030 um 25 % und bis 2050 um 50 % erhöht und der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2030 verdoppelt und bis 2050 verdreifacht werden sollte. Außerdem sollten bis 2030 mindestens 30 Millionen emissionsfreie Pkw und 80 000 emissionsfreie Lkw auf den Straßen der Union fahren, und bis 2050 sollten fast alle Pkw, Lieferwagen, Busse und neuen Lkw emissionsfrei sein. Darüber hinaus sollte der Linienverkehr unter 500 km in der Union bis 2030 CO_2-neutral sein und bis 2030 sollte es mindestens 100 klimaneutrale Städte in Europa geben.

(4) Mit der Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wird eine Infrastrukturbasis geschaffen, die die grundlegenden Voraussetzungen dafür bildet, dass alle Verkehrsträger nachhaltiger, erschwinglicher und inklusiver gemacht, nachhaltige Alternativen in einem multimodalen Verkehrssystem allgemein zur Verfügung gestellt und die

([1]) ABl. C 290 vom 29.7.2022, S. 120.
([2]) ABl. C 498 vom 30.12.2022, S. 68.
([3]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 24. April 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 13. Juni 2024.
([4]) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

richtigen Anreize als Motor für den Wandel gesetzt werden können, insbesondere indem ein gerechter Übergang im Einklang mit den Zielen gewährleistet wird, die in der Empfehlung des Rates vom 16. Juni 2022 zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität ([5]) dargelegt werden.

(5) Planung, Aufbau und Betrieb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollten nachhaltige Verkehrsformen ermöglichen, verbesserte multimodale und interoperable Verkehrslösungen bereitstellen und für eine verstärkt intermodale Integration der gesamten Logistikkette sorgen und als Beitrag für einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt die für nahtlose Personen- und Güterverkehrsströme in der gesamten Union notwendigen Verkehrsachsen schaffen und nahtlose Verkehrsverbindungen mit benachbarten Ländern einrichten. Darüber hinaus sollte das Netz auf die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts abzielen, indem es die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union sicherstellt, einschließlich einer besseren Anbindung der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete. Der Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte durch die ressourcenschonende und nachhaltige Verknüpfung und Interoperabilität der nationalen Verkehrsnetze zudem die nahtlose, sichere und nachhaltige Mobilität von Gütern und Personen in all ihrer Vielfalt ermöglichen und zu weiterem Wirtschaftswachstum sowie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in globalem Maßstab beitragen.

(6) Die Zunahme des Verkehrsaufkommens führt vermehrt zu Überlastungen im internationalen Verkehr. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Personen und Gütern ist es daher notwendig, auch unter Berücksichtigung der laufenden Verhandlungen mit den Bewerberländern und potenziellen Bewerberländern, die Kapazität des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausschöpfung dieser Kapazität zu optimieren und wo nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen in und zwischen den Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls zu den Nachbarstaaten geschlossen werden.

(7) Das Transeuropäische Verkehrsnetz besteht zu einem großen Teil aus vorhandener Infrastruktur. Damit die Ziele der neuen Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz vollständig verwirklicht werden können, sollten einheitliche Infrastrukturanforderungen festgelegt werden.

(8) Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastruktur, durch die Instandhaltung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur und durch Maßnahmen zur Förderung ihrer ressourcenschonenden Nutzung und Resilienz zum Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen. Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten einen europäischen Mehrwert aufweisen. Solche Vorhaben sollten auch wirtschaftlich tragfähig sein. Vorhaben in dünn besiedelten Gebieten oder Vorhaben, die wesentlich für die Doppelnutzung von Infrastruktur sind, bei denen die wirtschaftliche Tragfähigkeit schwer nachzuweisen sein könnte, da der Nutzen für den sozialen und territorialen Zusammenhalt höher sein könnte, sollten zumindest einen positiven Beitrag zum Ausbau des Netzes leisten, der durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse untermauert wird, wobei die besonderen Merkmale und Zwänge des betreffenden Gebiets zu berücksichtigen sind.

(9) Bei der Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollten die besonderen Gegebenheiten des jeweils betroffenen Vorhabens gebührend berücksichtigt werden. Soweit möglich sollten Synergieeffekte mit anderen Politikbereichen, beispielsweise mit den transeuropäischen Energie- oder Telekommunikationsnetzen oder mit der Infrastruktur mit Doppelnutzung für militärische Zwecke sowie mit dem Fremdenverkehr, genutzt werden, indem in Bauten des Hoch- und Tiefbaus, wie etwa Brücken oder Tunnel, Fahrradinfrastruktur für Radwege, auch das Radroutennetz EuroVelo, integriert oder durch die Einbeziehung neuer Technologien, wie in Brücken eingebaute Sensoren, Synergien mit Sicherheitsaspekten ausgeschöpft werden.

(10) Im Hinblick auf die Schaffung hochwertiger, effizienter und resilienter Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsträger sollten beim Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes die Sicherheit und Gefahrenabwehr bei der Personen- und Güterbeförderung, der Beitrag zum Klimawandel und die Folgen des Klimawandels sowie potenzieller Naturgefahren oder vom Menschen verursachter Katastrophen auf die Infrastruktur und die Zugänglichkeit für alle Benutzer insbesondere in Regionen, die besonders stark von den negativen Auswirkungen des Klimawandels betroffen sind, berücksichtigt werden.

(11) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte zur Verbesserung der Dienstequalität, der sozialen Bedingungen für die Beschäftigten des Verkehrssektors und der Zugänglichkeit für alle Nutzer, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und anderer Personen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit, sowie zur Verhinderung und Milderung von Mobilitätsarmut beitragen. Besondere Aufmerksamkeit sollte der geschlechtsspezifischen Dimension gewidmet werden, um gleichberechtigten Zugang zu Diensten und Infrastruktur sicherzustellen.

(12) Bei der Infrastrukturplanung sollten die Mitgliedstaaten und andere Vorhabenträger die Risikobewertungen und Anpassungsmaßnahmen zur Verbesserung der Resilienz etwa gegenüber Klimaveränderungen, Naturgefahren oder vom Menschen verursachten Katastrophen gebührend berücksichtigen. Indem weitere Anreize für die Entwicklung

([5]) ABl. C 243 vom 27.6.2022, S. 35.

nachhaltiger Verkehrsformen bereitgestellt und hohe Standards für eine umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden, wird die Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes den Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ im Sinne von Artikel 17 der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) unterstützen.

(13) Angesichts der Entwicklung des Infrastrukturbedarfs der Union und der Dekarbonisierungsziele sowie der Schlussfolgerungen des Europäischen Rats vom Juli 2020, denen zufolge die Ausgaben der Union mit den Zielen des Übereinkommens von Paris und dem Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ im Einklang stehen sollten, sollten Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Hinblick darauf geprüft werden, dass die Politik zum Transeuropäischen Verkehrsnetz mit den verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Zielen der Union übereinstimmt. Die Mitgliedstaaten und sonstigen Vorhabenträger sollten zu Plänen und Vorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführen, die bei Vorhaben, für die das Vergabeverfahren für eine Umweltverträglichkeitsprüfung bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung noch nicht eingeleitet wurde, auch eine Überprüfung der Einhaltung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ umfassen sollte.

(14) Infrastrukturvorhaben nach dieser Verordnung sollten den potenziellen nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels standhalten, was durch eine Bewertung der Klimaanfälligkeit und der Klimarisiken sowie durch entsprechende Anpassungsmaßnahmen sichergestellt wird. Vorhaben, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, sollten einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden, wobei in die Kosten-Nutzen-Analyse die Kosten der Treibhausgasemissionen und die positiven Auswirkungen von Klimaschutzmaßnahmen einbezogen werden sollten. Die Sicherung der Klimaverträglichkeit sollte basierend auf den neuesten bewährten Verfahren und verfügbaren Leitlinien vorgenommen werden. Dies trägt dazu bei, dass bei Investitions- und Planungsentscheidungen im Rahmen des Unionshaushalts Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel sowie Bewertungen der Klimaanfälligkeit und der Anpassung an den Klimawandel Rechnung getragen wird. Unbeschadet anderer Rechtsakte der Union, insbesondere Durchführungsrechtsakten über die Bedingungen für die Zuweisung einer finanziellen Unterstützung der Union für Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]), sollte die Anforderung, ein Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit durchzuführen, nur für Vorhaben gelten, für die das Vergabeverfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung noch nicht eingeleitet wurde.

(15) Die Mitgliedstaaten und sonstigen Vorhabenträger sollten zu Plänen und Vorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften durchführen, um negative Auswirkungen auf die Umwelt — beispielsweise Landschaftszerstückelung, Bodenversiegelung, Luft- und Wasserverschmutzung sowie Lärm — zu verhindern oder, wenn dies nicht möglich ist, zu mindern oder auszugleichen, und um die biologische Vielfalt wirksam zu schützen.

(16) Die Interessen der regionalen und lokalen Behörden sowie der von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffenen Öffentlichkeit sollten in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens angemessen berücksichtigt werden.

(17) Die Definition des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollte auf einer gemeinsamen und transparenten Methodik beruhen und die höchste Stufe der Infrastrukturplanung innerhalb der Union darstellen. Es sollte multimodal angelegt sein, d. h. es sollte alle Verkehrsträger und deren Verbindungen sowie die einschlägigen Systeme für Verkehrs- und Reiseinformationsmanagement einbeziehen.

(18) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, sollte der Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in drei Schritten erfolgen — Fertigstellung eines Kernnetzes bis 2030, eines erweiterten Kernnetzes bis 2040 und eines Gesamtnetzes bis 2050 — und dem übergeordneten Ziel dienen, ein multimodales und interoperables europaweites Netz mit hohen Qualitätsstandards zu verwirklichen und dabei die übergeordneten Ziele der Union in Bezug auf Klimaneutralität und Umweltschutz zu wahren.

(19) Zu den Fristen bis 2030 und 2050, die bereits auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) eingeführt wurden, sollte für das erweiterte Kernnetz, das Teil der Europäischen Verkehrskorridore ist, die Zwischenfrist 2040 hinzugefügt werden, nach deren Ablauf das Netz dieser Verordnung entsprechen muss. Die gleiche Zwischenfrist sollte auch für zusätzlich zu den Anforderungen in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 eingeführten neuen Standards im Kernnetz gelten, damit die notwendigen Investitionen zu gegebener Zeit getätigt werden können.

([6]) Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (ABl. L 198 vom 22.6.2020, S. 13).

([7]) Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38).

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

(20) Die Verkehrsinfrastruktur funktioniert als Netz, wenn ein kleines Segment nicht übereinstimmt oder nicht betriebsfähig ist, kann es daher die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Systems beeinträchtigen und verhindern, dass die Vorteile des Netzes in vollem Umfang genutzt werden.

(21) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte als ein europaweites Verkehrsnetz die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union sicherstellen, auch der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete, und den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt zwischen ihnen stärken. Die Anforderungen an die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollten so festgelegt werden, dass sie den Aufbau eines hochwertigen Netzes in der gesamten Union fördern.

(22) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte gemäß den in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates ([9]) festgelegten Fristen mit einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ausgestattet werden, damit sichergestellt ist, dass es den Übergang zur emissionsfreien und emissionsarmen Mobilität wirksam unterstützt.

(23) Zusätzlich zum Kernnetz sollte ein erweitertes Kernnetz auf der Grundlage vorrangiger Abschnitte des Gesamtnetzes definiert werden, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind.

(24) Das Kernnetz wurde auf der Grundlage einer objektiven Planungsmethodik festgelegt. Anhand dieser Methodik wurden die wichtigsten städtischen Knoten, Häfen, Flughäfen sowie Grenzübergangsstellen ermittelt. Diese Knoten müssen, soweit möglich, über Schiene oder Straße oder beides an das Transeuropäische Verkehrsnetz angebunden werden, sofern dies wirtschaftlich tragfähig und durchführbar ist. Die Methodik hat die Vernetzung aller Mitgliedstaaten und die Einbeziehung der wichtigsten Inseln in das Kernnetz gewährleistet.

(25) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, sollten das Kernnetz mit Frist bis 2030 und das erweiterte Kernnetz mit Frist bis 2040 die Grundlage für das nachhaltige multimodale Verkehrsnetz bilden und entsprechend den Verkehrserfordernissen die strategisch wichtigsten Knotenpunkte und Verbindungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes darstellen. Sie sollten den Ausbau des Gesamtnetzes insgesamt vorantreiben und die Voraussetzungen dafür schaffen, dass sich die Maßnahmen der Union auf jene Komponenten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes konzentrieren können, mit denen der größte europäische Mehrwert erzielt werden kann, nämlich insbesondere auf grenzüberschreitende Abschnitte, fehlende Verbindungen, multimodale Anschlusspunkte und große Engpässe.

(26) Bestimmte bereits bestehende Standards des Kernnetzes sollten auf das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz ausgeweitet werden, damit die Netzvorteile voll ausgeschöpft werden können, die Interoperabilität zwischen Netzarten verbessert wird und die Aktivität durch nachhaltigere Verkehrsformen, einschließlich einer verstärkten Digitalisierung und anderer technologischer Lösungen, erhöht werden kann.

(27) Ausnahmen von den für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz geltenden Infrastrukturanforderungen sollten nur in hinreichend begründeten Fällen und unter bestimmten Bedingungen möglich sein. Dazu sollten Fälle zählen, in denen sich Investitionen nicht rechtfertigen lassen oder in denen es besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge gibt, etwa bei Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel-, Rand- und Berggebieten sowie bei dünn oder dicht besiedelten Gebieten oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Bei der Prüfung der Anträge der Mitgliedstaaten auf Ausnahmen sollte die Kommission den möglichen Auswirkungen auf die Interoperabilität und Kontinuität des Netzes sowie auch den Auswirkungen auf verbundene Abschnitte in benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung tragen.

(28) Ein Schienennetz eines Mitgliedstaats oder ein Teil davon mit einer von der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm abweichenden Spurweite (für die Zwecke dieser Verordnung: „isoliertes Netz“) sollte bestimmten Standards und Anforderungen dieser Verordnung nicht unterliegen, da dies aufgrund der Besonderheiten isolierter Netze im Hinblick auf das wirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gerechtfertigt wäre. Diese Besonderheiten ergeben sich daraus, dass isolierte Netze von anderen Netzen mit der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm abgetrennt sind. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten zwar alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um die Zuweisung einer Mindestzahl von Zugtrassen für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 Metern im gesamten Netz zu ermöglichen, sie können aber bei der Bewertung solcher Anstrengungen den besonderen Merkmalen und Herausforderungen isolierter Netze und dem Umstand, dass in diesen Netzen eine solche Zuweisung in sozio-ökonomischer Hinsicht nicht immer gerechtfertigt wäre, Rechnung tragen.

([9]) Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1).

(29) Das durch das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz gebildete landseitige Infrastrukturnetz sollte die maritime Dimension des Transeuropäischen Verkehrsnetzes einbinden. Zu diesem Zweck sollte in enger Verzahnung mit der makroregionalen Strategie und der Meeresbeckenstrategie ein wirklich nachhaltiger, intelligenter, nahtloser und resilienter Europäischer Seeverkehrsraum geschaffen werden, der die vorherigen „Meeresautobahnen" umfassen sollte. Er sollte alle Komponenten der Seeverkehrsinfrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes umfassen. Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse sollte insbesondere der Förderung eines verbesserten Zugangs zu Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel- und Randgebieten besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

(30) Die auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) eingerichteten Schienengüterverkehrskorridore und die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Kernnetzkorridore sind sich gegenseitig ergänzende politische Instrumente, die eng miteinander verbundene Ziele verfolgen, insbesondere die Förderung nachhaltiger, effizienter und sicherer Verkehrsdienstleistungen. Obwohl sich die Zusammenarbeit in vielen Bereichen bewährt hat, hat sich gezeigt, dass es in einigen Fällen zu Überschneidungen von Aktivitäten kam und ein besserer Informationsaustausch notwendig ist. Zudem sind die Schienengüterverkehrskorridore und die Kernnetzkorridore geografisch nicht vollständig aufeinander abgestimmt, was die Möglichkeit der Koordinierung einschränkt, z. B. in Fragen der Entwicklung der Infrastrukturanforderungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes oder der Verbesserung der Qualität der Eisenbahnverkehrsdienste. Es besteht daher ein erhebliches ungenutztes Potenzial für eine Rationalisierung, eine Steigerung der Effizienz und größere Synergieeffekte.

(31) Wie in der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dargelegt, ist eine Integration der Kernnetzkorridore und der Schienengüterverkehrskorridore in „Europäische Verkehrskorridore" erforderlich, um die Synergien zwischen der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsbetrieb zu erhöhen. Die Europäischen Verkehrskorridore sollten das Instrument für die Entwicklung nachhaltiger und multimodaler Güter- und Personenverkehrsströme in Europa und für die Entwicklung interoperabler, hochwertiger Infrastrukturen und Betriebsleistungen werden. Als solches Instrument sollten sie auch der Verwirklichung der Vision eines äußerst wettbewerbsfähigen Schienennetzes in der gesamten Union dienen.

(32) Für die Europäischen Verkehrskorridore sollten neue betriebliche Prioritäten gelten, um hohe Dienstequalität sicherzustellen. Insbesondere sollte die Leitung des Schienengüterverkehrs alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um sicherzustellen, dass die Aufenthaltszeit von Güterzügen, die die Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten passieren, im Durchschnitt höchstens 25 Minuten beträgt und dass die meisten Züge, die mindestens eine Grenze eines Europäischen Verkehrskorridors überqueren, ihren Bestimmungsort oder die Außengrenze der Union fahrplanmäßig oder mit einer Verspätung von höchstens 30 Minuten erreichen. Wenn eine Umspurung erfolgt, gilt diese Begrenzung der Aufenthaltszeit nicht. Sie gilt auch nicht an Grenzen zwischen zwei Mitgliedstaaten, an denen die Kontrollen noch nicht aufgehoben wurden, denen Fahrgäste und Bahnbedienstete bei die Außengrenzen überschreitenden Personen- und Güterzügen in Anwendung der Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates ([11]) insbesondere zu unterziehen sind, und wenn diese Frist aufgrund der in Anwendung der genannten Verordnung durchzuführenden Kontrollen nicht eingehalten werden kann. Solche Umspurungen und Kontrollen bei Zügen können zu Überlastung und längeren Wartezeiten an der Grenze führen. Verzögerungen, die in Drittländern aufgetreten oder auf Drittländer zurückzuführen sind, durch die Güterzüge durchfahren, sollten ebenfalls nicht unter diese Bestimmung fallen.

(33) Ursprünglich waren Mitgliedstaaten, deren Schienennetz eine andere Spurweite hat als das Hauptschienennetz der Union, gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 nicht dazu verpflichtet, sich an der Einrichtung von Güterverkehrskorridoren oder der Verlängerung vorhandener Güterverkehrskorridore gemäß der genannten Verordnung zu beteiligen. Diese Mitgliedstaaten sollten beschließen können, dass sich der/die Infrastrukturbetreiber, der/die in ihrem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist bzw. sind, während eines Zeitraums von höchstens 10 Jahren nicht an dem Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors in ihrem Hoheitsgebiet beteiligt bzw. beteiligen.

(34) Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 ist vor allem auf die Organisation und das Management grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr ausgerichtet. Irland ist wegen seiner Insellage nicht per Schiene mit anderen Mitgliedstaaten verbunden. Außerdem waren Mitgliedstaaten, deren Schienennetz eine andere Spurweite hat als das Hauptschienennetz der Union, nicht dazu verpflichtet, sich an der Einrichtung von Güterverkehrskorridoren oder der Verlängerung vorhandener Güterverkehrskorridore gemäß der genannten Verordnung zu beteiligen. Irland hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Dementsprechend wurde im Hoheitsgebiet Irlands kein Güterverkehrskorridor eingerichtet. Aufgrund dieser Umstände und des begrenzten zusätzlichen Nutzens, der für die irischen Behörden und deren Infrastrukturbetreiber mit einer Beteiligung an der Leitung der Güterverkehrskorridore im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 verbunden wäre, sollte Irland

([10]) Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

([11]) Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über einen Unionskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) (ABl. L 77 vom 23.3.2016, S. 1).

beschließen können, dass sich die Vertreter seiner Behörden und die Infrastrukturbetreiber, die in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich sind, nicht an dem Exekutivrat oder dem Verwaltungsrat der Güterverkehrskorridore in seinem Hoheitsgebiet oder an beiden beteiligen.

(35) Die Europäischen Verkehrskorridore sollten die wichtigsten Fernverkehrsströme abdecken und aus multimodalen europäischen Hauptverkehrsachsen bestehen, die auf Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beruhen, grenzüberschreitend, multimodal und offen für die Einbeziehung aller unter diese Verordnung fallenden Verkehrsträger sein und sie können auch benachbarte Länder umfassen.

(36) Im Hinblick auf einen koordinierten und termingerechten Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes als Voraussetzung für die Erzielung größtmöglicher Netzvorteile sollten die betreffenden Mitgliedstaaten, sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, dafür sorgen, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um die Vorhaben von gemeinsamem Interesse des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes bis zu den festgelegten Terminen 2030, 2040 bzw. 2050 abzuschließen. Daher sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die nationalen Verkehrs- und Investitionspläne mit den in dieser Verordnung festgelegten Prioritäten im Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten sollten außerdem unter anderem den in den Arbeitsplänen der Europäischen Koordinatoren und in den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegten Prioritäten Rechnung tragen. Anwendungsbereich, Methodik oder Fristen gemäß den nationalen Plänen und Programmen verbleiben jedoch in der alleinigen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.

(37) Es ist notwendig, Vorhaben von gemeinsamem Interesse festzulegen, die zur Fertigstellung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie zur Erreichung der in dieser Verordnung vorgegebenen Ziele beitragen sowie den darin vorgegebenen Prioritäten entsprechen. Ihre Umsetzung sollte davon abhängen, wie planerisch ausgereift sie sind, ob sie die Verfahren nach Unionsrecht und nationalem Recht einhalten und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, ohne dass damit der finanziellen Beteiligung eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.

(38) Vorhaben von gemeinsamem Interesse zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes im Einklang mit den in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen haben einen europäischen Mehrwert, da sie zu einem hochwertigen, resilienten, interoperablen und multimodalen europäischen Netz beitragen und die Nachhaltigkeit erhöhen, den Zusammenhalt stärken, die Effizienz steigern oder mehr Vorteile für die Nutzer bringen. Der europäische Mehrwert ist höher, wenn er zusätzlich zu dem potenziellen Mehrwert für den jeweiligen Mitgliedstaat allein zu erheblichen Verbesserungen der Verkehrsverbindungen oder Verkehrsströme zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland führt. Die Union sollte solche Vorhaben von gemeinsamem Interesse vorrangig fördern, um deren Durchführung sicherzustellen.

(39) Um die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen, sollten die Mitgliedstaaten und sonstigen Vorhabenträger sicherstellen, dass die Prüfung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse effizient und ohne unnötige Verzögerungen durchgeführt wird, und –gegebenenfalls gemäß der Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) — alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um sicherzustellen, dass diese Vorhaben rechtzeitig und effizient durchgeführt werden.

(40) Bei der Durchführung einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse sollten die Mitgliedstaaten einen anerkannten und harmonisierten Ansatz verfolgen, um eine transparente und vergleichende Evaluierung dieser Vorhaben zu ermöglichen. Die Analyse der klimabezogenen und ökologischen Kosten und Vorteile sollte auf die im Rahmen der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]) durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt werden.

(41) Die Zusammenarbeit mit Drittländern, einschließlich Nachbarländern, ist erforderlich, um zwischen der Union und diesen Ländern die Verbindung und die Interoperabilität der Infrastrukturnetze sicherzustellen. Die Union sollte gegebenenfalls Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit diesen Ländern fördern und dabei sicherstellen, dass die Ziele und die Interoperabilitätsanforderungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden. Die Vorhaben sollten auch mit dem Ziel der Klimaneutralität in der Union bis 2050 im Einklang stehen und insbesondere durch Verhinderung einer Verlagerung von CO_2-Emissionen sicherstellen, dass im Verkehrssektor gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen.

(42) Die Resilienz des europäischen Verkehrsnetzes wurde durch die verheerenden Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine auf die Probe gestellt. Dieser Angriff hat die geopolitische Landschaft neu definiert und die Anfälligkeit der Union für unvorhergesehene Störungen jenseits der Grenzen der Union deutlich gemacht. Seine erheblichen Auswirkungen auf globale Märkte, beispielsweise die weltweite Ernährungssicherheit, haben

([12]) Richtlinie (EU) 2021/1187 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) (ABl. L 258 vom 20.7.2021, S. 1).

([13]) Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1).

deutlich gemacht, dass der Binnenmarkt der Union und ihr Verkehrsnetz bei der Gestaltung der Unionspolitik nicht isoliert betrachtet werden können. Bessere Verbindungen zu den benachbarten Partnerländern der Union sind wichtiger denn je.

(43) Angesichts dieses neuen geopolitischen Kontexts werden in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2022 mit dem Titel „Ein Aktionsplan für Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine zur Erleichterung der Agrarexporte der Ukraine und ihres bilateralen Handels mit der EU“ mehrere große Herausforderungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur genannt, die die Union und ihre Nachbarländer bewältigen müssen, um die Wirtschaft und der Wiederaufbau in der Ukraine zu unterstützen, landwirtschaftliche und andere Erzeugnisse in die Union und auf die Weltmärkte zu bringen und sicherzustellen, dass die Anbindung an die Union sowohl für Ausfuhren als auch für Einfuhren erheblich verbessert wird. Um eine bessere Anbindung an die Union zu ermöglichen, wurde in dieser Mitteilung vorgeschlagen, die Ausdehnung der Europäischen Verkehrskorridore auf die Ukraine und die Republik Moldau zu prüfen.

(44) Aufgrund des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des von Belarus in diesem Konflikt eingenommenen Standpunkts ist die Zusammenarbeit zwischen der Union und Russland beziehungsweise Belarus im Bereich der Politik zum Transeuropäischen Verkehrsnetz weder angezeigt noch im Interesse der Union. Daher sollten diese beiden Drittländer nicht länger am Transeuropäischen Verkehrsnetz beteiligt sein. Folglich wird verbesserten grenzüberschreitenden Verbindungen nach Russland und Belarus im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten keine hohe Priorität mehr eingeräumt. Derzeit bestehen Verbindungen zwischen Finnland, Estland, Lettland, Litauen und Polen und diesen beiden Drittländern. Um der geringeren Priorität bei Auf- und Ausbau dieser Verbindungen Rechnung zu tragen, sollten die letzten Meilen aller grenzüberschreitenden Verbindungen nach Russland und Belarus, die derzeit Teil des Kernnetzes sind, in den in dieser Verordnung enthaltenen Karten vom Kernnetz auf das Gesamtnetz herabgestuft werden, für dessen Umsetzung eine längere Frist bis 2050 vorgesehen ist. Im Falle eines demokratischen Übergangs in Belarus hätten Auf- und Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen des Landes zur Union allerdings im Einklang mit dem umfassenden Wirtschaftsplan für ein demokratisches Belarus hohe Priorität, unter anderem durch die Wiederaufnahme des Landes in den Anwendungsbereich der Verordnung.

(45) Der durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine bedingte neue geopolitische Kontext hat gezeigt, wie wichtig nahtlose Verkehrsverbindungen innerhalb des Gebiets der Union und mit benachbarten Ländern sind. Eine von der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm abweichende Spurweite beeinträchtigt die Interoperabilität der Eisenbahnnetze in der gesamten Union erheblich und hat sogar Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit dieser isolierten Eisenbahnnetze. Neue Eisenbahnstrecken des Kernnetzes oder des erweiterten Kernnetzes sollten daher mit der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm gebaut werden. Außerdem sollten Mitgliedstaaten, die über ein Streckennetz verfügen, dessen Spurweite von der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm abweicht, die Umstellung bestehender Strecken der Europäischen Verkehrskorridore auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm prüfen. Diese Verpflichtung sollte nicht für Inseln und Gebiete in äußerster Randlage gelten, da ihre Netze aufgrund ihrer geografischen Lage landseitig in keiner Weise mit dem übrigen Gebiet der Union verbunden sind.

(46) Damit sich der Verkehrssektor zu einem wirklich multimodalen System nachhaltiger und intelligenter Mobilitätsdienste entwickelt, sollte die Union ein hochwertiges Verkehrsnetz aufbauen, das Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrsdienste mit Mindestgeschwindigkeiten ermöglicht. Ferner sollte die Union bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse der Einführung von Zweigleisigkeit in Engpass-Abschnitten, bei denen Kapazitätshemmnisse bestehen, gebührende Aufmerksamkeit widmen. Ein wettbewerbsfähiger Hochgeschwindigkeitsschienenpersonenverkehr hat ein hohes Potenzial für die Dekarbonisierung des Verkehrs. Es gilt, ein kohärentes und interoperables europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz aufzubauen, das die Hauptstädte und Großstädte miteinander verbindet. Die Ergänzung bestehender Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Strecken, die für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h ausgelegt sind, dürfte im Gegenzug zu Netzeffekten, einem kohärenteren Netz und einer höheren Zahl von Bahnreisenden führen. Geschwindigkeitsanforderungen für Personen- und Güterverkehrsstrecken sollten auf einen bestimmten Prozentsatz der betreffenden Streckenabschnitte beschränkt bleiben, damit bei Streckenabschnitten mit Besonderheiten aufgrund durch Topografie, Oberflächengestalt oder städtebaulich bedingter Sachzwänge, einschließlich Verbindungsstrecken, Bahnhofsdurchfahrten und Anschlüsse zu Terminals, Serviceeinrichtungen oder Betriebswerken, in deren Fall die Geschwindigkeit individuell angepasst werden muss, die gebotene Flexibilität besteht. Die Kommission sollte einem Mitgliedstaat auf dessen Antrag Ausnahmen gewähren, um ihm über die in dieser Verordnung festgelegten Prozentsätze hinaus bei Bedarf und entsprechender Begründung zusätzliche Flexibilität einzuräumen. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, bei der Modernisierung der Infrastruktur Möglichkeiten der Auslegung für höhere Geschwindigkeiten als die in Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates ([14]) vorgesehenen zu prüfen. Als Ergänzung zu Hochgeschwindigkeitszügen stellen Nachtzüge eine nachhaltige Art des Reisens über lange Strecken in der gesamten Union dar.

(47) Als Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des multimodalen und kombinierten Verkehrs sollte ein nachhaltigeres, resilienteres und zuverlässigeres Schienennetz für den Güterverkehr in ganz Europa geschaffen werden. Die Infrastruktur für den kombinierten Schienenverkehr und die Terminals sollte ausgebaut werden, um sicherzustellen,

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

dass der intermodale Verkehr in erster Linie auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder im Kurzstreckenseeverkehr abgewickelt wird und dass die Zu- oder Ablaufstrecken beziehungsweise Zu- und Ablaufstrecken zusammen auf der Straße so kurz wie möglich sind.

(48) Etwa die Hälfte der Tonnenkilometer des Schienengüterverkehrs entfällt in Europa auf den intermodalen Verkehr, Tendenz steigend. Damit das in der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität dargelegte Ziel, den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene zu verdoppeln, erreicht werden kann, sollte ein besonderes Augenmerk auf Lösungen gerichtet werden, bei denen der Hauptteil der Beförderung über die Schiene und nur die erste und die letzte Meile über die Straße erfolgt. Um auf eine Erhöhung des Anteils des intermodalen Verkehrs hinzuwirken, sollte die Infrastruktur dafür ausgelegt sein, dass Güterzüge mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe, die auf einer Höhe von mindestens 27 cm über der Schienenoberkante — wobei eine Mindesthöhe von 33 cm gefördert werden sollte — beladen sind, verkehren können. Damit diese Anforderung eingehalten werden kann, sind jedoch zahlreiche, teils kostspielige Anpassungen notwendig. Daher muss für die Umsetzung dieser Anforderung ein ausgewogener Ansatz gefunden und sichergestellt werden, dass die Umsetzung auf kosteneffiziente Weise erfolgt. Die Mitgliedstaaten sollten in diesem Zusammenhang dafür sorgen, dass die Anforderung so umgesetzt wird, dass es mindestens eine Inlands-Direktverbindung, eine direkte Schienengüterverkehrsverbindung in einen oder mehrere benachbarte Mitgliedstaaten und eine Verbindung zu mindestens einem Schienen-Straßen-Terminal oder einem multimodalen Güterterminal, der sich in einem Seehafen, der Teil des Europäischen Verkehrskorridors im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats ist, befindet oder an einen solchen Seehafen angrenzt, gibt. Ferner sollte es, wenn sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein oder mehrere Endpunkte eines Korridors befinden, mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung zu mindestens einem dieser Endpunkte geben. Bei der Auswahl der betreffenden Strecken sollten die Mitgliedstaaten den derzeitigen und künftigen Güterverkehrsströmen Rechnung tragen. Bei der Prüfung von Anträgen auf Gewährung einer Ausnahme von der Anforderung in Bezug auf den Transport von Sattelaufliegern gemäß dieser Verordnung trägt die Kommission insbesondere den Ergebnissen der sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse sowie der Möglichkeit, dass die zur Erfüllung dieses Standards erforderlichen Arbeiten zur Störung von Diensten führen, Rechnung. Darüber hinaus sollte die Kommission bei der Prüfung der Anträge auf Gewährung einer Ausnahme von den Anforderungen, die für die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes gelten, insbesondere umfangreichen Investitionen des betreffenden Mitgliedstaats in Strecken, die in unmittelbarer Nähe parallel zu den neu zu bauenden Strecken verlaufen, Rechnung tragen.

(49) In Anbetracht der Tatsache, dass die Einführung des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) in Europa an Fahrt gewinnt und mehrere Mitgliedstaaten bereits vorzeitig Pläne für die Einführung von ERTMS in ihrem gesamten nationalen Eisenbahnnetz verabschiedet haben, muss diesem Paradigmenwechsel Rechnung getragen und ein ehrgeizigerer Ansatz für die Einführung von ERTMS im Gesamtnetz festgelegt werden.

(50) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass das ERTMS bis 2050 im Gesamtnetz, bis 2040 im erweiterten Kernnetz und bis 2030 im Kernnetz eingeführt wird. Bei der Einführung des ERTMS im Gesamtnetz sollten die Strecken, die zu einem sicheren und effizienten grenzüberschreitenden internationalen Eisenbahnverkehr beitragen können, zeitlich Vorrang haben. Da die Einführung eines funkgestützten ERTMS zudem zur Abschaffung nationaler Vorschriften, die den Betrieb beeinträchtigen, beiträgt, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass auf neuen Strecken ab 2030 beziehungsweise beim Ausbau des Signalgebungssystems auf bestehenden Strecken ab 2040 funkgestütztes ERTMS eingesetzt wird und dass das gesamte Transeuropäische Verkehrsnetz bis 2050 mit funkgestütztem ERTMS ausgerüstet ist.

(51) Die Außerbetriebnahme von Klasse-B-Systemen bringt für die Infrastrukturbetreiber angesichts der Kosten und der Komplexität der Einführung des ERTMS und der Vorhaltung zusätzlicher streckenseitiger Systeme über einen längeren Zeitraum erhebliche Einsparungen bei der Instandhaltung mit sich. Die Mitgliedstaaten sollten — außer in bestimmten Fällen — die Außerbetriebnahme von Klasse-B-Systemen im Kernnetz bis 2040, im erweiterten Kernnetz bis 2045 und im Gesamtnetz bis 2050 sicherstellen, vorausgesetzt, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, und dabei eine zeitnahe Unterrichtung aller betroffenen Parteien über diese Außerbetriebnahme und die Einführung des ERTMS sicherstellen.

(52) Für die Binnenwasserstraßen in Europa ist eine heterogene Hydromorphologie kennzeichnend, die eine kohärente Leistung für alle Wasserstraßenabschnitte erschwert. Binnenwasserstraßen, insbesondere frei fließende Abschnitte, können durch Klima- und Witterungsbedingungen stark beeinträchtigt werden. Um einen zuverlässigen internationalen Verkehr unter Berücksichtigung der Hydromorphologie und der geltenden Umweltvorschriften zu gewährleisten, sollten die Anforderungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes die spezifische Hydromorphologie jeder Wasserstraße (z. B. frei fließende oder regulierte Flüsse) sowie die Ziele der Umwelt- und Biodiversitätspolitik berücksichtigen. Aus diesem Grund sollten für jeden Europäischen Verkehrskorridor, jede Wasserstraße oder jeden Wasserstraßenabschnitt Referenzwasserstände festgelegt werden, wobei den Auswirkungen des Klimawandels Rechnung zu tragen ist. Bei der Festlegung der Referenzwasserstände sollte die Kommission eng mit den betreffenden Mitgliedstaaten und Europäischen Koordinatoren und den betreffenden im Rahmen internationaler Vereinbarungen eingesetzten Flussschifffahrtskommissionen zusammenarbeiten, um bei den Anforderungen für Binnenschifffahrtsinfrastruktur im Interesse der Förderung dieses Verkehrsträgers für einen einheitlichen Ansatz zu sorgen.

(53) Beim Bau oder Ausbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur sollte der Vermeidung etwaiger Hindernisse für die Anbindung frei fließender Flüsse besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

(54) Als Eingangs- und Ausgangspunkte für die Landinfrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes spielen Seehäfen als grenzüberschreitende multimodale Knotenpunkte, die nicht nur als Verkehrsknoten dienen, sondern auch Tore für den Handel, für Industriecluster, für militärische Mobilität und für Energieumschlagplätze sein können, eine wichtige geostrategische Rolle. Wie in der Mitteilung der Kommission vom 18. Mai 2022 mit dem Titel „RePowerEU-Plan“ hervorgehoben wird, muss die Energieversorgung diversifiziert und die Einführung erneuerbarer Energien beschleunigt werden. Seehäfen können durch die Errichtung von Offshore-Windkraftanlagen, die Erzeugung von grünem Wasserstoff und den Transport und die Speicherung von Flüssigerdgas zu diesem Ziel beitragen. Um die Synergien zwischen dem Verkehrs- und dem Energiesektor bei den Bemühungen um die Dekarbonisierung der Wirtschaft der Union zu stärken, könnten Seehäfen auch beim Transport von Kohlendioxid über Rohrleitungen oder andere Verkehrsträger eine Rolle spielen.

(55) Der Kurzstreckenseeverkehr kann durch ein höheres Fracht- und Passagieraufkommen einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten und unter anderem zur Verringerung der Überlastung von Straßen im Gebiet der Union und zu einem besseren Zugang zu abgelegenen Regionen sowie Inselregionen und -staaten beitragen. Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, die die maritime Dimension des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bilden, müssen jedoch besser mit dem landseitigen Netz integriert werden und die gesamte Transport- und Logistikkette, sowohl zur See als auch zum Hinterland, muss stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. Das neue, übergreifende Konzept des Europäischen Seeverkehrsraums sollte durch die Schaffung oder Modernisierung von Kurzstreckenseeverkehrsrouten und durch den Ausbau von Seehäfen und deren Hinterlandanbindungen gefördert werden, damit eine effiziente und nachhaltige Integration mit anderen Verkehrsträgern gewährleistet ist. Außerdem sollte dieses neue Konzept nachhaltige Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen fördern, die den Güterstrom auf seegestützten Logistikstrecken so konzentrieren, dass die bestehenden Seeverbindungen verbessert oder neue lebensfähige, regelmäßige und häufige Seeverbindungen geschaffen werden.

(56) Auf den Straßenverkehr in der Union entfallen drei Viertel des gesamten inländischen Güterverkehrs (gemessen an den geleisteten Tonnenkilometern) und rund 90 % des gesamten inländischen Personenverkehrs (gemessen an der Gesamtzahl der Personenkilometer). Angesichts der Bedeutung des Straßenverkehrs und der Verpflichtung, im Einklang mit dem in der Mitteilung der Kommission über eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität verankerten Meilenstein die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, muss die Straßeninfrastruktur unter dem Aspekt der Sicherheit verbessert werden. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([15]) die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur gewährleisten und dafür sorgen, dass sie überwacht und gegebenenfalls verbessert wird. In dieser Hinsicht wird der Kommission mit dieser Richtlinie die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um gemeinsame Spezifikationen einzurichten, die auf die Sicherstellung des operationellen Einsatzes von Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen abzielen, nachdem eine Gruppe von Sachverständigen die Möglichkeit beurteilt hat, solche Spezifikationen festzulegen.

(57) Um den Zugang zu angemessenen Rastanlagen, insbesondere für Berufskraftfahrer, sicherzustellen, sollten im gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetz Rastplätze und entlang des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes sichere und gesicherte Parkflächen eingerichtet werden.

(58) Um Alternativen zu Kurzstreckenflügen zu ermöglichen, sollten die Mitgliedstaaten, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen, sicherstellen, dass Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als zwölf Millionen Fluggästen an das transeuropäische Eisenbahnnetz, einschließlich — sofern möglich — des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes für Fernverbindungen oder, bei Flughäfen, die sich in oder in der Nähe eines städtischen Knotens des transeuropäischen Eisenbahnnetzes befinden, mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier und weniger als zwölf Millionen Fluggästen, per Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Seilbahn oder — in Ausnahmefällen — sonstigen Lösungen des emissionsfreien öffentlichen Verkehrs an diesen städtischen Knoten angebunden sind. Solche Anbindungen sollten bei Flughäfen mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von weniger als vier Mio. Fluggästen gefördert werden.

(59) Um Innovationen im Luftverkehr voranzubringen, sollten auch Weltraumbahnhöfe in die Liste der Komponenten der Luftverkehrsinfrastruktur aufgenommen werden. Die Zuständigkeit der Union im Bereich Raumfahrt gemäß Artikel 4 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und Artikel 189 AEUV, wonach jegliche Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten ausgeschlossen ist, sollte jedoch von dieser Ergänzung unberührt bleiben. Die Aufnahme von Weltraumbahnhöfen in die in dieser Verordnung festgelegte Liste der Komponenten der Luftverkehrsinfrastruktur sollte nicht bewirken, dass geltende oder künftige Rechtsvorschriften der Union für Luftverkehrsinfrastrukturen, in denen dies nicht ausdrücklich vorgesehen ist, auch bei Weltraumbahnhöfen zur Anwendung kommen.

([15]) Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).

(60) Beim Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Sicherstellung des effizienten Grenzübertritts für den Güterverkehr unter Berücksichtigung von Wartezeiten und Unterbrechungen an der Grenze, die beispielsweise durch die Abfertigung und Kontrolle von Fahrzeugen und an Bord von Zügen an den Grenzen der Union verursacht werden oder auf Gründe der Verwaltung, des Betriebs, der Sicherheit, der Technik oder der Interoperabilität zurückzuführen sind, besondere Aufmerksamkeit widmen.

(61) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte eine effiziente Multimodalität gewährleisten, damit für den Personen- und Güterverkehr bessere Wahlmöglichkeiten zwischen nachhaltigen Verkehrsträgern geboten und große Beförderungsmengen für den Transport über große Entfernungen zusammengefasst werden können. Multimodale Terminals sollten bei der Erreichung dieses Ziels eine Schlüsselrolle spielen.

(62) Die Mitgliedstaaten sollten eine Markt- und Zukunftsanalyse der multimodalen Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durchführen und einen Aktionsplan für den Aufbau eines Netzes multimodaler Güterterminals ausarbeiten. Zu diesem Zweck könnten sie sich auf bestehende Studien und Pläne beziehen. In dem von den Mitgliedstaaten ausgearbeiteten Aktionsplan sollte die Entwicklung multimodaler Güterterminals gefördert werden. Jedoch sollte der Aktionsplan nicht dazu führen, dass der Privatsektor zu Investitionen in Terminals verpflichtet ist, und er sollte keiner strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

(63) Städtische Knoten spielen im Transeuropäischen Verkehrsnetz eine wichtige Rolle als Ausgangs- oder Endpunkte („letzte Meile“) für den Personen- und Güterverkehr innerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie auch als Übergangspunkte zwischen gleichen oder verschiedenen Verkehrsträgern. Es sollte sichergestellt werden, dass Kapazitätsengpässe und eine unzureichende Netzanbindung innerhalb der städtischen Knoten die Multimodalität im Transeuropäischen Verkehrsnetz nicht länger behindern. Der Schwerpunkt der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte auf der Förderung nahtlos abgewickelter Verkehrsflüsse von, zu und über städtische Knoten im Netz liegen. Die lokale Anbindung innerhalb städtischer Knoten sollte von den zuständigen lokalen, regionalen oder nationalen Behörden behandelt werden, insbesondere durch einschlägige Maßnahmen im Rahmen der Pläne für nachhaltige urbane Mobilität („Sustainable Urban Mobility Plans“, SUMPs).

(64) Für jeden städtischen Knoten sollte als wirksamer einheitlicher Rahmen für die Bewältigung der Herausforderungen im Bereich der urbanen Mobilität ein SUMP erlassen werden, der einen langfristigen, allumfassenden und integrierten Plan für die Mobilität im Güter- und Personenverkehr für das gesamte funktionale Stadtgebiet bietet. Dieser Plan könnte Ziele, Vorgaben und Indikatoren enthalten, die die aktuelle und künftige Leistungsfähigkeit des städtischen Verkehrssystems darstellen. Die Mitgliedstaaten sollten die Erhebung von Daten zur städtischen Mobilität für jeden städtischen Knoten in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit sicherstellen, um die aktuelle und künftige Leistung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes darzustellen. Um die Zugänglichkeit für alle Nutzer zu überwachen, sollte, sofern möglich und gemäß dem nationalen Recht, zur Aufschlüsselung der Daten nach Alter, Geschlecht und Behinderung ermutigt werden.

(65) Die Mitgliedstaaten sollten die Einführung von SUMPs fördern, um die Koordination zwischen Regionen, Städten und Gemeinden zu verbessern. Dazu sollten die Mitgliedstaaten ein nationales SUMP-Programm einrichten, um lokale Behörden bei der Ausarbeitung hochwertiger SUMPs und der Stärkung der Überwachung und Evaluierung der Umsetzung der SUMPs durch entsprechende Maßnahmen, Leitlinien, Kapazitätsaufbau, Hilfe und möglicherweise finanzielle Unterstützung zu unterstützen. Die Mitgliedstaaten sollten außerdem eine nationale SUMP-Kontaktstelle benennen, die gemäß den in dieser Verordnung enthaltenen Leitlinien Unterstützung bei der Ausarbeitung und Umsetzung von SUMPs leistet.

(66) Die Förderung aktiver Verkehrsträger insbesondere in städtischen Knoten trägt zu den Klimazielen der Union bei, verbessert die öffentliche Gesundheit, verringert die Verkehrsüberlastung, bietet eine Lösung für die „letzte Meile“ für den Personenverkehr und bringt wirtschaftliche Vorteile. Bei der Planung oder beim Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sollte der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger, einschließlich Infrastruktur für Gehen und Radfahren, gebührend Rechnung getragen werden.

(67) Die Mission „Klimaneutrale und intelligente Städte“, die unter dem mit der Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates ([16]) eingerichteten Rahmenprogramm Horizont Europa („Horizont Europa“) festgelegt wurde, zielt darauf ab, dass 100 Städte in der Union bis 2030 klimaneutral werden sollen. Die an der Mission beteiligten Städte dienen als Versuchs- und Innovationszentren, denen andere Städte bis 2050 folgen sollen.

(68) Multimodale digitale Mobilitätsdienste tragen dazu bei, die Integration der verschiedenen Verkehrsträger zu verbessern, indem sie mehrere Verkehrsangebote zu einem einzigen zusammenfassen. Ihre Weiterentwicklung sollte dazu beitragen, das Verhalten in Richtung der nachhaltigsten Verkehrsträger, des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Verkehrsträger wie Gehen und Radfahren zu lenken und den Nutzen von Lösungen für „Mobilität als Dienstleistung“ voll auszuschöpfen.

([16]) Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 über das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont Europa“ sowie über die Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1290/2013 und (EU) Nr. 1291/2013 (ABl. L 170 vom 12.5.2021, S. 1).

(69) Systeme der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) für den Verkehr sind als Grundlage für die Optimierung von Verkehrs- und Beförderungsvorgängen und der Verkehrssicherheit sowie für die Verbesserung der damit zusammenhängenden Dienste erforderlich. Der Informationsfluss im Verkehrs- und Mobilitätsnetz sollte erleichtert werden, unter anderem durch den Ausbau des EU-Raums für Datenmobilität. Informationen auch über multimodale Ticket- und Buchungssysteme sollten Passagieren und Güterverkehrsbetreibern zur Verfügung stehen und im Hinblick auf die Entwicklung europäischer digitaler und interoperabler Informationssysteme verbessert werden.

(70) Die Nutzung von IKT-Systemen, die eine intelligente Durchsetzung auf der Grundlage des Austauschs von Echtzeitdaten zwischen Wirtschaftsakteuren und Durchsetzungsbehörden ermöglicht, die zur Kontrolle der Einhaltung der geltenden regulatorischen Anforderungen erforderlich sind, einschließlich bei in Fahrt befindlichen Fahrzeugen, sollte gefördert werden.

(71) Intelligente Verkehrssysteme und -dienste sowie neu aufkommende Technologien sollten als Katalysator für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und -dienste auf allen Straßen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes dienen.

(72) Es bedarf einer angemessenen Planung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dazu gehört auch die Umsetzung spezifischer Vorgaben im gesamten Netz in Bezug auf Infrastruktur, IKT-Systeme, Ausrüstungen und Dienste, einschließlich der Vorgaben für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804. Es ist daher notwendig, in ganz Europa für eine geeignete und abgestimmte Einführung solcher Vorgaben für jeden Verkehrsträger und dessen Anbindung im gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetz und darüber hinaus zu sorgen, damit die Netzvorteile realisiert werden können und ein effizienter transeuropäischer Fernverkehr möglich wird. Um den Einsatz alternativer Kraftstoffe im gesamten Straßennetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes im Einklang mit den in der Verordnung (EU) 2023/1804 festgelegten Zielen zu gewährleisten, sollten Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der genannten Verordnung als Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden. Bezugnahmen auf das „Gesamtnetz“ in der Verordnung (EU) 2023/1804 sollten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ und das „Gesamtnetz“ im Sinne dieser Verordnung verstanden werden.

(73) Das Transeuropäische Verkehrsnetz sollte die Grundlage für die groß angelegte Einführung neuer Technologien und Innovationen bilden, die einen Daten- und Informationsaustausch in Echtzeit ermöglichen und dazu beitragen können, die Gesamteffizienz des europäischen Verkehrssektors zu erhöhen, und die Kapazität bieten, die notwendig ist, um sichere Personenverkehrsflüsse mit effizienten Mitteln zu ermöglichen, öffentliche oder umweltfreundlichere Verkehrsmittel für Fahrgäste attraktiver zu machen und den CO_2-Fußabdruck des Sektors zu verringern. Dies wird zur Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals beitragen und gleichzeitig das Ziel der Erhöhung der Energieversorgungssicherheit in der Union unterstützen. Damit diese Ziele erreicht werden, sollte die Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe und der entsprechenden Infrastruktur im gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetz verbessert werden.

(74) Damit das Transeuropäische Verkehrsnetz mit der Entwicklung und Einführung innovativer Technik Schritt halten kann, sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission in koordinierter Weise Vorhaben von gemeinsamem Interesse fördern, mit denen nachhaltige aufstrebende Technologien zur Verbesserung und Erleichterung der Beförderung und Mobilität von Personen und Gütern gefördert werden. Dazu könnten unter anderem der automatische Betrieb von Zügen, autonome Fahrzeuge, fortschrittliche Lösungen für die Luftmobilität, einschließlich Drohnen für den Personen- und Güterverkehr, die auch auf der letzten Meile in der Stadt eingesetzt werden, und neue Eisenbahntechnologien wie der Hyperloop gehören.

(75) Im gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetz sollte eine ausreichende Zahl öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte und Zapfstellen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge eingerichtet werden. Dieses Ziel sollte eine vollständige grenzüberschreitende Anbindung gewährleisten. Abstandsbezogene Zielvorgaben für das Transeuropäische Verkehrsnetz, wie sie in der Verordnung (EU) 2023/1804 festgelegt sind, sollen gewährleisten, dass entlang der Hauptstraßennetze der Union eine ausreichende Mindestanzahl von Ladepunkten und Wasserstoffzapfstellen eingerichtet wird.

(76) Die öffentlich zugängliche Lade- und Betankungsinfrastruktur im Transeuropäischen Verkehrsnetz gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 sollte durch Vorgaben für den Aufbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur und gegebenenfalls einer entsprechenden Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur in oder in der Nähe von multimodalen Güterterminals ergänzt werden, damit für Lastwagen im Fernverkehr während des Be- und Entladens Lademöglichkeiten und Wasserstoff-Betankungsmöglichkeiten bereitstehen. Die Mitgliedstaaten sollten auch den Aufbau der Ladeinfrastruktur sicherstellen und die Entwicklung von Wasserstofftankstellen an multimodalen Personenverkehrsknotenpunkten prüfen, um während der Ruhepausen des Fahrers oder für Busse Lademöglichkeiten und Wasserstoff-Betankungsmöglichkeiten zu bieten. Um den freien Verkehr zu gewährleisten, sollte an Terminals oder Personenverkehrsknoten, die von der Union oder der öffentlichen Hand unterstützt werden, der Zugang zu

Zwecken des Ladens und der Wasserstoffbetankung in einer fairen, erschwinglichen, transparenten und diskriminierungsfreien Weise geschehen, um eine Marktabschottung zugunsten bestimmter Unternehmen oder mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

(77) Naturgefahren, einschließlich klimabedingter Ereignisse und sonstiger außergewöhnlicher Vorkommnisse wie Pandemien, durch vom Menschen verursachte Katastrophen wie Unfälle oder durch vorsätzliche Handlungen wie Terrorismus und Cyberangriffe verursachte Störungen, die sich auf die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Infrastruktur auswirken, sind ein großes Problem für die Effizienz und das Funktionieren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. So haben beispielsweise durch verschiedene Naturkatastrophen infolge extremer Wetterereignisse verursachte Unfälle in den letzten Jahren zu erheblichen Unterbrechungen der Verkehrsströme geführt. Die Resilienz des Verkehrsnetzes gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, vom Menschen verursachten Katastrophen und anderen Störungen sollte daher verbessert werden, wobei auf die Risikobewertung und die Maßnahmen zur Verbesserung der Resilienz zurückgegriffen werden sollte, die von kritischen Einrichtungen für den Verkehrssektor gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates ([17]) getroffen werden.

(78) Die Kommission sollte in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten eine Bewertung der Resilienz und Anfälligkeit des Kernnetzes gegenüber den Folgen des Klimawandels durchführen.

(79) In Anbetracht der Erfahrungen mit dem Krisenmanagement während der COVID-19-Pandemie und um Verkehrsstörungen und -ausfälle in Zukunft zu vermeiden, sollten die Mitgliedstaaten bei der Infrastrukturplanung die Sicherheit und Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, vom Menschen verursachten Katastrophen und sonstigen Störungen, die das Funktionieren des Verkehrssystems der Union beeinträchtigen, berücksichtigen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten bestehende Engpässe beseitigt werden und sollten die Europäischen Verkehrskorridore auch wichtige Ausweichstrecken umfassen, die bei Überlastung oder anderen Problemen auf den Hauptstrecken genutzt werden können. Außerdem ermöglicht es ihre Multimodalität, in Notfällen einen Verkehrsträger durch einen anderen zu ersetzen.

(80) Die Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat der Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt. Bestimmte Teile der Verkehrsinfrastruktur sind unverzichtbar, um den reibungslosen Ablauf wichtiger gesellschaftlicher Funktionen zu gewährleisten, und bilden daher eine Säule der strategischen Autonomie der Union. Es gibt immer mehr Investitionen, Beteiligungen und Präsenz von Unternehmen aus Drittländern in europäischer strategischer — und teils sogar militärischer — Infrastruktur wie Häfen, Flughäfen und Containerterminals. In diesem Zusammenhang kann die Beteiligung von Drittlandsunternehmen die Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beschleunigen. Unter bestimmten Umständen könnte jedoch die Beteiligung solcher Unternehmen an Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder deren Beitrag zu diesen Vorhaben die Sicherheit und die öffentliche Ordnung in der Union gefährden. Eine solche zunehmende Präsenz von Drittländern in der strategischen Infrastruktur Europas könnte die Resilienz der Union untergraben. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, die Präsenz von Drittländern, die die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union wahrscheinlich beeinträchtigt, zu verhindern. Unbeschadet des Kooperationsmechanismus gemäß der Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates ([18]) und über diesen hinausgehend ist eine stärkere Sensibilisierung für eine solche Beteiligung oder einen solchen Beitrag erforderlich, damit Behörden eingreifen können, sollte davon ausgegangen werden müssen, dass durch die Beteiligung eines Drittlandsunternehmens an einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder dessen Beitrag dazu die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union gefährdet wird und die Beteiligung oder der Beitrag nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/452 fällt.

(81) Während zwar nach wie vor in erster Linie die Mitgliedstaaten für die Instandhaltung zuständig sind und unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten insbesondere für die Planung, Finanzierung und Verwaltung der Instandhaltung ist es doch wichtig, dass das Transeuropäische Verkehrsnetz nach seiner Fertigstellung ordnungsgemäß instand gehalten wird, um eine hohe Dienstequalität zu gewährleisten, wobei bei der Planung und Beauftragung von Infrastrukturvorhaben ein Lebenszykluskonzept verfolgt werden sollte. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um sicherzustellen, dass eine langfristige Instandhaltungsplanung für die Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls für die Binnenschifffahrtsinfrastruktur erstellt wird.

(82) Damit Teile des Transeuropäischen Verkehrsnetzes von höchster strategischer Bedeutung innerhalb des gegebenen zeitlichen Rahmens verwirklicht werden können, sollte ein Korridorkonzept als Instrument zur transnationalen Koordinierung unterschiedlicher Vorhaben und zur zeitlichen Abstimmung des Aufbaus eines Korridors zur Anwendung kommen, um dadurch größtmögliche Netzvorteile zu erzielen.

([17]) Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Resilienz kritischer Einrichtungen und zur Aufhebung der Richtlinie 2008/114/EG des Rates (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 164).

([18]) Verordnung (EU) 2019/452 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union (ABl. L 79 I vom 21.3.2019, S. 1).

(83) Die Europäischen Verkehrskorridore sollten zum Aufbau der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Weise beitragen, dass Engpässe beseitigt, grenzüberschreitende Verbindungen ausgebaut sowie Effizienz und Nachhaltigkeit verbessert werden. Sie sollten durch verbesserte territoriale Zusammenarbeit, einschließlich mit Nachbarländern, einen Beitrag zum Zusammenhalt leisten. Sie sollten auch übergeordneten verkehrspolitischen Zielen dienen und die Interoperabilität, die Integration der Verkehrsträger und deren multimodalen Betrieb erleichtern. Das Korridorkonzept sollte transparent und klar sein und die Verwaltung dieser Korridore sollte zu keinem zusätzlichen Verwaltungsaufwand bzw. Kostenanstieg führen. Die Kommission sollte die Einrichtung zentraler Stellen für die Koordinierung, den Bau oder die Verwaltung grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse empfehlen können, um die Durchführung groß angelegter und komplexer grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben zu erleichtern, und gegebenenfalls die Zusammenarbeit zwischen Grenzregionen empfehlen, um Herausforderungen im Bereich der Mobilität anzugehen.

(84) Um die koordinierte Verwirklichung der Europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten — ERTMS und Europäischer Seeverkehrsraum — zu erleichtern, sollte die Kommission im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Rates sowie gegebenenfalls der betreffenden Nachbarländer Europäische Koordinatoren benennen. Sie sollten Maßnahmen zur Gestaltung der passenden Governance-Struktur fördern und eine stimmige Prioritätensetzung bei der Infrastruktur- und Investitionsplanung für die Europäischen Verkehrskorridore und bei den beiden horizontalen Prioritäten sicherstellen.

(85) Die europäischen und nationalen Rahmen für die Planung und Verwirklichung der Verkehrsinfrastruktur sowie die von den Europäischen Koordinatoren aufgestellten Arbeitspläne sollten dazu beitragen, dass die für die Erreichung der Ziele dieser Verordnung erforderlichen Investitionen rechtzeitig terminiert und geplant werden.

(86) Die Arbeitspläne der Europäischen Koordinatoren sollten dazu dienen, die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten, einschließlich gegebenenfalls mit einschlägigen Interessenträgern aus Nachbarländern, zu fördern. Sie sollten die Komplementarität mit den Maßnahmen der Mitgliedstaaten und der Infrastrukturbetreiber stärken und insbesondere indikative Etappenziele festlegen.

(87) Der Europäische Koordinator eines Europäischen Verkehrskorridors oder einer horizontalen Priorität, der beziehungsweise die sich auf Nachbarländer erstreckt, sollte berechtigt sein, mit diesen Ländern zusammenzuarbeiten und sie in die einschlägigen Tätigkeiten des Korridors einzubeziehen.

(88) Die technische Grundlage der Karten für das Transeuropäische Verkehrsnetz bildet das interaktive geografische und technische Informationssystem für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec).

(89) Die Kommission hat unter Berücksichtigung der Mitteilung der Kommission über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität vom März 2018 überprüft, ob das Transeuropäische Verkehrsnetz angepasst werden muss, um der militärischen Nutzung der Infrastruktur Rechnung zu tragen. Auf der Grundlage des vom Rat am 26. Juni 2023 und 23. Oktober 2023 gebilligten Dokuments mit dem Titel „Militärische Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ ([19]) sind zusätzliche Straßen und Bahnstrecken in das Transeuropäische Netz aufgenommen worden, um die Synergien zwischen zivilen und militärischen Verkehrsnetzen zu verstärken.

(90) Angesichts des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine und den dadurch entstandenen neuen geopolitischen Kontext und wie in dem vom Rat am 21. März 2022 angenommenen Dokument „Ein Strategischer Kompass für Sicherheit und Verteidigung — Für eine Europäische Union, die ihre Bürgerinnen und Bürger, Werte und Interessen schützt und zu Weltfrieden und internationaler Sicherheit beiträgt“ dargelegt, muss die Union die Verkehrsinfrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck im gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetz ausbauen, um eine zügige und reibungslose Verlegung von militärischem Personal, Material und Ausrüstung für operative Einsätze und Übungen zu unterstützen.

(91) Um eine größtmögliche Kohärenz zwischen den Leitlinien und der Planung der auf Unionsebene vorhandenen Finanzierungsinstrumente zu erreichen, sollte die Finanzierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit der vorliegenden Verordnung im Einklang stehen und insbesondere auf der Verordnung (EU) 2021/1153 beruhen. Darüber hinaus sollte die Finanzierung von Netzen auch auf Förder- und Finanzierungsinstrumenten aufbauen, die im Rahmen anderer Rechtsvorschriften der Union bereitgestellt werden, darunter das mit der Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates ([20]) eingerichtete Programm „InvestEU“, die mit der

([19]) Dokument ST 10440/23.

([20]) Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. März 2021 zur Aufstellung des Programms „InvestEU“ und zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/1017 (ABl. L 107 vom 26.3.2021, S. 30).

Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates ([21]) eingerichtete Aufbau- und Resilienzfazilität, die Kohäsionspolitik gemäß Artikel 174 AEUV, Horizont Europa, der mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([22]) eingerichtete Innovationsfonds und andere von der Europäischen Investitionsbank eingerichtete Finanzierungsinstrumente. Um die Finanzierung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse zu ermöglichen, sollten Bezugnahmen auf „multimodale Logistikplattformen", „Meeresautobahnen" und „Telematikanwendungen" in der Verordnung (EU) 2021/1153 jeweils als Bezugnahmen auf „multimodale Güterterminals", „Europäischer Seeverkehrsraum" bzw. „IKT-Systeme für den Verkehr" im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden. Aus demselben Grund sollten Bezugnahmen auf das „Kernnetz" in der Verordnung (EU) 2021/1153 auch als Bezugnahme auf das „erweiterte Kernnetz" im Sinne der vorliegenden Verordnung verstanden werden.

(92) Die Verwirklichung der Ziele des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, insbesondere im Hinblick auf die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Verkehrssystems in der Union, erfordert einen soliden Rechtsrahmen. Die Mitgliedstaaten sollten ehrgeizige Reformen durchführen, um die im Rahmen des Europäischen Semesters ermittelten Herausforderungen des nachhaltigen Verkehrs zu bewältigen. Die Aufbau- und Resilienzfazilität unterstützt sowohl Reformen als auch Investitionen, mit denen der Verkehr nachhaltiger gestaltet, Emissionen verringert und die Sicherheit und Effizienz verbessert werden. Entsprechende Maßnahmen sind in den genehmigten Aufbau- und Resilienzplänen enthalten.

(93) Damit sie die Karten und die Liste der Häfen, Flughäfen, Terminals und städtischen Knoten in den Anhängen I und II aktualisieren kann, um möglichen Änderungen Rechnung zu tragen, die sich insbesondere aus der — nach zuvor festgelegten quantitativen Schwellenwerten analysierten — tatsächlichen Nutzung bestimmter Elemente der Verkehrsinfrastruktur ergeben, und um den Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore in Anhang III zu ändern, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV in Bezug auf Änderungen der Anhänge I, II und III übertragen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([23]) niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(94) Um Rechtssicherheit zu schaffen und langfristige strategische Planung zu ermöglichen, ist es entscheidend, das Transeuropäische Verkehrsnetz so stabil wie möglich zu halten und potenzielle Aktualisierungen des Netzes auf objektive und transparente Kriterien gemäß dieser Verordnung zu beschränken.

(95) Einige Teile des Netzes werden von anderen Akteuren als den Mitgliedstaaten betrieben. Es obliegt jedoch den Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass die das Netz betreffenden Vorschriften in ihrem Hoheitsgebiet ordnungsgemäß angewendet werden.

(96) Um eine reibungslose und wirksame Umsetzung der in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen zu gewährleisten, unterstützt die Kommission die Mitgliedstaaten durch das mit der Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates ([24]) eingerichtete Instrument für technische Unterstützung, indem sie maßgeschneidertes technisches Fachwissen für die Konzeption und Umsetzung von Reformen bereitstellt, einschließlich solcher, die die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes fördern.

(97) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, und zwar im Hinblick auf die Gewährung von Ausnahmen von bestimmten Anforderungen dieser Verordnung, im Hinblick auf den Erlass von Durchführungsrechtsakten, in denen Referenzwasserstände und eine Methodik für die von den Mitgliedstaaten zu erhebenden Daten über die urbane Mobilität festgelegt werden, sowie im Hinblick auf den Erlass von Durchführungsrechtsakten für die Verwirklichung der Europäischen Verkehrskorridore, für die Verwirklichung der grenzüberschreitenden Abschnitte und für die beiden horizontalen Prioritäten. Sofern in der vorliegenden Verordnung vorgesehen, sollten diese Befugnisse im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([25]) ausgeübt werden.

([21]) Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17).

([22]) Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

([23]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

([24]) Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Februar 2021 zur Schaffung eines Instruments für technische Unterstützung (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 1).

([25]) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

(98) Die Bestimmungen über Eisenbahnnetze und insbesondere jegliche Anforderung, Flughäfen und Häfen an Eisenbahnnetze anzubinden, sowie die Bestimmungen in Bezug auf multimodale Güterterminals sollten nicht für Zypern, Malta und Gebiete in äußerster Randlage gelten, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht. Auch die Bestimmungen in Bezug auf sichere und gesicherte Parkflächen sollten für diese Mitgliedstaaten, für Inseln und Gebiete in äußerster Randlage nicht gelten, da es dort keinen Durchgangs-Straßengüterverkehr und folglich keinen Bedarf an solchen Parkflächen gibt.

(99) Da die Ziele dieser Verordnung, insbesondere der koordinierte Auf- und Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr aufgrund der Notwendigkeit, diese Ziele zu koordinieren, besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(100) Es ist notwendig, die Verordnung (EU) 2021/1153 zu ändern, um ihre Bestimmungen im Hinblick auf die Integration der Kernnetzkorridore in die Europäischen Verkehrskorridore anzupassen. Die Definition und der Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore sollten in dieser Verordnung festgelegt werden und die in der Verordnung (EU) 2021/1153 festgelegten Kernnetzkorridore ersetzen.

(101) Es ist notwendig, die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zu ändern, um ihre Bestimmungen im Hinblick auf die Integration der Schienengüterverkehrskorridore in die Europäischen Verkehrskorridore anzupassen.

(102) Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sollte aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Artikel 1

Gegenstand

(1) In dieser Verordnung werden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, das aus einem Gesamtnetz sowie einem Kernnetz und einem erweiterten Kernnetz besteht, wobei das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz auf der Grundlage des Gesamtnetzes festzulegen sind.

(2) In dieser Verordnung werden Europäische Verkehrskorridore von höchster strategischer Bedeutung auf der Grundlage von vorrangigen Abschnitten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und Vorhaben von gemeinsamem Interesse benannt sowie Anforderungen vorgegeben, die bei der Entwicklung und Umsetzung der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes eingehalten werden müssen.

(3) Diese Verordnung legt die Prioritäten für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes fest und sieht Maßnahmen für die Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes vor.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für das Transeuropäische Verkehrsnetz, das den in Anhang I enthaltenen Karten und den Listen in Anhang II entspricht. Das Transeuropäische Verkehrsnetz umfasst die Verkehrsinfrastruktur, einschließlich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, IKT-Systeme für den Verkehr und Maßnahmen zur Unterstützung der effizienten Verwaltung und Nutzung dieser Infrastruktur und Maßnahmen, die die Voraussetzungen für die Einrichtung und den Betrieb nachhaltiger und effizienter Verkehrsdienste schaffen.

(2) Die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes umfasst die Infrastruktur für den Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt, den Seeverkehr, den Straßenverkehr, den Luftverkehr und den multimodalen Verkehr, einschließlich des Verkehrs in städtischen Knoten, entsprechend den einschlägigen Abschnitten der Kapitel II, III und IV.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ ein Vorhaben, das gemäß dieser Verordnung durchgeführt wird;

2. „Nachbarland“ ein Drittland, das in den Geltungsbereich der Europäischen Nachbarschaftspolitik, der Erweiterungspolitik, des Europäischen Wirtschaftsraums, der Europäischen Freihandelsassoziation oder des Abkommens über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits ([26]) fällt;

3. „NUTS-Region“ eine mit der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates ([27]) eingeführte und in Anhang I der genannten Verordnung klassifizierte Region;

4. „grenzüberschreitender Abschnitt“ den Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse auf beiden Seiten einer Grenze sicherstellt und der sich zwischen den nächstgelegenen städtischen Knoten an der Grenze zweier Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland befindet;

5. „Engpass“ ein physisches, technisches, funktionelles, betriebliches oder administratives Hindernis, das zu einem Systembruch, einschließlich systematischer Überlastung oder Stillstand, führt, welcher die Kontinuität von Fernverkehrsströmen oder von grenzüberschreitenden Verkehrsströmen beeinträchtigt;

6. „städtischer Knoten“ ein städtisches Gebiet, in dem Elemente der Verkehrsinfrastruktur des Transeuropäischen Netzes für den Personen- und Güterverkehr, wie beispielsweise Häfen, Passagierterminals, Flughäfen, Bahnhöfe, Busterminals und multimodale Güterterminals, die innerhalb oder in der Nähe von Stadtgebieten liegen, mit anderen Elementen dieser Infrastruktur und mit der Infrastruktur für den Nah- und Regionalverkehr verbunden sind, einschließlich der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger;

7. „isoliertes Netz“ ein Schienennetz eines Mitgliedstaats oder einen Teil davon mit einer von der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm) abweichenden Spurweite;

8. „multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Personen und/oder Gütern mit zwei oder mehr Verkehrsträgern;

9. „multimodale digitale Mobilitätsdienst“ einen „multimodalen digitalen Mobilitätsdienst“ im Sinne von Artikel 4 Nummer 24 der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([28]);

10. „Interoperabilität“ die Fähigkeit — einschließlich vor dem Hintergrund der gesamten regulatorischen, technischen, administrativen und betrieblichen Voraussetzungen — der Infrastruktur, einschließlich der digitalen Infrastruktur bei einem Verkehrsträger oder -segment und zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, den sicheren und durchgehenden Verkehrs- und Informationsfluss zu gewährleisten, wodurch die für die betreffende Infrastruktur, den betreffenden Verkehrsträger oder das betreffende Segment vorgeschriebenen Leistungskennwerte erreicht werden;

11. „multimodaler Personenverkehrsknoten“ einen Verbindungspunkt zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern für Passagiere, an dem Reiseinformationen, der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern sichergestellt werden, beispielsweise Park-and-Ride-Stationen, und der als Schnittstelle innerhalb städtischer Knoten und zwischen städtischen Knoten sowie zwischen städtischen Knoten und Fernverkehrsnetzen dient;

12. „multimodales Güterterminal“ eine Struktur, die für den Umschlag von Gütern zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern oder zwischen zwei verschiedenen Eisenbahnsystemen und für die vorübergehende Lagerung von Gütern ausgerüstet ist, wie z. B. Terminals in Binnen- oder Seehäfen, an Binnenwasserstraßen und in Flughäfen sowie Schienen-Straßen-Terminals;

13. „Plan für nachhaltige urbane Mobilität“ oder „SUMP“ (sustainable urban mobility plan) ein Dokument für die strategische Mobilitätsplanung, mit dem auf nachhaltige Weise die Erreichbarkeit und Mobilität innerhalb des funktionalen Stadtgebiets einschließlich der Pendlerzonen in diesem Stadtgebiet oder in dessen Nähe für Menschen, Unternehmen und Güter insbesondere im Hinblick auf eine bessere Lebensqualität verbessert werden soll;

([26]) ABl. L 149 vom 30.4.2021, S. 10.

([27]) Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) (ABl. L 154 vom 21.6.2003, S. 1).

([28]) Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

14. „aktiver Verkehrsträger“ die Beförderung von Personen oder Gütern mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln auf der Grundlage menschlicher körperlicher Aktivität, einschließlich Fahrzeugen mit elektrischem Hilfsantrieb gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([29]);

15. „IKT-Systeme für den Verkehr“ Systeme der Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Informations-, Kommunikations-, Navigations- oder Ortungs-/Lokalisierungstechnologien, einschließlich weltraumgestützter Technologien, nutzende Anwendungen, die es ermöglichen, die Daten und Informationen zu verarbeiten, zu speichern und auszutauschen, die für ein effizientes Management der Infrastruktur, der Mobilität und des Verkehrs im Transeuropäischen Verkehrsnetz, für die Übermittlung relevanter Informationen an die Behörden und für die Bereitstellung von Diensten für Bürger, Verlader und Betreiber, die Mehrwert schaffen, erforderlich sind, einschließlich Systemen für eine resiliente, sichere, umweltverträgliche und kapazitätseffiziente Nutzung des Netzes; sie umfassen die unter den Nummern 16 bis 22 genannten Systeme, Technologien und Dienste und können auch fahrzeugseitige Geräte mit entsprechenden Infrastrukturkomponenten oder digitalen Komponenten umfassen;

16. „intelligente Verkehrssysteme“ oder „IVS“ „intelligente Verkehrssysteme“ im Sinne von Artikel 4 Nummer 1 der Richtlinie 2010/40/EU;

17. „Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr“ oder „VTMIS“ (Vessel Traffic Monitoring and Information System) das mit der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([30]) eingerichtete „Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr“;

18. „Binnenschifffahrtsinformationsdienste“ oder „RIS“ (River Information Services) „Binnenschifffahrtsinformationsdienste“ im Sinne von Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([31]);

19. „europäisches Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr“ oder „EMSWe“ (European Maritime Single Window environment) das „europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr“ im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates ([32]);

20. „Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste-System“ oder „ATM/ANS-System“ (Air Traffic Management/Air Navigation Service System) ein „ATM/ANS-System“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates ([33]);

21. „europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem“ oder „ERMTS“ das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System, ERTMS) im Sinne von Anhang I Nummer 2.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission ([34]) und im Zusammenhang mit Umsetzungsfristen das Klasse-A-Zugsicherungssystem und jedes Klasse-A-Funksystem gemäß der genannten Verordnung;

22. „funkgestütztes ERTMS“ das Europäische Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (European Train Control System, ETCS) der Stufe 2, das keine streckenseitigen Signale erfordert und für den sicherheitsrelevanten und nicht sicherheitsrelevanten Datenaustausch zwischen Gleis und Zug ein Klasse-A-Funksystem gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 verwendet;

23. „Klasse-B-Systeme“ „Klasse-B-Systeme“ im Sinne von Anhang II Nummer 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission;

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

([30]) Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10).

([31]) Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

([32]) Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64).

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

([34]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission vom 10. August 2023 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2016/919 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 380).

24. „Seehafen“ einen „Seehafen“ im Sinne von Artikel 2 Nummer 16 der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates ([35]);

25. „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Gütern und Personen auf dem Seeweg zwischen Häfen in Gewässern eines oder mehrerer Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen in den Gewässern der Mitgliedstaaten und einem Hafen in den Gewässern eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an einem Meer, das an einen oder mehrere Mitgliedstaaten angrenzt;

26. „elektronische Frachtbeförderungsinformationen“ oder „eFTI“ (electronic Freight Transport Information) die „elektronischen Frachtbeförderungsinformationen“ im Sinne von Artikel 3 Nummer 4 der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates ([36]);

27. „einheitlicher europäischer Luftraum“ oder „SES“ (Single European Sky) die Systeme, die gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004 ([37]), (EG) Nr. 550/2004 ([38]), (EG) Nr. 551/2004 ([39]) und (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates eingeführt wurden, um die Sicherheitsstandards im Luftverkehr zu erhöhen, zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems beizutragen und die Gesamtleistung des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste für den allgemeinen Flugverkehr in Europa zu verbessern;

28. „Vertiport“ einen Bereich, der für den Start und die Landung von senkrecht startenden und landenden Luftfahrzeugen (vertical take-off and landing, VTOL) genutzt wird;

29. „Luftfahrzeugflugsteigposition“ eine Position in einem ausgewiesenen Bereich des Vorfelds des Flughafens, der mit einer Fluggastbrücke ausgestattet ist;

30. „Luftfahrzeugvorfeldposition“ eine Position in einem ausgewiesenen Bereich des Vorfelds des Flughafens, der mit einer Fluggastbrücke ausgestattet ist;

31. „SESAR-Projekt“ das Vorhaben zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements in Europa, mit dem der Union eine leistungsfähige, standardisierte und interoperable Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement zur Verfügung gestellt werden soll und das aus einem Innovationszyklus besteht, der die SESAR-Definitionsphase, die SESAR-Entwicklungsphase und die SESAR-Errichtungsphase umfasst;

32. „Weltraumbahnhof“ eine Anlage zum Testen und Starten von Raumfahrzeugen;

33. „Projekt für Europas Eisenbahnen“ ein Projekt des durch die Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates ([40]) gegründeten Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen oder des Vorgängerprogramms „Shift2Rail“;

34. „Europäischer ATM-Masterplan“ den durch den Beschluss 2009/320/EG des Rates ([41]) gebilligten und anschließend geänderten Plan;

35. „Leitung des Schienengüterverkehrs“ die in Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannten Leitungsorgane;

36. „Instandhaltung“ Arbeiten, mit denen Zustand und Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur so erhalten werden sollen, dass sie während ihrer Lebensdauer ein dem Verkehrsfluss entsprechendes Dienstleistungsniveau und ein hohes Sicherheitsniveau bietet;

([35]) Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).

([36]) Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33).

([37]) Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 1).

([38]) Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10).

([39]) Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 20).

([40]) Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates vom 19. November 2021 zur Gründung der gemeinsamen Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 219/2007, (EU) Nr. 557/2014, (EU) Nr. 558/2014, (EU) Nr. 559/2014, (EU) Nr. 560/2014, (EU) Nr. 561/2014 und (EU) Nr. 642/2014 (ABl. L 427 vom 30.11.2021, S. 17).

([41]) Beschluss 2009/320/EG des Rates vom 30. März 2009 zur Billigung des europäischen Generalplans für das Flugverkehrsmanagement des Projekts „Single European Sky ATM Research“ (SESAR) (ABl. L 95 vom 9.4.2009, S. 41).

37. „sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse“ eine quantifizierte, auf einer anerkannten Methodik beruhende Ex-ante-Evaluierung des Werts eines Vorhabens unter Berücksichtigung aller einschlägigen sozialen, wirtschaftlichen, gesundheitlichen, klimabezogenen und ökologischen Vorteile und Kosten; die Analyse der klima- und umweltbezogenen Kosten und Vorteile wird auf die gemäß der Richtlinie 2011/92/EU durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung gestützt;

38. „alternative Kraftstoffe“ „alternative Kraftstoffe“ im Sinne von Artikel 2 Nummer 4 der Verordnung (EU) 2023/1804;

39. „sichere und gesicherte Parkfläche“ eine für Fahrer im Güter- oder Personenverkehr zugängliche Parkfläche, die den in Artikel 8a Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ([42]) aufgeführten Anforderungen entspricht und die nach den in Artikel 8a Absatz 2 jener Verordnung genannten Normen und Verfahren der Union zertifiziert wurde;

40. „„System zur dynamischen Gewichtserfassung“ („weigh in motion system“) ein in die Straßeninfrastruktur eingebettetes automatisches System zur Ermittlung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die die einschlägigen Gewichtsgrenzen gemäß der Richtlinie 96/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([43]) wahrscheinlich überschritten haben;

41. „Projektgenehmigungsentscheidung“ eine nach nationalem Recht und nationalem Verwaltungsrecht von einer oder mehreren Behörden eines Mitgliedstaats — mit Ausnahme von Stellen, die für verwaltungsrechtliche oder gerichtliche Rechtsbehelfe zuständig sind, — gleichzeitig oder nacheinander getroffene Entscheidung oder Reihe von Entscheidungen — einschließlich Entscheidungen verwaltungsrechtlicher Natur — mit der Feststellung darüber, ob ein Vorhabenträger berechtigt ist, ein Vorhaben auf dem betreffenden geografisch abgegrenzten Gebiet im Kernnetz, im erweiterten Kernnetz oder im Gesamtnetz durchzuführen, unbeschadet etwaiger Entscheidungen, die im Zusammenhang mit einem verwaltungsrechtlichen oder gerichtlichen Rechtsbehelfsverfahren getroffen werden.

Artikel 4

Ziele des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

(1) Das übergeordnete Ziel des Aufbaus des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist die Schaffung eines einheitlichen unionsweiten multimodalen Verkehrsnetzes von hoher Qualität.

(2) Das Transeuropäische Verkehrsnetz stärkt den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt der Union und trägt zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums bei, der nachhaltig, sicher, effizient und resilient ist, die Vorteile für die Nutzer erhöht und ein integratives Wachstum fördert. Das Transeuropäische Verkehrsnetz stellt den mit ihm verbundenen europäischen Mehrwert dadurch unter Beweis, dass es zu den in den nachstehenden vier Kategorien dargelegten Zielen beiträgt:

a) Nachhaltigkeit durch

i) die Förderung der emissionsfreien und emissionsarmen Mobilität im Einklang mit den einschlägigen CO_2-Reduktionszielen der Union;

ii) die Schaffung der Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung nachhaltigerer Verkehrsträger, insbesondere durch den weiteren Ausbau des Schienennetzes für den Personenfernverkehr, einschließlich des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes, und eines interoperablen Schienennetzes für den Güterverkehr sowie eines zuverlässigen Binnenwasserstraßen- und Kurzstreckenseeverkehrsnetzes für Personen und Güter in der gesamten Union;

iii) verstärkten Schutz der Umwelt;

iv) die Verringerung von nachteiligen externen Auswirkungen, einschließlich der im Zusammenhang mit Umwelt, Klima, Gesundheit, Verkehrsüberlastung und Unfällen entstehenden Auswirkungen, beispielsweise mittels ökonomischer Anreize für den Umweltschutz; oder

v) größere Energieversorgungssicherheit;

b) Kohäsion durch

([42]) Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

([43]) Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

i) die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter besonderer Berücksichtigung der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete;

ii) die Verringerung von Lücken beim Ausbau der Infrastruktur und die Förderung der Interoperabilität zwischen digitalen Systemen aller Verkehrsträger mit einer angemessenen Netzkapazität zwischen Regionen und Mitgliedstaaten;

iii) sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr die effiziente Koordinierung und Verknüpfung der Verkehrsinfrastruktur des Fernverkehrs mit der des Regional- und Nahverkehrs, um Verkehrsdienste zu ermöglichen, einschließlich in den städtischen Knoten; oder

iv) eine Verkehrsinfrastruktur, die den besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union gerecht wird und eine ausgewogene Abdeckung aller europäischen Regionen gewährleistet;

c) Effizienz durch

i) die Beseitigung von Infrastrukturengpässen und die Schließung von Verbindungslücken innerhalb der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten und zwischen ihnen sowohl innerhalb der Verkehrsinfrastrukturen als auch an den Verbindungspunkten zwischen ihnen, insbesondere an grenzüberschreitenden Abschnitten, und gegebenenfalls Anbindung an das Transeuropäische Verkehrsnetz in Drittländern;

ii) die Beseitigung von Interoperabilitätsengpässen, einschließlich Lücken in der Digitalisierung;

iii) die Interoperabilität der nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsnetze;

iv) die optimale Integration und Verknüpfung aller Verkehrsträger, auch in städtischen Knoten;

v) die Förderung von wirtschaftlich effizientem, hochwertigem Verkehr als Beitrag zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit;

vi) die effizientere Nutzung neuer und vorhandener in Betrieb befindlicher Infrastruktur, beispielsweise im Eisenbahnsektor;

vii) die kosteneffiziente Anwendung interoperabler und innovativer technischer und betrieblicher Konzepte sowie digitaler Systeme; oder

viii) eine bessere Koordinierung von Infrastrukturarbeiten zwischen Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden Vorhaben;

d) mehr Vorteile für die Nutzer durch

i) die Gewährleistung der barrierefreien Zugänglichkeit für die Nutzer und Erfüllung ihrer Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse, unter Berücksichtigung insbesondere der Bedürfnisse von besonders schutzbedürftigen Menschen, einschließlich Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Menschen in abgelegenen Gebieten, einschließlich der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, ländlicher Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete;

ii) die Gewährleistung sicherer und hoher Qualitätsstandards, auch für die Qualität der Dienste für alle Nutzer, im Personen- und Güterverkehr;

iii) die Unterstützung der Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit von Verkehrsdiensten, die zugänglich und erschwinglich sein müssen;

iv) die Unterstützung einer Mobilität, die dem sich wandelnden Klima angepasst und gegenüber Naturgefahren und vom Menschen verursachten Katastrophen resilient ist und einen effizienten und schnellen Einsatz von Not- und Rettungsdiensten, unter anderem für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, ermöglicht;

v) die Gewährleistung der Resilienz der Infrastruktur, insbesondere auf grenzüberschreitenden Abschnitten;

vi) das Angebot alternativer Verkehrslösungen, auch mit anderen Verkehrsträgern, im Falle von Störungen des Netzes;

vii) die Unterstützung aktiver Formen von Mobilität durch Verbesserung der Zugänglichkeit und Qualität der entsprechenden Infrastruktur, sodass Sicherheit und Gesundheitsschutz für aktive Nutzer der Infrastruktur verbessert und die Umweltvorteile dieser Mobilitätsformen gefördert werden;

viii) die Unterstützung der nahtlosen Mobilität in der Union; oder

ix) die Sicherstellung einer angemessenen Instandhaltung, mit der für die bestehende Infrastruktur während ihrer Lebensdauer ein dem Verkehrsfluss entsprechendes Dienstleistungsniveau und ein hohes Sicherheitsniveau geboten werden soll.

Artikel 5

Ressourcenschonendes und resilientes Netz und Umweltschutz

(1) Planung, Aufbau und Betrieb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgen auf ressourcenschonende Weise und gemäß den geltenden Umweltschutzvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten durch

a) die Entwicklung neuer Infrastruktur, die Verbesserung und Instandhaltung bestehender Verkehrsinfrastruktur, insbesondere durch die Einbeziehung der Instandhaltung während der Lebensdauer der Infrastruktur in die Planungsphase des Baus oder die Verbesserung der Infrastruktur und durch die Aufrechterhaltung des Betriebs der Infrastruktur;

b) die Optimierung der Integration und des Verbunds der Infrastruktur;

c) den Aufbau von Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe, was zur Einführung von Dekarbonisierungstechnologien beiträgt;

d) die Einführung neuer Technologien und IKT-Systeme für den Verkehr, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu erhalten oder zu verbessern, soweit wirtschaftlich gerechtfertigt oder zur Verbesserung der Sicherheit erforderlich;

e) die Optimierung der Infrastrukturnutzung, insbesondere durch ein effizientes Kapazitäts- und Verkehrsmanagement, die Förderung von Multimodalität und den Wechsel zu nachhaltigeren Mobilitätsmustern, einschließlich der Entwicklung nachhaltiger, attraktiver und effizienter multimodaler Verkehrsdienste;

f) die Berücksichtigung und die Optimierung möglicher Synergien mit anderen Netzen, insbesondere mit den transeuropäischen Energie- oder Telekommunikationsnetzen, gegebenenfalls einschließlich des gesamten Stromnetzes, um Kohärenz zwischen der Planung der Ladeinfrastruktur und der entsprechenden Netzplanung sicherzustellen, sowie die Berücksichtigung möglicher Synergien mit der doppelten Nutzung von Infrastruktur, die in den „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“, die der Rat am 26. Juni 2023 und am 23. Oktober 2023 gebilligt hat, und in allen folgenden, später gebilligten Dokumenten zur Überarbeitung dieser Anforderungen genannt wird, sowie mit der Fahrradinfrastruktur einschließlich Radfernwegen;

g) die Entwicklung einer umweltfreundlichen, nachhaltigen und klimaresilienten Infrastruktur unter Berücksichtigung aktiver Verkehrsträger und die Förderung neuer Technologien, mit denen die Errichtung von Verkehrsinfrastruktur, unter anderem durch die Nutzung ressourceneffizienter und klimasicherer Materialien, dekarbonisiert werden soll, die so konzipiert ist, dass die negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der in der Nähe des Netzes lebenden Bürger und auf die Umwelt, einschließlich durch Luftverschmutzung und Lärmbelastung, und die Beeinträchtigung der Ökosysteme so weit wie möglich verringert werden; und

h) die angemessene Berücksichtigung der Resilienz des Verkehrsnetzes und seiner Infrastruktur und Dienste, besonders an grenzüberschreitenden Abschnitten, im Hinblick auf den Klimawandel und den geopolitischen Kontext sowie auf Naturgefahren und vom Menschen verursachte Katastrophen sowie auf vorsätzliche oder nicht vorsätzliche Störungen, damit diese Probleme bewältigt werden können und damit eine angemessene Reaktion und eine zeitnahe Erholung von diesen Störungen möglich ist sowie damit Versorgungsketten erleichtert werden.

(2) Bei der Planung und dem Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes können die Mitgliedstaaten die genaue Streckenführung der Abschnitte anpassen, wobei sie die besonderen Gegebenheiten in den verschiedenen Teilen der Union, wie etwa die topografischen Merkmale der betreffenden Regionen und Umweltbelange, berücksichtigen und die Einhaltung dieser Verordnung gewährleisten. Eine solche Anpassung darf nicht über das hinausgehen, was nach der jeweiligen Projektgenehmigungsentscheidung gemäß der in Artikel 58 Absatz 1 Buchstabe g festgelegten Anforderung zulässig ist.

(3) Die Umweltprüfung von Plänen und Vorhaben erfolgt gemäß der Richtlinie 92/43/EWG des Rates [44] den Richtlinien 2000/60/EG [45], 2001/42/EG [46], 2002/49/EG [47], 2009/147/EG [48] des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 2011/92/EU. Bei denjenigen Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die das Vergabeverfahren für eine Umweltverträglichkeitsprüfung bis zum 18. Juli 2024 noch nicht eingeleitet wurde, sollte auch ihre Einhaltung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ geprüft werden.

Artikel 6

Schrittweiser Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

(1) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 wird das Transeuropäische Verkehrsnetz, sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, schrittweise in drei Etappen aufgebaut:

a) Fertigstellung eines Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2030;

b) Fertigstellung eines erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 und

c) Fertigstellung eines Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050.

Der Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgt insbesondere durch die Umsetzung einer auf einem kohärenten und transparenten methodischen Ansatz beruhenden Struktur für dieses Netz, die ein Kernnetz, ein erweitertes Kernnetz und ein Gesamtnetz umfasst, wobei die Verkehrs- und Stadtknoten als multimodale Anschlusspunkte zwischen dem Fernverkehr und den regionalen und lokalen Verkehrsnetzen dienen.

(2) Das Gesamtnetz besteht aus allen vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie aus Maßnahmen zur Förderung einer effizienten sowie sozial und ökologisch nachhaltigen Nutzung dieser Infrastrukturen.

(3) Das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz bestehen aus den Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, die vorrangig auszubauen und zu den in Absatz 1 genannten Fristen fertigzustellen sind, um die mit dem Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgten Ziele zu verwirklichen.

Artikel 7

Europäische Verkehrskorridore

Die Europäischen Verkehrskorridore umfassen die Teile des Kernnetzes oder des erweiterten Kernnetzes, die von höchster strategischer Bedeutung für die Entwicklung nachhaltiger und multimodaler Güter- und Personenverkehrsströme in Europa und für die Entwicklung interoperabler, hochwertiger Infrastruktur und Betriebsleistung sind.

Artikel 8

Vorhaben von gemeinsamem Interesse

(1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse tragen durch die Schaffung neuer Verkehrsinfrastruktur, durch die Modernisierung vorhandener Verkehrsinfrastruktur oder durch Maßnahmen zur Förderung der ressourcenschonenden Nutzung des Netzes zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bei.

(2) Vorhaben von gemeinsamem Interesse müssen

a) einen europäischen Mehrwert aufweisen, indem sie zu Zielen beitragen, die unter mindestens zwei der vier in Artikel 4 Absatz 2 genannten Kategorien fallen, und

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

[45] Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1).

[46] Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30).

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

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

b) wirtschaftlich tragfähig sein, was durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse untermauert wird, oder im Falle dünn besiedelter Gebiete oder von Vorhaben, die wesentlich für die Doppelnutzung von Infrastruktur sind, einen positiven Beitrag zum Ausbau des Netzes leisten, der durch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse untermauert wird.

(3) Ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse umfasst den gesamten Zyklus einschließlich Durchführbarkeitsstudien, Genehmigungsverfahren, Bau, Betrieb, Instandhaltung und Evaluierung.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen Maßnahmen, damit die Vorhaben von gemeinsamem Interesse unter Einhaltung des einschlägigen Unionsrechts und des nationalen Rechts durchgeführt werden, insbesondere unter Einhaltung des Unionsrechts in den Bereichen Umweltschutz, Klimaschutz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Wettbewerb, staatliche Beihilfen, öffentliches Beschaffungswesen, öffentliche Gesundheit und Barrierefreiheit sowie unter Einhaltung der Rechtsakte der Union und der nationalen Rechtsvorschriften zu Nichtdiskriminierung.

(5) Die Umsetzung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse hängt davon ab, wie ausgereift sie sind, ob sie die Verfahren des Unionsrechts und des nationalen Rechts einhalten und inwieweit Finanzmittel verfügbar sind, ohne dass damit der finanziellen Beteiligung eines Mitgliedstaats oder der Union vorgegriffen wird.

(6) Die Kommission kann empfehlen, dass die Mitgliedstaaten zentrale Stellen für die Koordinierung, den Bau oder die Verwaltung grenzüberschreitender Infrastrukturvorhaben von gemeinsamem Interesse, insbesondere für groß angelegte und komplexe Infrastrukturvorhaben, einrichten. Der betreffende Europäische Koordinator hat Beobachterstatus im Aufsichtsorgan oder in einem ähnlichen Lenkungsgremium einer solchen zentralen Stelle.

(7) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass Vorhaben von gemeinsamem Interesse rechtzeitig und effizient durchgeführt werden.

(8) Die sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse wird von den Mitgliedstaaten durchgeführt, wobei sie einen anerkannten und harmonisierten Ansatz verfolgen, um eine transparente und vergleichende Evaluierung dieser Vorhaben zu ermöglichen.

Artikel 9

Zusammenarbeit mit Drittländern

(1) Die Union kann mit Drittländern zusammenarbeiten, um das Transeuropäische Verkehrsnetz durch Vorhaben von gemeinsamem Interesse, gegebenenfalls im Hinblick auf die Steigerung von nachhaltigem Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit, mit deren Infrastrukturnetzen zu verbinden, insbesondere um

a) die Ausdehnung der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz auf Drittländer zusammen mit anderen damit zusammenhängenden Politiken zu fördern, insbesondere in den Bereichen Umwelt und Klimaschutz;

b) die Verbindung zwischen dem Transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsnetzen von Drittländern an Grenzübergangsstellen, einschließlich im Hoheitsgebiet eines Drittlands, das Teil des Europäischen Verkehrskorridors ist, sicherzustellen und eine nahtlose Abwicklung der Verkehrsflüsse, der Grenzkontrollen, der Grenzüberwachung und sonstiger Grenzkontrollverfahren zu gewährleisten;

c) im Hoheitsgebiet von Drittländern die Verbindung zwischen dem Transeuropäischen Verkehrsnetz und den Verkehrsnetzen dieser Drittländer sicherzustellen, insbesondere im Hinblick auf die Erleichterung des Eisenbahnverkehrs mit Drittländern, wo es relevant und angemessen ist;

d) die in Drittländern befindlichen Verkehrsinfrastrukturen, die Teile des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Union miteinander verbinden, zu vervollständigen;

e) die Interoperabilität des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Netze von Drittländern zu fördern;

f) den Seeverkehr zu erleichtern und Kurzstreckenseeverkehrsrouten mit Drittländern zu fördern, sofern diese nicht zur Verlagerung von CO_2-Emissionen beitragen;

g) den Binnenschiffsverkehr mit Drittländern zu erleichtern;

h) den Luftverkehr mit Drittländern zu erleichtern, um wirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum und die Wettbewerbsfähigkeit zu fördern, einschließlich der Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums und einer verbesserten Zusammenarbeit im Flugverkehrsmanagement;

i) IKT-Systeme für den Verkehr in diesen Drittländern zu verknüpfen und einzuführen; und

j) die Dekarbonisierung des Verkehrs zu fördern, insbesondere durch den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Drittländern im Hinblick auf die Einrichtung eines durchgängigen Netzes, das mit dem Transeuropäischen Verkehrsnetz verbunden ist.

(2) Anhang IV enthält indikative Karten des auf bestimmte Nachbarländer ausgedehnten Transeuropäischen Verkehrsnetzes, in denen gegebenenfalls ein Kernnetz und ein Gesamtnetz gemäß den Kriterien dieser Verordnung festgelegt sind.

(3) Keine Bestimmung dieses Artikels ist so auszulegen, dass ein Recht auf jegliche finanzielle Beteiligung der Union an Vorhaben in Drittländern im Rahmen anderer Rechtsakte der Union besteht.

KAPITEL II

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 10

Allgemeine Bestimmungen für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz

(1) Das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz müssen

a) den Netzen in den in Anhang I und den Listen in Anhang II enthaltenen Karten entsprechen;

b) durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt werden;

c) die in diesem Kapitel und in den Kapiteln III und IV aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen erfüllen; und

d) die Grundlage für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse bilden.

(2) Das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz bestehen aus den Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, die vorrangig zur Verwirklichung der Ziele der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz ausgebaut werden.

Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 gelten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung.

Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2023/1804 gelten als Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung.

Bezugnahmen auf das „Gesamtnetz“ in der Verordnung (EU) 2023/1804 gelten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ und das „Gesamtnetz“ im Sinne dieser Verordnung.

(3) Die Knoten des Netzes sind in Anhang II aufgeführt und umfassen städtische Knoten und Verkehrsknoten (Flughäfen, Seehäfen, Binnenhäfen, Schienen-Straßen-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen).

(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz, die auszubauen sind, um der vorliegenden Verordnung innerhalb der in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fristen nachzukommen, sofern in der vorliegenden Verordnung nichts anderes festgelegt ist.

Artikel 11

Allgemeine Bestimmungen für die Europäischen Verkehrskorridore

(1) Bei den neun in den Karten in Anhang III aufgeführten Europäischen Verkehrskorridoren handelt es sich namentlich um:

a) Atlantik;

b) Ostsee — Schwarzes Meer — Ägäisches Meer;

c) Ostsee — Adriatisches Meer;

d) Mittelmeer;

e) Nordsee — Rhein — Mittelmeer;

f) Nordsee — Ostsee;

g) Rhein — Donau;

h) Skandinavien — Mittelmeer;

i) Westlicher Balkan — östliches Mittelmeer.

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen für die Europäischen Verkehrskorridore, die auszubauen sind, um dieser Verordnung nachzukommen, und zwar bis zum 31. Dezember 2030 für ihre zum Kernnetz gehörende Infrastruktur und bis zum 31. Dezember 2040 für ihre zum erweiterten Kernnetz gehörende Infrastruktur, sofern in dieser Verordnung nichts anderes festgelegt ist.

(3) Vorbehaltlich der Billigung durch die betroffenen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, den Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore in Anhang III dieser Verordnung im Wege delegierter Rechtsakte nach Artikel 62 dieser Verordnung innerhalb der Grenzen von Artikel 7 dieser Verordnung zu ändern, um der Entwicklung wichtiger Handels- und Verkehrsströme oder wesentlichen Änderungen des Netzes Rechnung zu tragen. In Bezug auf Änderungen des Verlaufs von Korridoren, die die Teile im Hoheitsgebiet benachbarter Länder betreffen, sind Vereinbarungen auf hoher Ebene über Verkehrsinfrastrukturnetze zwischen der Union und den betreffenden Nachbarländern die Grundlage dieser delegierten Rechtsakte.

Artikel 12

Allgemeine Prioritäten für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz

(1) Beim Aufbau des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes wird allgemein den Maßnahmen Vorrang eingeräumt, die notwendig sind für

a) die Steigerung des Anteils und gegebenenfalls der Kapazität des nachhaltigeren Verkehrs am Güter- und Personenverkehr, insbesondere im Hinblick auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen und Umweltverschmutzung sowie auf eine Steigerung des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Nutzens, der aus dem Verkehr gezogen wird;

b) die Gewährleistung einer besseren Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union unter Berücksichtigung des territorialen und sozialen Zusammenhalts, einschließlich des besonderen Falls der Gebiete in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Insel-, Rand- und Berggebiete sowie dünn besiedelter Gebiete;

c) die Sicherstellung einer optimalen Integration der Verkehrsträger und der Interoperabilität zwischen Verkehrsträgern, einschließlich der aktiven Verkehrsträger in städtischen Gebieten;

d) die Schließung von Verbindungslücken und Beseitigung von Engpässen, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten;

e) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, die einen nahtlosen Verkehr von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen sowie von Schiffen und Luftfahrzeugen, die Kraftstoffe verwenden, die zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen und zur Erhöhung der Energieversorgungssicherheit beitragen, gewährleistet;

f) die Förderung einer wirksamen, nahtlosen und nachhaltigen Nutzung der Infrastruktur und erforderlichenfalls eine Kapazitätssteigerung;

g) die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur und die Verbesserung bzw. Aufrechterhaltung ihrer Qualität in Bezug auf Sicherheit, Gefahrenabwehr, Effizienz des Verkehrssystems und des Verkehrsbetriebs, Klima- und Katastrophenresilienz, Umweltverträglichkeit und Kontinuität der Verkehrsströme;

h) die Verbesserung der Dienstequalität und der sozialen Bedingungen für die Beschäftigten des Verkehrssektors sowie der Zugänglichkeit für alle Nutzer, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und anderer Personen in Situationen besonderer Schutzbedürftigkeit, und die Verhinderung und Milderung von Mobilitätsarmut;

i) die Verbesserung der Digitalisierung, um die digitale Durchsetzung gemäß dem Unionsrecht zu ermöglichen, und die Entwicklung von Automatisierung, insbesondere durch die Einführung und den Einsatz von IKT-Systemen für den Verkehr; oder

j) die Anpassung — erforderlichenfalls und unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Vorschriften bestimmter Mitgliedstaaten — der Infrastruktur an eine Doppelnutzung, um sowohl zivilen Zwecken als auch Verteidigungszwecken zu dienen, wobei den für kurzfristige Bewegungen von Streitkräften in großem Maßstab erforderlichen Strecken besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist.

(2) Zur Ergänzung der in Absatz 1 dargelegten Maßnahmen finden Maßnahmen besondere Beachtung, die erforderlich sind für

a) einen Beitrag zur Verringerung der Belastung von Stadtgebieten und gegebenenfalls dicht besiedelter empfindlicher Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;

b) die Optimierung der Infrastrukturnutzung, insbesondere durch effizientes Kapazitätsmanagement, Verkehrsmanagement und Steigerung der Betriebsleistung;

c) einen Beitrag zu positiven Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt durch die Förderung der Nutzung aktiver Verkehrsträger mittels des Aufbaus einer entsprechenden Infrastruktur für Radfahren und Gehen;

d) die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs aller Marktteilnehmer zur Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes; oder

e) die Sicherstellung des effizienten Grenzübertritts für den Güterverkehr unter Berücksichtigung von Wartezeiten.

Artikel 13

Allgemeine Prioritäten für die Europäischen Verkehrskorridore

Beim Aufbau der Europäischen Verkehrskorridore wird allgemein den Maßnahmen Vorrang eingeräumt, die notwendig sind für

a) die Entwicklung eines leistungsfähigen, nahtlosen und vollständig interoperablen Schienennetzes für den Güterverkehr in der gesamten Union;

b) die Entwicklung eines interoperablen, leistungsfähigen Schienennetzes für den Personenverkehr, einschließlich eines Hochgeschwindigkeitsnetzes, das städtische Knoten in der gesamten Union miteinander verbindet;

c) die Entwicklung einer effizienten Infrastruktur für die Luftfahrt und die Binnenschifffahrt und einer gut in den Europäischen Seeverkehrsraum integrierten Infrastruktur für den Seeverkehr;

d) die Entwicklung eines sicheren und gesicherten Straßennetzes mit ausreichenden Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe sowie mit sicheren und gesicherten Parkflächen;

e) die Entwicklung multimodaler und interoperabler Verkehrslösungen;

f) die Förderung der intermodalen Integration der gesamten Logistikkette mit effizienter Verknüpfung der Verkehrs- und Stadtknoten;

g) die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, die einen nahtlosen Verkehr von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen sowie von Schiffen und Luftfahrzeugen, die Kraftstoffe verwenden, die zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen und zur Erhöhung der Energieversorgungssicherheit beitragen, gewährleistet;

h) gegebenenfalls die Einführung von IKT-Systemen für den Verkehr mit allen Verkehrsträgern, um eine effiziente Nutzung der Infrastruktur zu gewährleisten und digitalen Informationsaustausch zu ermöglichen; oder

i) gegebenenfalls die Verbesserung der Verbindungen zwischen dem Transeuropäischen Verkehrsnetz und den Infrastrukturnetzen der Nachbarländer.

KAPITEL III

BESONDERE BESTIMMUNGEN

ABSCHNITT 1

Schienenverkehrsinfrastruktur

Artikel 14

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Schienenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Eisenbahnstrecken, einschließlich:

i) Gleise,

ii) Weichen,

iii) höhengleiche Bahnübergänge,

iv) Neben- und Abstellgleise,

v) Tunnel,

vi) Brücken und

vii) Infrastruktur, die die Auswirkungen auf die Umwelt verringert;

b) Bahnhöfe entlang den Eisenbahnstrecken, die in den in Anhang I enthaltenen Karten aufgeführt werden, für das Umsteigen von Personen innerhalb des Schienenverkehrs und zwischen Schienenverkehr und anderen Verkehrsträgern;

c) Serviceeinrichtungen entlang den Eisenbahnstrecken, die in den in Anhang I enthaltenen Karten aufgeführt werden, die keine Personenbahnhöfe im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([49]) sind, insbesondere Rangierbahnhöfe, Zugbildungsanlagen, Rangieranlagen, Abstellgleise, Wartungsanlagen, sonstige technische Anlagen wie Reinigungs- und Waschanlagen, Entlastungsanlagen und Betankungsanlagen sowie Anlagen zur automatischen Änderung der Spurweite;

d) die Schienenzugangsstreckenverbindungen zu mit dem Schienennetz verbundenen multimodalen Güterterminals, einschließlich der Schienenzugangsstrecken zu den multimodalen Güterterminals von Binnen- und Seehäfen und Flughäfen, sowie die Schienenzugangsstrecken zu Rangierbahnhöfen gemäß Anhang II Nummer 2 Buchstabe c der Richtlinie 2012/34/EU;

e) streckenseitige ZZS-Ausrüstung;

f) streckenseitige Energieinfrastruktur;

g) Infrastruktur im Zusammenhang mit Anlagen für alternative Kraftstoffe;

h) zugehörige Ausrüstung; und

i) IKT-Systeme für den Verkehr.

(2) Zu den technischen Anlagen an Bahnstrecken können Elektrifizierungssysteme, Einrichtungen für das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen und das Be- und Entladen von Gütern in Bahnhöfen und Terminals sowie innovative Technologien in der Einführungsphase gehören.

([49]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

Artikel 15

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes Folgendes einhält:

a) die Richtlinie (EU) 2016/797 und die auf ihrer Grundlage mit dem Ziel, die Interoperabilität des Gesamtnetzes zu erreichen, erlassenen Durchführungsrechtsakte; und

b) die Anforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), die gemäß den Artikeln 4 und 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 angenommen wurden, unbeschadet der in Artikel 7 Absatz 1 jener Richtlinie vorgesehenen Ausnahmefälle.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2050

a) bezüglich der Bahnstrecken und, soweit für den Betrieb von elektrischen Zügen erforderlich, bezüglich der Neben- und Abstellgleise, vollständig elektrifiziert ist;

b) ohne Sondergenehmigung eine Achslast von mindestens 22,5 Tonnen zulässt; und

c) ohne Sondergenehmigung den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von mindestens 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) ermöglicht. Diese Anforderung ist erfüllt, wenn auf zweigleisigen Strecken durchschnittlich pro Tag mindestens eine Zugtrasse pro Stunde und Richtung für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m zugewiesen werden kann, wenn ein Eisenbahnunternehmen dies beantragt.

(3) Die in Absatz 2 Buchstaben b und c festgelegten Anforderungen gelten nur für die Strecken des Gesamtnetzes,

a) die ein multimodales Güterterminal oder einen See- oder Binnenhafen mit der nächsten Kreuzung mit dem Kernnetz für den Güterverkehr oder dem erweiterten Kernnetz für den Güterverkehr verbinden;

b) die über eine andere Strecke geführt werden, die zum Kernnetz für den Güterverkehr oder erweiterten Kernnetz für den Güterverkehr gehört; oder

c) auf denen gemäß den Daten aus dem Jahr vor der Mitteilung im Tagesdurchschnitt mehr als zehn Güterzüge in beide Richtungen verkehren.

Bis zum 19. Juli 2027 teilen die Mitgliedstaaten der Kommission mit, um welche Strecken es sich dabei handelt. Bei grenzüberschreitenden Abschnitten erfolgt diese Mitteilung im Einvernehmen mit den anderen betreffenden Mitgliedstaaten.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes auf den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die an für den Güterverkehr genutzte Eisenbahnstrecken gemäß Artikel 15 Absatz 3 angeschlossen ist, bis zum 31. Dezember 2050 die Anforderungen nach Absatz 2 Buchstaben a, b und c des vorliegenden Artikels erfüllt, es sei denn, die Kommission hat gemäß Artikel 38 Absatz 4 bezüglich der Anforderungen nach Absatz 2 Buchstabe c des vorliegenden Artikels eine Ausnahme von der Anwendung des Artikels 38 Absatz 3 gewährt.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in der Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes beim Bau einer neuen Strecke die Anforderung gemäß Absatz 2 Buchstabe a bis zum 31. Dezember 2040 erfüllt wird. Vorhaben, für die die Umweltverträglichkeitsprüfung bis zum 18. Juli 2024 eingeleitet wurde, sind von dieser Verpflichtung ausgenommen.

(6) Die Anforderungen gemäß den Absätzen 2 und 4 gelten nicht für isolierte Netze.

(7) Unbeschadet des Absatzes 6 erlässt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Fällen bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmeregelungen in Bezug auf die in diesem Artikel genannten Anforderungen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der vorgelegten Begründung sowie gegebenenfalls im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität und die Kontinuität des Schienennetzes hat. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 16

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes den Bestimmungen von Artikel 15 Absatz 1 entspricht.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2040 bei Strecken, die Teil des Güterverkehrsnetzes sind,

a) die Anforderungen gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b erfüllt;

b) ohne Sondergenehmigung den Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von mindestens 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) ermöglicht. Diese Anforderung ist erfüllt, wenn mindestens die folgenden Bedingungen eingehalten werden:

   i) Auf zweigleisigen Strecken können für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m mindestens eine Zugtrasse pro zwei Stunden und Richtung sowie mindestens 24 Zugtrassen pro Tag zugewiesen werden, wenn ein Eisenbahnunternehmen dies beantragt;

   ii) auf eingleisigen Strecken können für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m mindestens eine Zugtrasse pro drei Stunden und Richtung sowie mindestens 12 Zugtrassen pro Tag zugewiesen werden, wenn ein Eisenbahnunternehmen dies beantragt; und

c) bei Streckenabschnitten, die ein multimodales Güterterminal mit zwei städtischen Knotenpunkten oder das multimodale Güterterminal eines städtischen Knotenpunkts mit einer Grenzübergangsstelle verbinden, sind mehr als 75 % der Länge jedes Streckenabschnitts für Güterzüge auf Güterverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes für eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h ausgelegt.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in der Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes beim Bau einer neuen Strecke die Anforderung gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a bis zum 31. Dezember 2030 erfüllt wird. Vorhaben, für die die Umweltverträglichkeitsprüfung bis zum 18. Juli 2024 eingeleitet wurde, sind von dieser Verpflichtung ausgenommen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2040 bei Strecken, die Teil des Personenverkehrsnetzes sind,

a) die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a festgelegten Anforderungen an die Personenverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes erfüllt; und

b) bei Streckenabschnitten, die die multimodalen Personenverkehrsknoten zweier städtischer Knotenpunkte oder den multimodalen Personenverkehrsknoten eines städtischen Knotenpunkts und einer Grenzübergangsstelle miteinander verbinden, mehr als 75 % der Länge jedes Streckenabschnitts für Personenzüge auf Personenverkehrsstrecken des erweiterten Kernnetzes für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h ausgelegt sind.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes auf den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2040 die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b sowie nach Absatz 2 Buchstabe b des vorliegenden Artikels erfüllt, es sei denn, die Kommission hat gemäß Artikel 38 Absatz 4 bezüglich der Anforderungen nach Absatz 2 Buchstabe b des vorliegenden Artikels eine Ausnahme von der Anwendung des Artikels 38 Absatz 3 gewährt.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2030

a) bei Strecken, die Teil des Güterverkehrsnetzes sind, die Anforderungen nach Absatz 2 Buchstaben a, b und c des vorliegenden Artikels erfüllt; und

b) bei Strecken, die Teil des Personenverkehrsnetzes sind, die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a erfüllt.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur, die Teil des Kernnetzes für den Personenverkehr ist, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2040 die Anforderung gemäß Absatz 4 Buchstabe b des vorliegenden Artikels erfüllt.

(8) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf den Güterverkehrsstrecken, die Teil der Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes oder des erweiterten Kernnetzes sind, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, bis zum 31. Dezember 2040 Güterzüge mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe, die auf einer Höhe von mindestens 27 cm über der Schienenoberkante beladen sind, in den Europäischen Verkehrskorridoren in ihrem Hoheitsgebiet verkehren können.

Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn in jedem Europäischen Verkehrskorridor im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats mindestens die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Es gibt mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung, die einen ununterbrochenen Zugbetrieb im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und auf grenzüberschreitenden Strecken mit den benachbarten Mitgliedstaaten ermöglicht;

b) es gibt mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung zu mindestens einem Schienen-Straßen-Terminal oder einem multimodalen Güterterminal, der sich in einem Seehafen, der Teil des Europäischen Verkehrskorridors im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats ist, befindet oder an einen solchen Seehafen angrenzt; und

c) es gibt mindestens eine diese Anforderung erfüllende Direktverbindung zu mindestens einem dieser Endpunkte, wenn sich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ein oder mehrere Endpunkte eines Korridors befinden.

Bei grenzüberschreitenden Abschnitten werden die betreffenden Strecken im Einvernehmen mit den betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten festgelegt.

Spätestens bis zum 19. Juli 2027 teilen die Mitgliedstaaten der Kommission mit, um welche Strecken es sich dabei handelt.

(9) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes auf den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen bis zum 31. Dezember 2030 die Anforderungen nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b sowie nach Absatz 2 Buchstabe b des vorliegenden Artikels erfüllt, es sei denn, die Kommission hat gemäß Artikel 38 Absatz 4 bezüglich der Anforderungen nach Absatz 2 Buchstabe b des vorliegenden Artikels eine Ausnahme von der Anwendung des Artikels 38 Absatz 3 gewährt.

(10) Die Anforderungen gemäß den Absätzen 2 bis 9 gelten nicht für isolierte Netze.

(11) Unbeschadet des Absatzes 10 erlässt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Fällen bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmeregelungen in Bezug auf die in diesem Artikel genannten Anforderungen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der vorgelegten Begründung sowie gegebenenfalls im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität und die Kontinuität des Schienennetzes hat. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Bei der Prüfung der Anträge auf Gewährung einer Ausnahme von der Anforderung in Bezug auf den Transport von Sattelaufliegern gemäß Absatz 8 berücksichtigt die Kommission insbesondere die Ergebnisse der sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse sowie die Möglichkeit, dass die zur Erfüllung dieser Anforderung erforderlichen Arbeiten zur Störung von Diensten führen.

Bei der Prüfung der Anträge auf Gewährung einer Ausnahme von den Anforderungen, die in diesem Artikel für das erweiterte Kernnetz festgelegt sind, sollte die Kommission insbesondere umfangreichen Investitionen des betreffenden Mitgliedstaats in Strecken, die in unmittelbarer Nähe parallel zu den neu zu bauenden Strecken verlaufen, Rechnung tragen.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 17

Europäische Regelspurweite

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede neue Eisenbahnstrecke des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes, einschließlich der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die europäische Regelspurweite von 1 435 mm aufweist. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn Züge mit einer Spurweite von 1 435 mm die Infrastruktur im Kernnetz spätestens bis zum 31. Dezember 2030 und im erweiterten Kernnetz spätestens bis zum 31. Dezember 2040 befahren können. Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck „neue Eisenbahnstrecke“ jede Strecke, deren Bauarbeiten bis zum 18. Juli 2024 noch nicht begonnen haben.

(2) Abweichend von Absatz 1 erstellen die Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet am 18. Juli 2024 keine neue Eisenbahnstrecke geplant ist, die an die Landgrenze eines anderen Mitgliedstaats gemäß Anhang I angebunden werden soll, einen Plan, in den die zu bauende neue Eisenbahnstrecke mit der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm eingezeichnet ist. Dieser Plan trägt den Auswirkungen auf die Interoperabilität mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten Rechnung, indem insbesondere die etwaige Umstellung bestehender Eisenbahnstrecken auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm gemäß Absatz 3 berücksichtigt wird. Der Plan umfasst eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse, die gegebenenfalls für die Entscheidung des Mitgliedstaats, neue Eisenbahninfrastruktur nicht in der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm zu bauen, als Begründung dient, und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität. Dieser Plan wird der Kommission spätestens bis zum 19. Juli 2026 vorgelegt.

(3) Mitgliedstaaten mit einem bestehenden Schienennetz oder Teil davon, das eine von der europäischen Regelspurweite von 1 435 mm abweichende Spurweite aufweist, führen spätestens bis zum 19. Juli 2026 eine Bewertung durch, in deren Rahmen sie die bestehenden Eisenbahnstrecken der Europäischen Verkehrskorridore im Hinblick auf deren etwaige Umstellung auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm ermitteln. Bei grenzüberschreitenden Abschnitten wird die Bewertung mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Sie umfasst auch eine sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse zur Tragfähigkeit der etwaigen Umstellung auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität.

Ausgehend von der Bewertung gemäß Unterabsatz 1 erstellen die Mitgliedstaaten gegebenenfalls spätestens ein Jahr nach Abschluss der Bewertung einen Plan für die Umstellung auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm mit den bestehenden Eisenbahnstrecken in den Europäischen Verkehrskorridoren, die auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm umgestellt werden sollen, und legen einen Zeitplan für diese Umstellung fest.

Die Unterabsätze 1 und 2 gelten entsprechend für die Eisenbahnstrecken, deren Bauarbeiten am 18. Juli 2024 bereits begonnen haben.

(4) Die Prioritäten für die Infrastruktur- und Investitionsplanung, die sich aus den Plänen gemäß den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels ergeben, werden gemäß Artikel 54 in den ersten Arbeitsplan des Europäischen Koordinators für einen Europäischen Verkehrskorridor, zu dem die Güterverkehrsstrecken mit einer von der europäischen Regelspurweite abweichenden Spurweite gehören, aufgenommen.

(5) Auf Antrag eines Mitgliedstaats kann die Kommission in hinreichend begründeten Fällen bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse Durchführungsrechtsakte zur Gewährung einer befristeten Ausnahme von den in Absatz 1 genannten Anforderungen für neue Eisenbahnstrecken des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes oder für Teile davon erlassen. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung ist hinreichend zu begründen. Die Anträge auf eine Ausnahmeregelung werden im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der vorgelegten Begründung sowie gegebenenfalls im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität und die Kontinuität des Schienennetzes hat. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. In der Entscheidung ist der Zeitraum angegeben, für den die Ausnahme gewährt wird.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 18

Das europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS)

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) das ERTMS bei der Eisenbahninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 und bei der Eisenbahninfrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, eingerichtet ist, wobei die streckenseitige und die fahrzeugseitige Einführung des ERTMS synchronisiert und harmonisiert erfolgen muss; und

b) das ERTMS bei den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen des erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 und im Fall des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 eingerichtet ist, sofern der betreffende Mitgliedstaat diese Ausrüstung in Abstimmung mit den einschlägigen Interessenträgern, insbesondere dem Infrastrukturbetreiber, für notwendig erachtet.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bis zum 31. Dezember 2030

a) die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, mit Ausnahme der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen, die Anforderungen von Absatz 1 erfüllt; und

b) das ERTMS bei den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen des Kernnetzes eingerichtet ist, sofern der betreffende Mitgliedstaat diese Ausrüstung in Abstimmung mit den einschlägigen Interessenträgern, insbesondere dem Infrastrukturbetreiber, für notwendig erachtet.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Klasse-B-Systeme spätestens bis zum 31. Dezember 2040 im Kernnetz, bis zum 31. Dezember 2045 im erweiterten Kernnetz und bis zum 31. Dezember 2050 im Gesamtnetz stillgelegt werden, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, mit Ausnahme von Abschnitten in städtischen Knoten, die auch von Personenzügen im Vorstadtverkehr genutzt werden, die mit speziellen Klasse-B-Zugsicherungssystemen ausgestattet sind.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 mit einem funkgestützten ERTMS ausgerüstet ist.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein funkgestütztes ERTMS in der Eisenbahninfrastruktur des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes ab dem 31. Dezember 2030 beim Bau einer neuen Strecke beziehungsweise ab dem 31. Dezember 2040 beim Ausbau des Signalgebungssystems eingesetzt wird.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei den in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d genannten Verbindungen des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 ein funkgestütztes ERTMS eingerichtet ist, sofern der betreffende Mitgliedstaat diese Ausrüstung in Abstimmung mit dem Infrastrukturbetreiber und anderen einschlägigen Interessenträgern für notwendig erachtet. Beim Bau einer neuen Strecke ist ab dem 31. Dezember 2030 sicherzustellen, dass ein solches System eingesetzt wird.

(7) Die Anforderungen gemäß den Absätzen 1 bis 6 gelten nicht für isolierte Netze.

(8) Unbeschadet des Absatzes 7 erlässt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Anforderungen nach den Absätzen 1 bis 6. Jeder Antrag auf eine Ausnahmeregelung muss sich auf eine negative sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse und eine Bewertung der Auswirkungen auf die Interoperabilität stützen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen. Die beantragten Ausnahmeregelungen müssen den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 entsprechen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung sowie im Hinblick darauf, ob der Antrag erhebliche Auswirkungen auf die Interoperabilität hat. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 19

Betriebliche Prioritäten

(1) Die Leitung des Schienengüterverkehrs unternimmt alle erdenklichen Anstrengungen, um bis zum 31. Dezember 2030 sicherzustellen, dass in den Europäischen Verkehrskorridoren die Qualität der für die Eisenbahnunternehmen erbrachten Dienstleistungen und die technischen und betrieblichen Anforderungen an die Nutzung der Infrastruktur die betriebliche Leistungsfähigkeit der Schienengüterverkehrsdienste entlang der Europäischen Verkehrskorridore nicht beeinträchtigen, sodass folgende Zielwerte erreicht werden:

a) Auf jedem grenzüberschreitenden Abschnitt zwischen zwei Mitgliedstaaten beträgt die Aufenthaltszeit aller grenzüberschreitenden Güterzüge im Durchschnitt höchstens 25 Minuten, mit Ausnahme jener Abschnitte, auf denen diese Frist nicht eingehalten werden kann, weil eine Umspurung erfolgt oder die Grenzkontrollen bei Zügen in Anwendung von Anhang VI Nummer 1.2 der Verordnung (EU) 2016/399 noch nicht aufgehoben wurden; die Aufenthaltszeit eines Zuges auf einem grenzüberschreitenden Abschnitt ist die gesamte zusätzliche Fahrzeit, die auf den Grenzübergang zurückgeführt werden kann, unabhängig von infrastrukturellen, betrieblichen, technischen und administrativen Verfahren oder Aspekten; die Aufenthaltszeit schließt nicht die Zeit ein, die nicht auf den Grenzübergang zurückgeführt werden kann, sondern etwa auf betriebliche Verfahren, die in Einrichtungen in der Nähe des Grenzübergangs durchgeführt werden, die jedoch nicht in unmittelbarem Zusammenhang damit stehen; und

b) mindestens 75 % der Güterzüge, die mindestens eine Grenze entlang eines Europäischen Verkehrskorridors überqueren, erreichen ihren Bestimmungsort oder die Außengrenze der Union — sollte ihr Bestimmungsort außerhalb der Union liegen — fahrplanmäßig oder mit einer Verspätung von höchstens 30 Minuten aus Gründen, die auf den/die Infrastrukturbetreiber der Union zurückzuführen sind; Verzögerungen, die in Drittländern aufgetreten und auf Drittländer zurückzuführen sind, durch die Güterzüge durchfahren, werden nicht berücksichtigt.

(2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass bis zum 31. Dezember 2030 auf den Güterverkehrsstrecken im Kernnetz, bis zum 31. Dezember 2040 auf den Güterverkehrsstrecken im erweiterten Kernnetz und bis zum 31. Dezember 2050 auf den Güterverkehrsstrecken des Gesamtnetzes gemäß Artikel 15 Absatz 3 folgende Bedingungen gelten:

a) Auf zweigleisigen Strecken können mindestens zwei Zugtrassen pro Stunde und Richtung für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m (einschließlich der Lokomotive oder Lokomotiven) zugewiesen werden; und

b) auf eingleisigen Strecken kann mindestens eine Zugtrasse pro Richtung alle zwei Stunden und für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m zugewiesen werden.

Artikel 20

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Eisenbahninfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 folgenden Aspekten Vorrang eingeräumt:

a) gegebenenfalls der Umstellung auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm;

b) der Minderung der Auswirkungen von Lärm und Erschütterungen infolge des Schienenverkehrs, insbesondere durch Maßnahmen für Schienenfahrzeuge und für die Infrastruktur einschließlich Lärmschutzeinrichtungen;

c) der Verbesserung der Sicherheit von höhengleichen Bahnübergängen;

d) gegebenenfalls der Anbindung der Eisenbahninfrastruktur an Binnenhafeninfrastruktur;

e) vorbehaltlich einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse — dem Aufbau der Infrastruktur für Zuglängen von über 740 m und bis zu 1 500 m sowie einer Achslast von 25,0 Tonnen bei dem Bau und der Modernisierung von Eisenbahnstrecken, die für den Güterverkehr von Bedeutung sind;

f) der Entwicklung und dem Einsatz innovativer Technologien für den Schienenverkehr, wobei insbesondere auf der Arbeit von Shift2Rail und des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen aufgebaut wird; dies betrifft in erster Linie den automatischen Betrieb von Zügen, ein modernes Verkehrsmanagement und die digitale Konnektivität für Fahrgäste auf der Grundlage des ERTMS und digitale automatische Kupplungen, Konnektivität auf der Grundlage von 5G und Satelliten sowie Trägheitseinheiten für die Geopositionierungseinheiten des ERMTS;

g) beim Bau oder Ausbau der Eisenbahninfrastruktur — der Gewährleistung des Anschlusses von Fuß- und Radwegen und deren Zugänglichkeit sowie der Einrichtung von Fahrradstellplätzen in Bahnhofsnähe, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern;

h) der Entwicklung innovativer Technologien für alternative Kraftstoffe für den Schienenverkehr wie Wasserstoff- oder batteriebetriebene Züge für Abschnitte und Schienenzugangsstrecken, die von der Elektrifizierungspflicht ausgenommen sind;

i) für die Entwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes — der Bestimmung eines Standards, um sicherzustellen, dass Güterzüge mit Standard-Sattelaufliegern mit bis zu 4 m Höhe, die auf einer Höhe von 33 cm beladen sind, verkehren können, ohne dass eine zusätzliche Sondergenehmigung für den Betrieb der Dienste erforderlich ist; und

j) dem Ausbau auf Zweigleisigkeit in Engpass-Abschnitten, bei denen Kapazitätshemmnisse bestehen.

ABSCHNITT 2

Binnenschifffahrtsinfrastruktur

Artikel 21

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Binnenschifffahrtsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Flüsse;

b) Kanäle;

c) Seen und Lagunen;

d) zugehörige Infrastruktur wie Schleusen, Schiffshebewerke, Brücken, Stauseen und damit verbundene Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasser und Wassermangel sowie Minderungsmaßnahmen, die sich auf die Binnenschifffahrt positiv auswirken können;

e) Zugang zu Wasserstraßen und Verbindungen der letzten Meile zu multimodalen Güterterminals, die über Binnenwasserstraßen verbunden sind, insbesondere in Binnen- und Seehäfen;

f) Anlege- und Rastplätze;

g) Binnenhäfen, einschließlich der grundlegenden Hafeninfrastruktur in Form von Innenbecken, Kaimauern, Liegeplätzen, Molen, Docks, Deichen, Hinterfüllungen, Plattformen, Landgewinnung und der für Beförderungsvorgänge innerhalb und außerhalb des Hafengebiets erforderlichen Infrastruktur;

h) zugehörige Ausrüstungen gemäß Absatz 2;

i) IKT-Systeme für den Verkehr, einschließlich Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS);

j) Anbindung der Binnenhäfen an die übrigen Verkehrsträger im Transeuropäischen Verkehrsnetz;

k) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen für alternative Kraftstoffe; und

l) Infrastruktur, die für abfallfreie Verfahren und Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft erforderlich ist.

(2) Zu den Ausrüstungen für die Binnenschifffahrt können Einrichtungen für das Be- und Entladen von Fracht und die Lagerung von Gütern in Binnenhäfen gehören. Die Ausrüstungen können insbesondere Antriebs- und Betriebssysteme umfassen, welche die Umweltverschmutzung — wie Wasser- oder Luftverschmutzung — verringern, Energie sparen und die CO_2-Intensität verringern helfen. Dazu können auch Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle, Anlagen zur landseitigen Stromversorgung und andere Infrastruktur für die Versorgung mit und die Erzeugung von alternativen Kraftstoffen sowie Ausrüstung für Eisbrecharbeiten, für hydrologische Dienste und für Baggertätigkeiten in Fahrrinnen, Häfen und Hafeneinfahrten zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit gehören.

(3) Ein Binnenhafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn er die folgenden Bedingungen erfüllt:

a) Das jährliche Güterumschlagvolumen liegt bei über 500 000 Tonnen, wobei die Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Güterumschlagvolumen der neueste Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist; und

b) der Hafen liegt am Binnenwasserstraßennetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Artikel 22

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Binnenhäfen des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050

a) an die Straßen- oder Schieneninfrastruktur angebunden werden;

b) über mindestens ein multimodales Güterterminal verfügen, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht; und

c) mit Einrichtungen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Schiffen in Häfen ausgestattet sind, gegebenenfalls einschließlich Auffanganlagen für Schiffsabfälle, Entgasungsanlagen, Maßnahmen zur Lärmminderung sowie Maßnahmen zur Verringerung der Luft- und Wasserverschmutzung.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Binnenhäfen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 aufgebaut wird.

Artikel 23

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Binnenhäfen des Kernnetzes den Artikel 22 Absatz 2 einhalten und die in Artikel 22 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2030 und die in Artikel 22 Absatz 1 Buchstabe c genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2040 erfüllen.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Binnenwasserstraßennetz, einschließlich der in Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe e genannten Verbindungen, instand gehalten wird, um eine effiziente, zuverlässige und sichere Schifffahrt für Nutzer zu ermöglichen, indem die Mindestanforderungen an Wasserstraßen und die Mindestanforderungen an das Dienstleistungsniveau gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels (gute Befahrbarkeit) gewährleistet werden.

Die Mitgliedstaaten verhindern bis zum 18. Juli 2024 die Verschlechterung der guten Befahrbarkeit sowie die Verschlechterung des derzeitigen Zustands jener Teile des Netzes, die diese Mindestanforderungen bereits überschreiten.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten bis zum 31. Dezember 2030 insbesondere, dass

a) Flüsse, Kanäle, Seen, Lagunen, Binnenhäfen und deren Zufahrtswege bei festgelegten Referenzwasserständen, die im statistischen Mittel an einer bestimmten Anzahl von Tagen im Jahr überschritten werden, eine Fahrrinnentiefe von mindestens 2,5 m und eine Mindesthöhe unter Brücken, die nicht geöffnet werden können, von mindestens 5,25 m aufweisen;

b) die Mitgliedstaaten auf einer öffentlich zugänglichen Website nach Buchstabe a die Anzahl der Tage pro Jahr, an denen der tatsächliche Wasserstand den festgelegten Referenzwasserstand für die Fahrrinnentiefe überschreitet oder nicht erreicht, sowie die durchschnittlichen Wartezeiten an jeder Schleuse veröffentlichen;

c) die Betreiber von Schleusen gewährleisten, dass die Schleusen so betrieben und instand gehalten werden, dass nur geringe Wartezeiten entstehen; und

d) Flüsse, Kanäle, Seen und Lagunen für alle Dienste gemäß der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([50]) mit RIS ausgestattet werden, um den Nutzern grenzüberschreitende Informationen in Echtzeit zu gewährleisten.

Für die Zwecke von Buchstabe a werden die Referenzwasserstände anhand der Anzahl der Tage pro Jahr festgelegt, an denen der tatsächliche Wasserstand den angegebenen Referenzwasserstand überschreitet. Vorbehaltlich der Billigung durch die betroffenen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 AEUV Absatz 2 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, die in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten, in Absprache mit den betroffenen Europäischen Koordinatoren und gegebenenfalls in Absprache mit im Rahmen internationaler Vereinbarungen eingesetzten Flussschifffahrtskommissionen auszuarbeiten sind und in denen für jede Wasserstraße oder jeden Wasserstraßenabschnitt die Referenzwasserstände gemäß Buchstabe a festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte stehen im Einklang mit den Anforderungen, die in internationalen Übereinkommen und in Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten, auch in den Regelwerken der im Rahmen solcher internationalen Übereinkommen und Abkommen eingesetzten Flussschifffahrtskommissionen, festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen für Wasserstraßen und gegebenenfalls für Wasserstraßenabschnitte Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen in Bezug auf die Anforderungen nach den Absätzen 2 und 3, wenn besondere geografische oder erhebliche physische Sachzwänge, eine negative sozioökonomische Kosten-Nutzen-Analyse oder erhebliche negative Auswirkungen auf die Umwelt, die biologische Vielfalt oder das Kulturerbe vorliegen. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Der Antrag auf Ausnahmeregelungen wird gegebenenfalls mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten koordiniert. Die benachbarten Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

([50]) Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Eine Verschlechterung der Mindestanforderungen, die auf unmittelbares menschliches Handeln oder auf mangelnde Sorgfalt bei der Instandhaltung des Binnenwasserstraßennetzes zurückzuführen ist, gilt nicht als Grund, der die Gewährung einer Ausnahme rechtfertigt.

(5) Im Falle höherer Gewalt stellen die Mitgliedstaaten, sobald die Situation dies zulässt, den früheren Zustand der Befahrbarkeit wieder her.

(6) Die Kommission kann Leitlinien erlassen, um ein kohärentes Vorgehen im Hinblick auf die gute Befahrbarkeit in der Union zu gewährleisten. Diese Leitlinien können insbesondere Folgendes umfassen:

a) spezielle Parameter für frei fließende Flüsse;

b) ergänzende Parameter für die Breite der Fahrrinne;

c) Aufbau einer Infrastruktur für alternative Energien, um den Zugang zu alternativen Kraftstoffen im gesamten Korridor zu gewährleisten;

d) Nutzung von digitalen Anwendungen des Netzes und von Automatisierungsprozessen;

e) Resilienz der Infrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren und vom Menschen verursachten Katastrophen oder vorsätzlichen Störungen; oder

f) Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen für CO_2-freie und CO_2-arme Kraftstoffe und Antriebssysteme.

Artikel 24

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Binnenschifffahrtsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 folgenden Aspekten Vorrang eingeräumt:

a) gegebenenfalls der Erreichung höherer Standards für die Modernisierung bestehender Wasserstraßen und für die Schaffung neuer Wasserstraßen, entsprechend dem Marktbedarf;

b) Schutz- und Minderungsmaßnahmen gegen Hochwasser und Wassermangel;

c) der Verbesserung der Digitalisierungs- und der Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf eine erhöhte Sicherheit und Nachhaltigkeit in der Binnenschifffahrt, auch innerhalb städtischer Knoten;

d) der Modernisierung und Ausweitung der Infrastrukturkapazität, einschließlich Anlege- und Rastplätze und der Dienste, die dort für Beförderungsvorgänge im multimodalen Verkehr innerhalb wie außerhalb des Hafengebiets und entlang der Wasserstraße erforderlich sind;

e) der Förderung und Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Binnenschifffahrt und der Verkehrsinfrastruktur, einschließlich emissionsfreier und emissionsarmer Schiffe und Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen auf die Gewässer und die von den Gewässern abhängige biologische Vielfalt, gemäß den geltenden Anforderungen nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften;

f) der Entwicklung und dem Einsatz von Binnenschiffen mit geringem Tiefgang, die für niedrige Wasserstände geeignet sind;

g) beim Bau oder Ausbau der Binnenschifffahrtsinfrastruktur der Gewährleistung des Anschlusses von Fußgänger- und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern;

h) der Förderung von Maßnahmen zur Verhinderung einer Abschwächung der Anforderungen an Wasserstraßen, einschließlich Mitteln zur Überwachung des Wasserstraßenzustands; und

i) gegebenenfalls der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen, entlang der Binnenwasserstraßen durch den Bau neuer Brücken oder durch die Renovierung von Brücken, die nicht geöffnet werden können, indem ihrer Durchfahrtshöhe im Vergleich zu den bestehenden Brücken eines bestimmten Wasserstraßenabschnitts besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

ABSCHNITT 3

Seeverkehrsinfrastruktur und der Europäische Seeverkehrsraum

Artikel 25

Infrastrukturkomponenten

(1) Der Europäische Seeverkehrsraum verbindet und integriert die in Absatz 2 beschriebenen Seeverkehrskomponenten mit dem landseitigen Netz durch die Schaffung oder den Ausbau des Kurzstreckenseeverkehrs sowie durch den Aufbau von Seehäfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten und ihrer Hinterlandanbindungen, einschließlich des geografischen Gebiets der Regionen in äußerster Randlage, um eine effiziente, tragfähige und nachhaltige Integration mit anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten.

(2) Der Europäische Seeverkehrsraum umfasst

a) die Seeverkehrsinfrastruktur innerhalb der Hafenbereiche des Kernnetzes und des Gesamtnetzes einschließlich ihrer Hinterlandanbindungen;

b) Maßnahmen mit weiter gefasstem Nutzen, die nicht an bestimmte Häfen gebunden sind und dem Europäischen Seeverkehrsraum und dem maritimen Sektor allgemein zugutekommen, z. B. die Förderung von Maßnahmen, die eine ganzjährige Befahrbarkeit (Eisbrechen) sicherstellen, dem Übergang zu einem effizienteren und nachhaltigeren Seeverkehr den Weg ebnen, Synergien zwischen dem Verkehrs- und dem Energiesektor — unter anderem durch Förderung der Rolle von Häfen als Energieumschlagplätze und Unterstützung der Energiewende — verbessern, und IKT-Systeme für den Verkehr und hydrografische Vermessungen; und

c) die Förderung nachhaltiger und resilienter Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, insbesondere Verbindungen, die Güterverkehrsströme konzentrieren, um negative externe Kosten, beispielsweise durch Emissionen und Überlastung durch den Straßenverkehr, in der Union zu senken, und Verbindungen, die den Zugang zu Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel- und Randgebieten durch die Schaffung oder Modernisierung von nachhaltigen, regelmäßigen und häufigen Seeverkehrsdiensten verbessern.

(3) Die in Absatz 2 Buchstabe a genannte Seeverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Seehäfen, einschließlich der für Beförderungsvorgänge innerhalb des Hafenbereichs notwendigen Infrastruktur;

b) grundlegende Hafeninfrastruktur wie Innenbecken, Kaimauern, Liegeplätze, Plattformen, Molen, Docks, Deiche, Hinterfüllungen und Landgewinnung;

c) Seeschifffahrtskanäle;

d) Navigationshilfen;

e) Hafeneinfahrten, Fahrrinnen und Schleusen;

f) Wellenbrecher;

g) Anbindung der Häfen an das Transeuropäische Verkehrsnetz;

h) IKT-Systeme für den Verkehr, einschließlich EMSWe und VTMIS;

i) Infrastruktur für den Einsatz alternativer Kraftstoffe;

j) zugehörige Ausrüstung, zu der insbesondere Ausrüstungen für die Verkehrs- und Güterverkehrslogistik, die Verringerung negativer Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich abfallfreier Verfahren und Maßnahmen der Kreislaufwirtschaft, die Verbesserung der Energieeffizienz, die Verringerung von Lärm und die Nutzung alternativer Kraftstoffe sowie Ausrüstung zur Gewährleistung der ganzjährigen Befahrbarkeit, einschließlich Eisbrechereinrichtungen, für hydrologische Untersuchungen und für Ausbaggerungen und Schutzmaßnahmen in Häfen und Hafeneinfahrten gehören können; und

k) Infrastruktur zur Erleichterung hafenseitiger Tätigkeiten im Zusammenhang mit erneuerbarer Energie, einschließlich Offshore-Windkraftanlagen.

(4) Ein Seehafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn er mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

a) Das gesamte jährliche Personenverkehrsaufkommen beträgt mehr als 0,1 % des gesamten jährlichen Personenverkehrsaufkommens aller Seehäfen in der Union, wobei der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist;

b) das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen entweder im Massen- oder im Stückgüterumschlag beträgt mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union; wobei der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist;

c) das gesamte jährliche Güterverkehrsaufkommen im Massen- und/oder Stückgüterumschlag beträgt mehr als 500 000 Tonnen, und eine Haupttätigkeit des Hafens besteht darin, zur Diversifizierung der Energieversorgung der EU und zur Beschleunigung des Ausbaus erneuerbarer Energien beizutragen, wobei der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist;

d) der Seehafen befindet sich auf einer Insel und stellt im Gesamtnetz den einzigen Zugangspunkt zu einer NUTS-3-Region im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 dar; oder

e) der Seehafen befindet sich in einem Gebiet in äußerster Randlage oder einem Randgebiet, außerhalb eines Umkreises von 200 km vom nächstgelegenen anderen Hafen des Gesamtnetzes.

Artikel 26

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Seehäfen des Gesamtnetzes gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 aufgebaut wird;

b) die Seehäfen des Gesamtnetzes mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet sind, um die Umweltverträglichkeit der Schiffe in Häfen zu verbessern, insbesondere mit Auffangeinrichtungen für die Entladung von Abfällen von Schiffen nach der Richtlinie (EU) 2019/883 des Europäischen Parlaments und des Rates ([51]);

c) VTMIS und SafeSeaNet im Einklang mit der Richtlinie 2002/59/EG umgesetzt werden; und

d) zentrale Meldeportale für den Seeverkehr im Einklang mit der Verordnung (EU) 2019/1239 umgesetzt werden.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bis zum 31. Dezember 2050

a) die Seehäfen des Gesamtnetzes mit einem gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommen von mehr als 2 Mio. Tonnen an die Schienen- und Straßeninfrastruktur und — soweit möglich — Binnenwasserstraßen angebunden sind, wobei der Referenzwert für dieses Gesamtaufkommen der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken ist;

b) jeder Seehafen des Gesamtnetzes, über den Güterverkehr abgewickelt wird, zumindest über ein multimodales Güterterminal verfügt, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht;

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

c) die Seeschifffahrtskanäle, Hafenfahrrinnen und Mündungsgebiete, die zwei Meere miteinander verbinden oder den Seezugang zu Seehäfen ermöglichen, mindestens den Binnenwasserstraßen entsprechen, die die Anforderungen des Artikels 23 erfüllen; und

d) die Seehäfen des Gesamtnetzes, die an die Binnenwasserstraßen angebunden sind, über Umschlagkapazitäten für Binnenschiffe verfügen.

Die Verpflichtung zur Gewährleistung der Anbindung gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a gilt nicht, wenn eine solche Anbindung aufgrund besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge nicht möglich ist.

(3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Mindestanforderungen nach Absatz 2. Jeder solche Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 27

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes den Bestimmungen von Artikel 26 Absatz 1 entspricht.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes die in Artikel 26 Absatz 2 genannten Anforderungen bis zum 31. Dezember 2030 erfüllt.

(3) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen bei Vorliegen besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, bei einer negativen sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder im Fall erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Mindestanforderungen nach Absatz 2. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag vor dem Hintergrund der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 28

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Seeverkehrsinfrastruktur und den Europäischen Seeverkehrsraum

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Seeverkehrsinfrastruktur und den Europäischen Seeverkehrsraum wird in Ergänzung zu den Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 folgenden Aspekten Vorrang eingeräumt:

a) dem Ausbau der Seezufahrtswege, z. B. durch Wellenbrecher, Seeschifffahrtskanäle, Fahrrinnen, Schleusen, Ausbaggerungen und Navigationshilfen;

b) dem Bau oder Ausbau grundlegender Hafeninfrastruktur wie Innenbecken, Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, Kaimauern, Liegeplätze, Plattformen, Molen, Docks, Deiche, Hinterfüllungen und Landgewinnung;

c) der Verbesserung der Infrastruktur für die Verbindung der verschiedenen Verkehrsträger, der Ausrüstung und der Systeme gemäß Artikel 37 Buchstaben a, b und d; sowie der Modernisierung und Ausweitung der Kapazität der für Beförderungsvorgänge im Hafengebiet oder daran angrenzend notwendigen Eisenbahninfrastruktur, falls dies für die Anbindung an das transeuropäische Schienennetz erforderlich ist;

d) der Verbesserung der Digitalisierungs- und der Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf eine erhöhte Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit;

e) der Einführung und Förderung neuer Technologien und Innovationen sowie erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe;

f) der Verbesserung der Resilienz der Logistikketten und des internationalen Seehandels, auch im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel;

g) Lärmschutz- und Energieeffizienzmaßnahmen;

h) der Förderung von emissionsfreien und emissionsarmen Schiffen für den Kurzstreckenseeverkehr und der Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Seeverkehrs bei dem Anlaufen von Häfen und der Optimierung der Lieferketten gemäß den nach dem Unionsrecht oder den einschlägigen internationalen Übereinkünften geltenden Anforderungen, etwa durch ökonomische Anreize für den Umweltschutz;

i) Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung von Maßnahmen mit weiter gefasstem Nutzen und von Kurzstrekkenseeverkehrsverbindungen im Rahmen des Europäischen Meeresraums, einschließlich der Förderung eines verbesserten Zugangs zu Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel- und Randgebieten;

j) der Förderung des emissionsfreien und emissionsarmen Fährverkehrs als nachhaltigem Personenverkehrsträger;

k) Maßnahmen mit dem Ziel, den Anteil von Gütern, auch auf Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen, zu erhöhen, die vom Straßen- und Luftverkehr auf den See- oder Binnenschiffsverkehr und den Schienenverkehr verlagert werden, um negative externe Kosten, beispielsweise durch Emissionen und Überlastung, zu senken; und

l) der Verbesserung des Zugangs zu Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel- und Randgebieten.

ABSCHNITT 4

Straßenverkehrsinfrastruktur

Artikel 29

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Straßenverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) Straßen einschließlich:

i) Brücken;

ii) Tunneln;

iii) Kreuzungen;

iv) Übergängen;

v) Anschlussstellen;

vi) Standstreifen; und

vii) Infrastruktur zur Milderung der Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich Lösungen zum Schutz von Tieren oder zur Lärmminderung;

b) zugehörige Ausrüstung, einschließlich Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung („Weigh in Motion“);

c) digitale Infrastruktur und IKT-Systeme für den Verkehr;

d) Zugangswege zu multimodalen Güterterminals;

e) Anbindung der Güterterminals und Logistikplattformen an die übrigen Verkehrsträger im Transeuropäischen Verkehrsnetz;

f) Busbahnhöfe;

g) Infrastruktur im Zusammenhang mit Einrichtungen für alternative Kraftstoffe; und

h) Park- und Rastplätze, einschließlich sicherer und gesicherter Parkflächen für Nutzfahrzeuge.

(2) Bei den in Absatz 1 Buchstabe a genannten und auf den in Anhang I enthaltenen Karten angegebenen Straßen handelt es sich um Straßen, die eine wichtige Rolle im Güter- und Personenfernverkehr spielen, die wichtigsten städtischen und wirtschaftlichen Zentren miteinander verbinden und die Anbindung an andere Verkehrsträger gewährleisten.

(3) Die in Absatz 1 Buchstabe b genannten Straßenausrüstungen können insbesondere Ausrüstungen für das Verkehrsmanagement, die Verkehrsinformation und Zielführung, die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren, die Sicherheit, die Verringerung von Umweltbelastungen, das Betanken oder Aufladen von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb sowie sichere und gesicherte Parkflächen für Nutzfahrzeuge umfassen.

Artikel 30

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur nach der Richtlinie 2008/96/EG gewährleistet, überwacht und gegebenenfalls verbessert wird;

b) die Straßen mit hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards geplant, gebaut oder ausgebaut und instand gehalten werden;

c) die Straßen mit einem hohen Maß an Umweltschutz geplant, gebaut oder ausgebaut und instand gehalten werden, gegebenenfalls durch Maßnahmen zur Lärmminderung und die Sammlung, Behandlung und Ableitung von Oberflächenwasser;

d) Straßentunnel mit einer Länge von mehr als 500 m der Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([52]) entsprechen;

([52]) Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im Transeuropäischen Straßennetz (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39).

e) gegebenenfalls die Interoperabilität von Mautsystemen im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates ([53]), der Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission ([54]) und der Delegierten Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission ([55]) gewährleistet wird;

f) gegebenenfalls Maut- und Benutzungsgebühren im Einklang mit der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([56]) erhoben werden;

g) intelligente Verkehrssysteme in der Straßenverkehrsinfrastruktur der Richtlinie 2010/40/EU entsprechen und in einer Weise eingeführt werden, die mit den auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten im Einklang steht; und

h) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe im Straßennetz gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 aufgebaut wird.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die in Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe a genannten Straßen des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 die folgenden Anforderungen erfüllen:

a) Die Straße ist eigens für den Kraftfahrzeugverkehr geplant, gebaut oder ausgebaut;

b) in einer Entfernung von höchstens 100 km voneinander stehen Rastplätze mit sicherem und ausreichendem Parkraum und geeigneten Einrichtungen, darunter sanitäre Anlagen, zur Verfügung, die den Bedürfnissen unterschiedlichster Beschäftigter genügen; und

c) im Netz eines Mitgliedstaats sind durchschnittlich alle 300 km Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung („Weigh in Motion“) installiert.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe c können die Mitgliedstaaten bei der Installation von Systemen zur dynamischen Gewichtserfassung den Schwerpunkt auf Streckenabschnitte mit hohem Güterverkehrsaufkommen legen. Systeme zur dynamischen Gewichtserfassung ermöglichen die Identifizierung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen, die die in der Richtlinie 96/53/EG festgelegten höchstzulässigen Gewichte vermutlich überschritten haben.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Einrichtung oder Nutzung von Mitteln zum Erkennen sicherheitsrelevanter Ereignisse oder Zustände und die Erhebung einschlägiger Straßenverkehrsdaten zum Zweck der Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen gemäß der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission ([57]):

a) für die vorhandene Infrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2030; und

b) für die neue Infrastruktur des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2050 oder, falls der Straßenabschnitt bereits davor fertiggestellt wird, bis zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung.

(4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Anforderungen nach Absatz 2 in Bezug auf Straßen, wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet, oder aufgrund von besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwängen, eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen, unter anderem unter der Berücksichtigung, dass die betreffende Infrastruktur Gegenstand von Folgenabschätzungen, Prüfungen und Inspektionen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit sowie erforderlichenfalls Gegenstand von Abhilfemaßnahmen im Einklang mit der Richtlinie 2008/96/EG ist. Der Antrag auf Ausnahmeregelungen wird gegebenenfalls mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten koordiniert. Benachbarte

([53]) Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45).

([54]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/204 der Kommission vom 28. November 2019 über detaillierte Pflichten der Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes, den Mindestinhalt der Vorgabe für das EETS-Gebiet, elektronische Schnittstellen und Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten sowie zur Aufhebung der Entscheidung 2009/750/EG (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 49).

([55]) Delegierte Verordnung (EU) 2020/203 der Kommission vom 28. November 2019 über die Klassifizierung von Fahrzeugen, Pflichten der Nutzer des europäischen elektronischen Mautdienstes, Anforderungen an Interoperabilitätskomponenten und Mindesteignungskriterien für benannte Stellen (ABl. L 43 vom 17.2.2020, S. 41).

([56]) Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

([57]) Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 6).

Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 31

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes den Bestimmungen von Artikel 30 Absatz 1 entspricht.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die in Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe a genannten Straßen bis zum 31. Dezember 2030 für die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und bis zum 31. Dezember 2040 für die Straßeninfrastruktur des erweiterten Kernnetzes die folgenden Anforderungen erfüllen:

a) Die Straßen sind eigens für den Kraftfahrzeugverkehr geplant, gebaut oder ausgebaut;

b) die Straßen haben — außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend — für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen durch andere Mittel, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sicherstellen, voneinander getrennt sind, und

c) die Straßen haben keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen.

(3) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2040 die folgenden Anforderungen erfüllt:

a) Entlang der Straßen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes stehen in einer Entfernung von höchstens 60 km voneinander Rastplätze mit ausreichendem sicheren Parkraum und geeigneten Einrichtungen, darunter sanitäre Anlagen, zur Verfügung, die den Bedürfnissen unterschiedlichster Beschäftigter genügen; und

b) die Anforderungen gemäß Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe c sind erfüllt.

(4) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bis zum 31. Dezember 2040 entlang der Straßen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes oder innerhalb einer Fahrstrecke von 3 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer Straße des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in einer durchschnittlichen Entfernung von höchstens 150 km voneinander sichere und gesicherte Parkflächen eingerichtet werden, die ausreichend Parkraum für Nutzfahrzeuge bieten und die Anforderungen von Artikel 8a Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erfüllen. Die Mitgliedstaaten können dabei den Schwerpunkt auf Straßenabschnitte mit hohem Güterverkehrsaufkommen legen.

(5) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Straßeninfrastruktur die in Artikel 30 Absatz 3 genannten Anforderungen erfüllt, und zwar

a) bis zum 31. Dezember 2025 für die vorhandene Infrastruktur des Kernnetzes und bis zum 31. Dezember 2030 für die vorhandene Infrastruktur des erweiterten Kernnetzes; und

b) bis zum 31. Dezember 2030 für die neue Infrastruktur des Kernnetzes und bis zum 31. Dezember 2040 für die neue Infrastruktur des erweiterten Kernnetzes oder, falls der Straßenabschnitt bereits davor fertiggestellt wird, bis zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung.

(6) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Anforderungen nach den Absätzen 2, 3 und 4 in Bezug auf Straßen, wenn die Verkehrsdichte 10 000 Fahrzeuge pro Tag in beiden Richtungen nicht überschreitet, oder aufgrund von besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwängen, eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen, unter anderem unter der Berücksichtigung, dass die betreffende Infrastruktur Gegenstand von Folgenabschätzungen, Prüfungen und Inspektionen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit sowie erforderlichenfalls Gegenstand von Abhilfemaßnahmen im Einklang mit der Richtlinie 2008/96/EG ist. Der Antrag auf eine Ausnahmeregelung wird im Falle grenzüberschreitender Abschnitte mit dem benachbarten Mitgliedstaat bzw. den benachbarten Mitgliedstaaten abgestimmt. Benachbarte Mitgliedstaaten können dem Mitgliedstaat, der die Ausnahme beantragt, eine Stellungnahme übermitteln. Der Mitgliedstaat fügt seinem Antrag die Stellungnahmen der benachbarten Mitgliedstaaten bei. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung. Die Kommission trägt den Stellungnahmen der betreffenden benachbarten Mitgliedstaaten gebührend Rechnung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 32

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Straßeninfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Straßeninfrastruktur wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Verbesserung und Förderung der Straßenverkehrssicherheit unter Berücksichtigung der Bedürfnisse besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer in all ihrer Vielfalt, insbesondere von Personen mit eingeschränkter Mobilität;

b) der Minderung von Überlastung auf bestehenden Straßen, insbesondere durch intelligentes Verkehrsmanagement, einschließlich dynamischer Stau- oder Mautgebühren, die je nach Tageszeit, Woche oder Jahreszeit variieren;

c) der Verbesserung des Digitalisierungs- und des Automatisierungsprozesses, der Einführung innovativer Technologien, um die Kontrolle der Einhaltung des Rechtsrahmens der Union im Bereich des Straßenverkehrs zu verbessern, einschließlich intelligenter und automatisierter Durchsetzungsinstrumente und Kommunikationsinfrastruktur;

d) beim Bau oder Ausbau der Straßeninfrastruktur der Gewährleistung des Anschlusses von Fußgänger- und Radwegen und deren Zugänglichkeit, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern, und gegebenenfalls der Verbesserung der Infrastruktur für aktive Mobilität; und

e) der Einrichtung sicherer und gesicherter Parkflächen, die im Gesamtnetz ausreichend Parkraum für Nutzfahrzeuge bieten und die Anforderungen des Artikels 8a Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erfüllen.

ABSCHNITT 5

Luftverkehrsinfrastruktur

Artikel 33

Infrastrukturkomponenten

(1) Die Luftverkehrsinfrastruktur umfasst insbesondere

a) den Luftraum, Flugstrecken und Luftstraßen;

b) Flughäfen, einschließlich der für den Boden- und Verkehrsbetrieb erforderlichen Infrastruktur und Ausrüstung im Flughafenbereich, und Vertiports;

c) die Anbindung der Flughäfen an die übrigen Verkehrsträger im Transeuropäischen Verkehrsnetz;

d) ATM/ANS-Systeme und die dazugehörige Ausrüstung, einschließlich weltraumgestützter Ausrüstung;

e) Infrastruktur im Zusammenhang mit alternativen Kraftstoffen und die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge;

f) Infrastruktur für die Produktion alternativer Kraftstoffe vor Ort und die Verbesserung der Energieeffizienz sowie die Verringerung der Klima-, Umwelt- und Lärmemissionen von Flughäfen oder des damit verbundenen Flughafenbetriebs wie Bodenabfertigungsdienste, Flugbetrieb und Passagierbeförderung am Boden;

g) Infrastruktur für die getrennte Sammlung von Abfällen, Abfallvermeidung und Tätigkeiten im Bereich der Kreislaufwirtschaft; und

h) Weltraumbahnhöfe.

(2) Ein Flughafen ist Teil des Gesamtnetzes, wenn er mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

a) Frachtflughäfen: Das gesamte jährliche Frachtaufkommen beträgt mindestens 0,2 % des gesamten jährlichen Frachtaufkommens aller Flughäfen der Union.

b) Passagierflughäfen: Das gesamte jährliche Fluggastaufkommen beträgt mindestens 0,1 % des gesamten jährlichen Fluggastaufkommens aller Flughäfen der Union, es sei denn, der betreffende Flughafen befindet sich außerhalb eines Umkreises von 100 km vom nächstgelegenen Flughafen des Gesamtnetzes bzw. außerhalb eines Umkreises von 200 km von einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke in dem Gebiet, in dem sich der Flughafen befindet.

Berechnungsgrundlage für das gesamte jährliche Fluggast- bzw. Frachtaufkommen ist der neueste verfügbare Dreijahresdurchschnitt auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken.

Artikel 34

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz und das Gesamtnetz

(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass

a) die Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als zwölf Millionen Fluggästen bis zum 31. Dezember 2040 an das transeuropäische Eisenbahnnetz, einschließlich — sofern möglich — des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes für Fernverbindungen, angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen;

b) die Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier und weniger als zwölf Millionen Fluggästen bis zum 31. Dezember 2050 per Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Seilbahn oder — in Ausnahmefällen — sonstigen Lösungen des emissionsfreien öffentlichen Verkehrs an das transeuropäische Eisenbahnnetz oder, wenn sich der Flughafen in der Nähe eines städtischen Knotens des transeuropäischen Eisenbahnnetzes befindet, an diesen städtischen Knoten angebunden sind, sofern einer solchen Anbindung keine besonderen geografischen oder erheblichen physischen Sachzwänge entgegenstehen;

c) jeder Flughafen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes über mindestens ein Terminal verfügt, das allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offensteht;

d) für die Luftverkehrsinfrastruktur die gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen gelten, die von der Union gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([58]) beschlossen wurden;

e) die Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement die Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums im Einklang mit den Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EU) 2018/1139 und die Durchführung von Luftverkehrsbetrieb ermöglicht, um die Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des europäischen Luftfahrtsystems sowie die Umsetzung der Durchführungsbestimmungen und der Vorgaben der Union zu verbessern;

f) die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Flughäfen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 aufgebaut wird; und

g) die Flughäfen des Kernnetzes und des Gesamtnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt mehr als vier Millionen Fluggästen im Falle von Flughäfen des Kernnetzes bis zum 31. Dezember 2030 und im Falle von Flughäfen des Gesamtnetzes bis zum 31. Dezember 2040 eine klimatisierte Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge an Luftfahrzeugflugsteigpositionen, die für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden, bieten.

Das in Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und g genannte jährliche Gesamtfluggastaufkommen basiert auf dem letzten verfügbaren Dreijahresdurchschnitt am 18. Juli 2024 auf der Grundlage der von Eurostat veröffentlichten Statistiken.

(2) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den Anforderungen gemäß Absatz 1 Buchstaben a, b und g aufgrund besonderer geografischer oder erheblicher physischer Sachzwänge, des Fehlens eines Eisenbahnsystems in dem Gebiet, eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen. Die Mitgliedstaaten können in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 35

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Luftverkehrsinfrastruktur

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Luftverkehrsinfrastruktur wird in Ergänzung zu den Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Verbesserung der Energie- und Betriebseffizienz von Flughäfen;

b) der Unterstützung der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums und der interoperablen Systeme, insbesondere derjenigen Systeme, die im Rahmen des SESAR-Projekts im Einklang mit dem Europäischen ATM-Masterplan entwickelt wurden, einschließlich derjenigen, die auf die sichere und vollständige Integration neuer bemannter und unbemannter Luftfahrzeuge abzielen;

c) der Verbesserung der Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse, insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Flug- und Luftsicherheit;

d) der Verbesserung der multimodalen Anbindungen zwischen Flughäfen und der Infrastruktur anderer Verkehrsträger sowie gegebenenfalls zwischen Flughäfen und städtischen Knoten;

([58]) Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72).

e) der Verbesserung der Nachhaltigkeit und der Verringerung der Klima-, Umwelt- und Lärmbelastung, insbesondere durch die Einführung neuer Technologien und Innovationen, alternativer Kraftstoffe, emissionsfreier und emissionsarmer Luftfahrzeuge sowie CO_2-freier und CO_2-armer Infrastruktur und sonstiger Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 2023/1804 sowie Kraftstoffen in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates ([59]);

f) der Anbindung der Flughäfen des Gesamtnetzes und des Kernnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt weniger als vier Millionen Fluggästen per Eisenbahn, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn, Seilbahn oder — in Ausnahmefällen — sonstigen Lösungen des emissionsfreien öffentlichen Verkehrs an das Netz und gegebenenfalls die entsprechenden städtischen Knoten gemäß Anhang II; und

g) der Infrastruktur zur Bereitstellung einer klimatisierten Luftzufuhr für stationäre Luftfahrzeuge an Vorfeldpositionen und an Flugsteigpositionen auf den Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von insgesamt weniger als vier Millionen Fluggästen.

ABSCHNITT 6

Infrastruktur für multimodale Güterterminals

Artikel 36

Ermittlung der multimodalen Güterterminals

(1) Bei den multimodalen Güterterminals des Transeuropäischen Verkehrsnetzes handelt es sich um Terminals, die allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei offenstehen und folgende Merkmale aufweisen:

a) Sie befinden sich in den Seehäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt oder grenzen an sie an;

b) sie befinden sich in den Binnenhäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt oder grenzen an sie an;

c) sie befinden sich in den Flughäfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt oder

d) sie werden als Schienen-Straße-Terminals des Transeuropäischen Verkehrsnetzes oder Terminals an Binnenwasserstraßen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wie in Anhang II aufgeführt eingestuft.

(2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um zu gewährleisten, dass an multimodalen Güterterminals eine ausreichende Kapazität für das Transeuropäische Verkehrsnetz zur Verfügung steht, wobei den derzeitigen und künftigen und insbesondere solchen Verkehrsströmen, die städtische Knoten, Industriezentren, Häfen und Logistik-Drehkreuze betreffen, Rechnung zu tragen ist.

(3) Die Mitgliedstaaten führen bis zum 19. Juli 2027 eine Markt- und Zukunftsanalyse in Bezug auf multimodale Güterterminals in ihrem Hoheitsgebiet durch. Gegenstand der Analyse ist mindestens

a) die Untersuchung der aktuellen und künftigen Güterverkehrsströme für jeden Verkehrsträger;

b) die Erfassung der bestehenden multimodalen Güterterminals des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in ihrem Hoheitsgebiet und die Bewertung des Bedarfs an neuen multimodalen Güterterminals oder zusätzlicher Umschlagkapazität in bestehenden Terminals; und

c) die Untersuchung, wie eine angemessene Verteilung von multimodalen Güterterminals mit ausreichender Umschlagkapazität gewährleistet werden kann, um den unter Buchstabe b genannten Bedarf zu decken; dabei werden die Terminals in den Grenzgebieten der benachbarten Mitgliedstaaten berücksichtigt.

Die Mitgliedstaaten konsultieren Verlader, Verkehrs- und Logistikunternehmen sowie sonstige einschlägige Interessenträger, die in ihrem Hoheitsgebiet tätig sind. Bei ihrer Analyse berücksichtigen sie die Ergebnisse der Konsultation.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Ergebnisse der Analyse unverzüglich mit.

([59]) Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) (ABl. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

(4) Ergibt die in Absatz 3 genannte Analyse, dass neue multimodale Güterterminals oder zusätzliche Umschlagkapazitäten in bestehenden Terminals erforderlich sind, arbeiten die Mitgliedstaaten einen Aktionsplan für den Aufbau eines Netzes von multimodalen Güterterminals aus, einschließlich der Standorte, an denen der Bedarf festgestellt wurde.

Der Aktionsplan wird der Kommission spätestens zwölf Monate nach Abschluss der in Absatz 3 genannten Analyse übermittelt.

Auf der Grundlage dieses Aktionsplans übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission eine Liste der Schienen-Straße-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen, deren Aufnahme in die Anhänge I und II sie vorschlagen.

(5) Um Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu sein und in Anhang II aufgeführt zu werden, muss ein Schienen-Straße-Terminal oder ein Terminal an Binnenwasserstraßen mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Der jährliche Güterumschlag beträgt bei Stückgütern mehr als 800 000 Tonnen oder bei Massengütern mehr als 0,1 % des entsprechenden gesamten jährlichen Güterverkehrsaufkommens in allen Seehäfen der Union.

b) Es handelt sich um das von dem Mitgliedstaat für eine NUTS-2-Region ausgewiesene wichtigste Schienen-Straße-Terminal, wenn es in dieser NUTS-2-Region keinen Schienen-Straße-Terminal gibt, der den Bestimmungen von Buchstabe a entspricht.

c) Der Mitgliedstaat schlägt die Aufnahme des Terminals in die Anhänge I und II gemäß Absatz 4 vor.

Artikel 37

Infrastrukturkomponenten

Die multimodalen Güterterminals umfassen insbesondere

a) Infrastruktur, die die verschiedenen Verkehrsträger in einem Terminalbereich und dessen Umgebung miteinander verbindet;

b) Ausrüstungen wie Kräne, Förderanlagen und andere Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern und das Abstellen und die Lagerung der Güter;

c) spezielle Bereiche wie Gatebereich, Zwischenbereich und Wartebereich, Umschlagbereich und Fahr- oder Ladespuren;

d) IKT-Systeme für den Verkehr, die für einen effizienten Terminalbetrieb wichtig sind, beispielsweise Systeme, die die Planung der Infrastrukturkapazität, den Verkehrsbetrieb, die Verbindungen zwischen den Verkehrsträgern und den Umschlag erleichtern; und

e) Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Artikel 38

Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

(1) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um in fairer und nichtdiskriminierender Weise zu gewährleisten, dass alle multimodalen Güterterminals in den in Anhang II aufgeführten Seehäfen und Binnenhäfen sowie in allen auf den in Anhang I enthaltenen Karten angegebenen und in Anhang II aufgeführten Schienen-Straße-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen, die allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei und gegen ein transparentes und diskriminierungsfreies Entgelt offenstehen, die folgenden Anforderungen erfüllen:

a) Sie sind an mindestens zwei Verkehrsträger angebunden, die in dem Gebiet zur Verfügung stehen;

b) sie sind bis zum 31. Dezember 2030 im Terminal oder innerhalb einer Entfernung von 3 km vom Terminal mit mindestens einer Ladestation im Sinne von Artikel 2 Nummer 52 der Verordnung (EU) 2023/1804 für schwere Nutzfahrzeuge und gegebenenfalls mit einer Tankstelle im Sinne von Artikel 2 Nummer 59 der genannten Verordnung für Wasserstoff für schwere Nutzfahrzeuge ausgestattet; und

c) sie sind bis zum 31. Dezember 2030 mit digitalen Werkzeugen ausgestattet, um Folgendes zu ermöglichen:

i) effiziente Terminalabläufe, die unter anderem Fotogates, Terminalbetriebssysteme, digitales An- und Abmelden der Fahrer, Kameras oder andere Sensoren an Umschlagausrüstung sowie Kamerasysteme am Gleis umfassen können; und

ii) die Bereitstellung von Informationsflüssen innerhalb eines Terminals und zwischen den Verkehrsträgern entlang der Logistikkette und dem Terminal, die in der Lage sind, mit offenen und interoperablen Systemen Informationen auszutauschen.

(2) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um in fairer und nichtdiskriminierender Weise zu gewährleisten, dass die in Absatz 1 genannten multimodalen Güterterminals, die an das Schienennetz angebunden sind und einen vertikalen Umschlag durchführen, bis zum 31. Dezember 2030 über ausreichend Umschlagkapazität verfügen und in der Lage sind, die folgenden Arten von für Kräne geeigneten intermodalen Ladeeinheiten abzufertigen: Container, Wechselbehälter oder Sattelauflieger.

(3) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um in fairer und nichtdiskriminierender Weise zu gewährleisten, dass die in Absatz 1 genannten multimodalen Güterterminals, die an das Kernschienennetz oder das erweiterte Kernschienennetz angebunden sind, bis zum 31. Dezember 2040 in der Lage sind, Züge mit einer Länge von 740 m ohne Rangieren aufzunehmen, oder, falls dies wirtschaftlich nicht tragfähig ist, dass angemessene Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Effizienz bei der Aufnahme von Zügen mit einer Länge von 740 m ergriffen werden.

Dieser Absatz gilt nicht für multimodale Güterterminals, die nur an isolierte Schienennetze angebunden sind.

(4) Auf Antrag eines Mitgliedstaats erlässt die Kommission in hinreichend begründeten Fällen Durchführungsrechtsakte zur Gewährung von Ausnahmen von den in diesem Artikel genannten Anforderungen bei Vorliegen spezifischer geografischer oder erheblicher physischer Einschränkungen, insbesondere wenn sich das Terminal in einem räumlich begrenzten Gebiet befindet, eines negativen Ergebnisses einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse oder erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt oder die biologische Vielfalt. Ein solcher Antrag ist hinreichend zu begründen. Ein Mitgliedstaat kann in einem einzigen Antrag mehrere Ausnahmeregelungen beantragen.

Die Kommission bewertet den Antrag anhand der gemäß Unterabsatz 1 vorgelegten Begründung.

Sie kann den Mitgliedstaat spätestens innerhalb von 30 Kalendertagen nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 um zusätzliche Informationen ersuchen. Wenn die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die vorgelegten Informationen unzureichend sind, kann sie den Mitgliedstaat innerhalb von 30 Kalendertagen nach Erhalt jener zusätzlichen Informationen auffordern, diese Informationen zu ergänzen.

Die Kommission entscheidet über die beantragte Ausnahmeregelung spätestens sechs Monate nach Eingang des Antrags gemäß Unterabsatz 1 oder, falls die betreffenden Mitgliedstaaten weitere Informationen gemäß Unterabsatz 3 übermittelt haben, spätestens vier Monate nach dem letzten Eingang dieser Informationen, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Wenn innerhalb dieser Fristen seitens der Kommission keine ausdrückliche Entscheidung erfolgt, gilt die Ausnahmeregelung als gewährt.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die nach diesem Artikel gewährten Ausnahmeregelungen mit.

Artikel 39

Zusätzliche Prioritäten für den Aufbau der Infrastruktur für multimodalen Verkehr

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Infrastruktur für multimodalen Verkehr wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Erleichterung der Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern;

b) der Beseitigung der hauptsächlichen technischen und administrativen Hindernisse, die einem multimodalen Verkehr entgegenstehen, unter anderem durch die Einführung von eFTI;

c) der Entwicklung eines reibungslosen Informationsflusses, der Verkehrsdienste im gesamten transeuropäischen Verkehrssystem ermöglicht;

d) der Erleichterung der Interoperabilität für den Datenaustausch, den Zugang zu Daten und die Weiterverwendung von Daten innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern;

e) gegebenenfalls der Förderung dessen, dass Gleisanschlüsse und multimodale Güterterminals im Transeuropäischen Verkehrsnetz die Abfertigung von Zügen mit einer Länge von 740 m ohne Rangieren ermöglichen;

f) dem Ausbau und der Elektrifizierung von Abfahrts- und Ankunftsgleisen, Anpassungen der Signalgebungssysteme und Verbesserungen der Gleiskonfiguration;

g) gegebenenfalls der Förderung der Umstellung der Gleisanschlüsse auf die europäische Regelspurweite von 1 435 mm und

h) der Förderung von Infrastruktur für multimodalen Verkehr, die eine wirksame Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger ermöglicht.

ABSCHNITT 7

Städtische Knoten

Artikel 40

Komponenten der städtischen Knoten

(1) Ein städtischer Knoten besteht insbesondere aus

a) der Verkehrsinfrastruktur im städtischen Knoten, die Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes ist, einschließlich Umgehungen; und

b) Zugangspunkten zum Transeuropäischen Verkehrsnetz, die allen Betreibern und Nutzern diskriminierungsfrei offenstehen, insbesondere Häfen, Flughäfen sowie Bahnhöfe, Busbahnhöfe und multimodale Güterterminals.

(2) Die Städte im Mittelpunkt der einzelnen städtischen Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sind in Anhang II aufgeführt. Um Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu sein und in Anhang II aufgeführt zu werden, muss ein städtischer Knoten eine Bevölkerung von mindestens 100 000 Einwohnern haben oder, wenn es in einer NUTS-2-Region keinen solchen städtischen Knoten gibt, der Hauptknoten dieser NUTS-2-Region sein.

Artikel 41

Anforderungen an städtische Knoten

(1) Beim Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in städtischen Knoten gewährleisten die Mitgliedstaaten für ein wirksames Funktionieren des gesamten Netzes ohne Engpässe Folgendes:

a) die Verfügbarkeit einer Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804;

b) bis zum 31. Dezember 2027:

i) die Annahme und Überwachung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) für jeden städtischen Knoten, der unter anderem Maßnahmen zur Integration der verschiedenen Verkehrsträger und zum Wechsel hin zu nachhaltiger Mobilität, zur Förderung effizienter emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität einschließlich Stadtlogistik, zur Verringerung der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung und gegebenenfalls zur Bewertung des Zugangs der Nutzer zu Verkehrsmitteln umfasst; und

ii) die Erhebung und Übermittlung von Daten zur städtischen Mobilität für jeden städtischen Knoten an die Kommission in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit gemäß den Indikatoren und der Methode nach Absatz 2;

c) bis zum 31. Dezember 2030 den Aufbau multimodaler Personenverkehrsknoten zur Erleichterung von Anbindungen auf der ersten und letzten Meile, einschließlich der Ermöglichung des Zugangs zur Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und zu aktiver Mobilität, und die mit mindestens einer Ladestation im Sinne von Artikel 2 Nummer 52 der Verordnung (EU) 2023/1804 für Kraftomnibusse ausgestattet sind; die Mitgliedstaaten prüfen ferner den Aufbau einer Tankstelle im Sinne von Artikel 2 Nummer 59 der genannten Verordnung an diesen Knoten für Wasserstoff für Kraftomnibusse; und

d) bis zum 31. Dezember 2040 den Aufbau, vorbehaltlich einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse, mindestens eines multimodalen Güterterminals, falls ein solches nicht bereits vorhanden ist, das ausreichend Umschlagkapazität im städtischen Knoten oder in dessen Nähe ermöglicht.

Ein multimodales Güterterminal kann mehrere städtische Knoten bedienen und sich im städtischen Knoten selbst oder in dessen Nähe befinden. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission davon in Kenntnis.

(2) Bei der Annahme und Überwachung der SUMPs unternehmen die lokalen Behörden gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den nationalen Behörden alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass die SUMPs den Leitlinien in Anhang V entsprechen, wobei auch transeuropäische Fernverkehrsströme berücksichtigt werden.

Die Kommission erlässt spätestens am 19. Juli 2025 einen Durchführungsrechtsakt, um

a) eine begrenzte Anzahl von Indikatoren festzulegen, die für die Datenerhebung gemäß Absatz 1 Buchstabe b zu verwenden sind;

b) eine Methode für die Erhebung und Übermittlung der Daten gemäß Absatz 1 festzulegen und

c) einzelne Fristen für die Übermittlung dieser Daten festzusetzen.

Diese Fristen werden auf drei bis fünf Jahre festgesetzt.

Der Durchführungsrechtsakt wird in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und ihren regionalen und lokalen Behörden ausgearbeitet; dabei wird der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Daten auf lokaler Ebene sowie bestehenden Plänen für urbane Mobilität Rechnung getragen.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 61 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Kommission richtet außerdem bis spätestens 19. Juli 2025 eine Internetschnittstelle ein, über die die zuständigen Behörden die SUMPs und die Indikatoren gemäß Absatz 1 Buchstabe b übermitteln können und die Mitgliedstaaten sicherstellen können, dass die SUMPs und die Indikatoren übermittelt worden sind.

(4) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 benennen die Mitgliedstaaten bis zum 19. Juli 2025 eine nationale SUMP-Kontaktstelle und erstellen ein nationales SUMP-Programm zur Unterstützung der städtischen Knoten bei der Annahme und Umsetzung der in Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i des vorliegenden Artikels genannten SUMPs.

Artikel 42

Zusätzliche Prioritäten für städtische Knoten

Bei der Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf städtische Knoten wird in Ergänzung zu den allgemeinen Prioritäten nach den Artikeln 12 und 13 Folgendem Priorität eingeräumt:

a) der Anbindung der ersten und letzten Meile zwischen den und an die Zugangspunkte(n) zum Transeuropäischen Verkehrsnetz gemäß Artikel 40 Absatz 1 Buchstabe b, um die Leistungsfähigkeit des Transeuropäischen Verkehrsnetzes zu verbessern, z. B. U-Bahnen oder Straßenbahnen;

b) der nahtlosen Verbindung zwischen der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Infrastruktur für einen nachhaltigen Regional- und Nahverkehr, die Folgendes umfassen kann:

   i) für den Personenverkehr die Möglichkeit, über multimodale digitale Mobilitätsdienste auf Informationen zuzugreifen, Reisen zu buchen und zu bezahlen sowie Fahrkarten abzurufen, damit optimierte Routen für Fahrzeuge ermöglicht werden, mit dem Ziel, die Steuerung der Verkehrsströme und die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern sowie Verkehrsüberlastung und Luftverschmutzung zu verringern, und

   ii) für den Güterverkehr städtische Logistikeinrichtungen zur Verbesserung der Konsolidierung von Lieferungen in städtischen Gebieten, z. B. Mikrodrehkreuze und Fahrradlogistikdrehkreuze, insbesondere solcher, die mit der Infrastruktur für den Schienen- und Schiffsverkehr verbunden sind;

c) einer nachhaltigen, nahtlosen und sicheren Verbindung der Personenverkehrsinfrastruktur zwischen dem Schienen-, Straßen- und gegebenenfalls Binnenschifffahrts-, Luft- und Seeverkehr, einschließlich der Integration der Infrastruktur für aktive Verkehrsträger, insbesondere beim Bau oder Ausbau von Verkehrsinfrastruktur;

d) einer nachhaltigen, nahtlosen und sicheren Verbindung der Güterverkehrsinfrastruktur zwischen Schienen-, Straßen- und gegebenenfalls Binnenschifffahrts-, Luft- und Seeverkehr sowie geeignete Verbindungen zu Logistikplattformen und -einrichtungen;

e) der Verringerung der Belastung von Stadtgebieten durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs;

f) der Förderung eines Verkehrs und einer Mobilität, die sich durch Effizienz, geringe Lärmbelästigung und Emissionsfreiheit auszeichnen, einschließlich der Ökologisierung städtischer Flotten für Personen und Güter;

g) gegebenenfalls der Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und aktiver Verkehrsträger durch Maßnahmen, um in erster Linie die Mobilität von Personen in Richtung dieser Verkehrsträger zu lenken, einschließlich sicherer und gesicherter Infrastruktur für aktive Verkehrsträger;

h) der Förderung eines effizienten, geräusch- und CO_2-armen städtischen Warenlieferverkehrs;

i) gegebenenfalls der Verbesserung der Zugänglichkeit und Anbindung städtischer und ländlicher Gebiete sowie des Zugangs zu intelligenten, nachhaltigen und erschwinglichen Verkehrsmitteln; und

j) der Annahme konkreter Maßnahmen zur Förderung des breiteren Einsatzes von IKT-Instrumenten und intelligenten Verkehrssystemen mit offenem Zugang für alle Betreiber, um optimierte Routen für Fahrzeuge zu ermöglichen, mit dem Ziel, die Verkehrsströme besser zu steuern, Staus und Luftverschmutzung zu verringern und die Straßenverkehrssicherheit sowie Echtzeitinformationen über die Verfügbarkeit von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu verbessern.

KAPITEL IV

VORSCHRIFTEN FÜR EINEN INTELLIGENTEN UND RESILIENTEN VERKEHR

Artikel 43

IKT-Systeme für den Verkehr

(1) IKT-Systeme für den Verkehr müssen so ausgelegt sein, dass sie ein Kapazitäts- und Verkehrsmanagement und einen Informationsaustausch innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen für einen multimodalen Verkehrsbetrieb und verkehrsbezogene Mehrwertdienste sowie für Verbesserungen im Hinblick auf Resilienz, Sicherheit, Gefahrenabwehr, Überlastungen, operative Leistung und Umweltverträglichkeit sowie für einfachere Verwaltungsverfahren ermöglichen. IKT-Systeme für den Verkehr vereinfachen außerdem nahtlose Verbindungen zwischen Infrastruktur und mobilen Anlagen.

(2) Die folgenden IKT-Systeme für den Verkehr werden gemäß den spezifischen Bestimmungen des Unionsrechts und innerhalb deren Grenzen in der gesamten Union eingesetzt, damit eine Reihe von interoperablen Grundfähigkeiten in allen Mitgliedstaaten bereitsteht:

a) für den Bahnverkehr: ERTMS, Telematikanwendungen für Güter- und Personenverkehrsdienste gemäß der technischen Spezifikation für die Interoperabilität, insbesondere die Ergebnisse von Shift2Rail und des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen;

b) für Binnenwasserstraßen: RIS;

c) für den Straßenverkehr: IVS;

d) für den Seeverkehr: für das Schiffsverkehrsmanagement VTMIS-Dienste und für den Informationsaustausch das EMSWe;

e) für den Luftverkehr: ATM/ANS-Systeme, insbesondere solche, die sich aus dem SESAR-Projekt ergeben; und

f) für den multimodalen Verkehr: eFTI.

(3) Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls auch andere IKT-Systeme für den Verkehr in koordinierter und harmonisierter Weise im Transeuropäischen Verkehrsnetz fördern. Dazu kann Folgendes gehören: Verbesserung der Digitalisierung für Eisenbahnen, die Förderung des EU-Raums für Datenmobilität und von Rahmen zur Erleichterung des Datenaustauschs zwischen Unternehmen, falls diese von der Union eingerichtet wurden, im Hinblick auf die Transparenz und Optimierung der Lieferketten und eine geeignete IKT-Infrastruktur, die eine intelligente Durchsetzung auf der Grundlage des Austauschs von Echtzeitdaten zwischen Wirtschaftsakteuren und Durchsetzungsbehörden ermöglicht, die zur Kontrolle der Einhaltung der geltenden regulatorischen Anforderungen erforderlich sind, einschließlich bei in Fahrt befindlichen Fahrzeugen.

Artikel 44

Nachhaltige Güterverkehrsdienste

Die Mitgliedstaaten fördern Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die sowohl mittels Nutzung der Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes effiziente Güterverkehrsdienste erbringen als auch zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen und anderer negativer sozioökonomischer und ökologischer Auswirkungen, wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung, beitragen und die auf Folgendes abzielen:

a) Verbesserung der nachhaltigen Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, unter anderem durch ihre effiziente Verwaltung,

b) Förderung des Einsatzes innovativer Verkehrsdienste, auch durch Kurzstreckenseeverkehrsverbindungen im Rahmen des Europäischen Seeverkehrsraums, IKT-Systeme für den Verkehr und den Aufbau der ergänzenden Infrastruktur, die erforderlich ist, um vor allem die ökologischen und sicherheitsrelevanten Ziele solcher Dienste zu verwirklichen,

c) Erleichterung des Betriebs multimodaler Verkehrsdienste, einschließlich des erforderlichen begleitenden Informationsflusses, und Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Teilnehmern der Logistikkette, einschließlich Verladern, Betreibern, Dienstleistern und deren Kunden,

d) Förderung eines effizienten, emissionsfreien und emissionsarmen Betriebs, insbesondere in den Bereichen Technologien, Betrieb, Fahrzeugantrieb, Fahrzeugführung, System- und Betriebsplanung, oder

e) Verbesserung der Verbindungen zu den am stärksten benachteiligten und isolierten Teilen der Union, insbesondere den Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, Insel-, Rand- und Berggebieten sowie dünn besiedelten Gebieten, durch die Förderung regelmäßiger und häufiger Dienste.

Artikel 45

Neue Technologien und Innovation

Damit das Transeuropäische Verkehrsnetz mit der Entwicklung und Einführung innovativer Technik Schritt halten kann, fördern die Mitgliedstaaten und die Kommission in koordinierter Weise Vorhaben von gemeinsamem Interesse, mit denen insbesondere Folgendes angestrebt wird:

a) Unterstützung und Förderung der Dekarbonisierung des Verkehrs durch den Übergang zu emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, Eisenbahnen und Schiffen und mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Luftfahrzeugen sowie anderen innovativen und nachhaltigen Verkehrs- und Netztechnologien;

b) Förderung nachhaltiger aufstrebender Technologien zur Verbesserung und Erleichterung der Beförderung und Mobilität von Personen und Gütern;

c) Verstärkung der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger durch Förderung der Energieeffizienz, Einführung von emissionsfreien und emissionsarmen Lösungen auf der Grundlage alternativer Kraftstoffe, und Bereitstellung entsprechender Infrastruktur, wenn möglich durch Synergien mit dem transeuropäischen Energienetz;

d) Unterstützung der Einführung und Nutzung neuer digitaler Technologien, insbesondere Förderung von Datenaustausch und Vernetzungsinfrastruktur mit lückenloser Netzabdeckung im gesamten Netz, um das höchste Niveau und die höchste Leistung der digitalen Infrastruktur zu gewährleisten und einen höheren Grad an Automatisierung zu erreichen, mit besonderem Schwerpunkt auf dem Eisenbahnsektor;

e) Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit bei der Beförderung von Personen und Gütern;

f) Verbesserung des Betriebs, der Verwaltung, der Zugänglichkeit, der Interoperabilität, der Multimodalität und der Effizienz des Netzes, auch durch die Entwicklung von multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten wie der Entwicklung von Lösungen für „Mobilität als Dienstleistung“;

g) Förderung effizienter Möglichkeiten, um allen Nutzern und Anbietern von Verkehrsdiensten zugängliche und verständliche Informationen in Bezug auf Vernetzung, Interoperabilität und Multimodalität sowie in Bezug auf die ökologischen Auswirkungen ihrer Verkehrsträgerwahl zur Verfügung zu stellen;

h) Förderung von Maßnahmen zur Verringerung nachteiliger externer Auswirkungen, wie sie beispielsweise durch Verkehrsüberlastung, Gesundheitsschäden und Verschmutzungen aller Art, einschließlich Lärm und Emissionen, verursacht werden;

i) Einführung von Sicherheitstechnik;

j) Verbesserung der Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber Störungen und dem Klimawandel durch Modernisierung und Gestaltung der Infrastruktur, sowie digitale Cybersicherheitslösungen zum Schutz des Netzes im Zusammenhang mit Naturkatastrophen und vom Menschen verursachten Katastrophen; und

k) Voranbringen der Entwicklung und Einführung von IKT-Systemen und neuen Technologien für den Verkehr innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe b kann die entsprechende Verkehrsinfrastruktur

i) den Zugang zu Energienetzen, Rohrleitungen und andere für die Energieversorgung notwendige Einrichtungen einschließen;

ii) die Schnittstelle Infrastruktur-Fahrzeug berücksichtigen, einschließlich intelligentem und bidirektionalem Laden;

iii) IKT-Systeme für den Verkehr einschließen;

iv) als Energieknotenpunkt für verschiedene Verkehrsträger dienen, um die lokale Erzeugung sauberer Energie mit Anwendungen für emissionsfreie Mobilität zu verbinden; und

v) zur Einführung anderer Technologien beitragen, mit denen die Dekarbonisierung der Wirtschaft beschleunigt wird.

Artikel 46

Resilienz der Infrastruktur

(1) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um sicherzustellen, dass bei der Planung und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse die Sicherheit und die Resilienz der Infrastruktur gegenüber dem Klimawandel, Naturgefahren, hybriden Bedrohungen, vom Menschen verursachten Katastrophen, Unfällen und Betriebsunterbrechungen sowie vorsätzlich verursachten Störungen, die das Funktionieren des Verkehrssystems der Union beeinträchtigen, verbessert werden. Insbesondere ist Folgendes gebührend zu berücksichtigen:

a) wechselseitige Abhängigkeiten, Verknüpfungen und Kaskadeneffekte in Bezug auf andere Netze wie das Telekommunikationsnetz und das Stromnetz;

b) Sicherheit, Gefahrenabwehr und Leistungsfähigkeit bei multipler Gefahrenlage;

c) strukturelle Qualität der Infrastruktur während ihres gesamten Lebenszyklus, mit besonderer Beachtung der Umweltbedingungen und der für die Zukunft prognostizierten Klimabedingungen;

d) Katastrophenschutzerfordernisse für die Reaktion auf Störungen, einschließlich für Gefahrguttransporte; und

e) Cybersicherheit und Resilienz der Infrastruktur, mit besonderer Beachtung von grenzüberschreitender Infrastruktur.

(2) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der Richtlinie 2011/92/EU durchzuführen ist, müssen einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden. Das Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit ist unter Berücksichtigung der neuesten bewährten Verfahren und Leitlinien durchzuführen, indem die Klimaanfälligkeit und Klimarisiken, auch entsprechende Anpassungsmaßnahmen, bewertet und die Kosten der Treibhausgasemissionen in die Kosten-Nutzen-Analyse einbezogen werden, damit sichergestellt ist, dass sich die Verkehrsinfrastruktur gegenüber den nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels als resilient erweist. Unbeschadet anderer Rechtsakte der Union gilt diese Anforderung nicht für Vorhaben, für die das Vergabeverfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung vor dem 18. Juli 2024 eingeleitet wurde.

(3) Die Kommission führt bis zum 19. Juli 2026 in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten eine Bewertung der Resilienz und Anfälligkeit des Kernnetzes gegenüber den Folgen des Klimawandels durch, auf deren Grundlage sie bewährte Verfahren für mögliche Anpassungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Resilienz des Netzes ausarbeiten und öffentlich zugänglich machen kann.

Artikel 47

Gefahren für die Sicherheit und die öffentliche Ordnung

(1) Die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um zu gewährleisten, dass die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes vor Gefahren für die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung geschützt ist, indem sie die möglichen Gefahren für die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung bewerten, die sich aus der Beteiligung oder Beiträgen eines Unternehmens aus einem Drittland an bzw. zu einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse ergeben können.

(2) Bei der Ermittlung, ob davon auszugehen ist, dass die Beteiligung oder Beiträge eines Unternehmens aus einem Drittland an bzw. zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse die Infrastruktur hinsichtlich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung beeinträchtigt bzw. beeinträchtigen, können die Mitgliedstaaten prüfen, welche Auswirkungen dies möglicherweise für u. a. Folgendes hätte:

a) die Versorgung mit Ressourcen, die für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur von entscheidender Bedeutung sind; und

b) den Zugang zu sensiblen Informationen, einschließlich personenbezogener Daten, oder die Fähigkeit, solche Informationen in Verbindung mit dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der Infrastruktur zu kontrollieren.

Die Mitgliedstaaten können ferner insbesondere die in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/452 aufgeführten Faktoren berücksichtigen.

(3) Wenn ein Mitgliedstaat der Auffassung ist, dass davon ausgegangen werden muss, dass die Beteiligung oder der Beitrag durch ein Unternehmen aus einem Drittland an bzw. zu einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes hinsichtlich der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung beeinträchtigt, hat er die Kommission — unbeschadet der Verordnung (EU) 2019/452, der alleinigen Verantwortung jedes Mitgliedstaats für den Schutz seiner nationalen Sicherheit gemäß Artikel 4 Absatz 2 EUV und des Rechts jedes Mitgliedstaats, seine wesentlichen Sicherheitsinteressen gemäß Artikel 346 AEUV zu wahren — über geeignete Maßnahmen, die er zur Minderung solcher Gefahren ergreift, in Kenntnis zu setzen.

(4) Dieser Artikel gilt nicht für die Beteiligung oder den Beitrag an bzw. zu einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse durch eine natürliche Person, einschließlich einer natürlichen Person, die in einem Unternehmen aus einem Drittland für einen bestimmten Zeitraum Dienstleistungen für eine andere Person und unter deren Weisung erbringt, für die diese natürliche Person als Gegenleistung eine Vergütung erhält.

Artikel 48

Militärische Mobilität

(1) Beim Bau oder Ausbau von Infrastruktur in den Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, die sich mit dem militärischen Verkehrsnetz überschneiden, das in den vom Rat am 26. Juni 2023 und 23. Oktober 2023 gebilligten „Militärischen Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ und in allen danach gebilligten Folgedokumenten zur Überarbeitung dieser Anforderungen festgelegt ist, prüfen die Mitgliedstaaten, ob es erforderlich, sinnvoll und durchführbar ist, im Hinblick auf das Gewicht, die Größe oder den Umfang des militärischen Transports von Truppen und Material über die in Kapitel III dieser Verordnung festgelegten Anforderungen hinauszugehen.

(2) Die Kommission führt bis zum 19. Juli 2025 unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Anforderungen der Mitgliedstaaten eine Studie zur Ermittlung der Möglichkeiten für kurzfristige umfangreiche Bewegungen in der Union, einschließlich militärischer Mobilität, durch. Im Rahmen dieser Studie konsultiert die Kommission die Mitgliedstaaten.

Artikel 49

Instandhaltung und Lebenszyklus des Vorhabens

Unbeschadet der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Planung, die Finanzierung und die Verwaltung der Instandhaltung der Infrastruktur und gegebenenfalls des Haushaltsgrundsatzes der Jährlichkeit unternehmen die Mitgliedstaaten alle erdenklichen Anstrengungen, um Folgendes zu gewährleisten:

a) Die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wird so instand gehalten, dass sie während des gesamten Lebenszyklus ein dem Verkehrsfluss entsprechendes, hohes Dienstleistungs- und Sicherheitsniveau bietet, und dass der präventive Instandhaltungsbedarf, die Verbesserung ihrer Resilienz und die geschätzten Kosten in der Planungsphase des Baus oder der Modernisierung über den gesamten Lebenszyklus der Infrastruktur berücksichtigt werden;

b) eine langfristige Instandhaltungsplanung für die Straßeninfrastruktur und gegebenenfalls für die Binnenschifffahrtsinfrastruktur; und

c) Kohärenz zwischen dem Instandhaltungs- und dem Erneuerungsbedarf der Eisenbahninfrastruktur im Zusammenhang mit dem Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Leitstrategie für den Ausbau der Schieneninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU und der vertraglichen Vereinbarung gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU.

Artikel 50

Zugänglichkeit für alle Nutzer

Die transeuropäische Verkehrsinfrastruktur muss die nahtlose Mobilität und barrierefreie Zugänglichkeit für alle Nutzer ermöglichen, insbesondere für

a) von Mobilitätsarmut betroffene oder besonders schutzbedürftige Menschen, einschließlich Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, und

b) Menschen, die in Gebieten in äußerster Randlage und anderen abgelegenen Gebieten, ländlichen Gebieten, Insel-, Rand- und Berggebieten sowie dünn besiedelten Gebieten leben.

KAPITEL V

UMSETZUNG DES INSTRUMENTS DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSKORRIDORE UND HORIZONTALER PRIORITÄTEN

Artikel 51

Das Instrument der Europäischen Verkehrskorridore und horizontale Prioritäten

(1) Die Europäischen Verkehrskorridore sind ein Instrument zur Vereinfachung der koordinierten Umsetzung von Teilen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und dienen insbesondere der Verbesserung von grenzüberschreitenden Verbindungen, der Fertigstellung fehlender Verbindungen und der Beseitigung von Infrastrukturengpässen in der Union sowie gegebenenfalls der Verbesserung der Anbindung von Nachbarländern an das Transeuropäische Verkehrsnetz.

(2) Mit dem Ziel eines ressourcenschonenden multimodalen Verkehrs und mittels einer verbesserten territorialen Zusammenarbeit als Beitrag zur Kohäsion, stellen die Europäischen Verkehrskorridore vorrangig auf Folgendes ab:

a) intermodale Integration mit dem besonderen Ziel, die umweltfreundlichsten Verkehrsträger, insbesondere den Bahnverkehr, Binnenwasserstraßen und den Kurzstreckenseeverkehr, zu stärken;

b) Interoperabilität und Kontinuität des Netzes;

c) eine koordinierte Entwicklung der Infrastruktur für alle Verkehrsträger, insbesondere in grenzüberschreitenden Abschnitten und im Hinblick auf den unionsweiten Ausbau eines interoperablen Schienengütersystems sowie eines leistungsfähigen Schienennetzes für den Personenfernverkehr, einschließlich des Hochgeschwindigkeitsschienennetzes, sowie mit Blick auf die Gewährleistung einer effizienten und nachhaltigen Integration von Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastruktur mit anderen Verkehrsträgern;

d) Unterstützung der koordinierten und integrierten Entwicklung und Einführung innovativer Lösungen zur Digitalisierung und Interoperabilität des Verkehrs; und

e) Förderung des Aufbaus einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

(3) Europäische Verkehrskorridore ermöglichen es den Mitgliedstaaten, ein koordiniertes und zeitlich abgestimmtes Herangehen an Infrastrukturinvestitionen zu erreichen.

(4) Das ERTMS und der europäische Seeverkehrsraum sind die beiden horizontalen Prioritäten für den Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die gemäß diesem Kapitel eingerichteten Instrumente dienen der fristgerechten Einführung des ERTMS und der Integration der Seeverkehrsinfrastruktur und -dienste in das Transeuropäische Verkehrsnetz.

Artikel 52

Koordinierung der Europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten

(1) Die Kommission benennt im Einvernehmen mit den beteiligten Mitgliedstaaten und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Rates sowie gegebenenfalls der Nachbarländer, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, einen „Europäischen Koordinator" für jeden Korridor und jede horizontale Priorität, um die koordinierte Verwirklichung der Europäischen Verkehrskorridore, des ERTMS und des europäischen Seeverkehrsraums zu erleichtern.

(2) Der Europäische Koordinator wird insbesondere aufgrund seiner Kenntnisse im Bereich des Verkehrs, der Finanzierung von Großvorhaben und der Evaluierung ihrer sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen sowie seiner Erfahrung mit der Unionspolitik ausgewählt. Der Europäische Koordinator wird für eine Amtszeit von höchstens vier Jahren ausgewählt, die verlängert werden kann. Der Auftrag des Europäischen Koordinators bezieht sich auf die Umsetzung eines einzelnen Korridors oder einer einzelnen horizontalen Priorität.

(3) Im Beschluss der Kommission zur Benennung des Europäischen Koordinators werden die Modalitäten der Ausübung der in den Absätzen 5, 6 und 7 aufgeführten Aufgaben festgelegt.

(4) Der Europäische Koordinator handelt im Namen und im Auftrag der Kommission, die die erforderlichen Sekretariatsdienste zur Verfügung stellt.

(5) Die Europäischen Koordinatoren

a) unterstützen die koordinierte Verwirklichung des betreffenden Europäischen Verkehrskorridors oder der betreffenden horizontalen Priorität;

b) erstellen gemeinsam mit den betreffenden Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Abstimmung mit den Nachbarländern, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, den Arbeitsplan nach Artikel 54 und überwachen dessen Umsetzung;

c) stimmen sich mit dem Korridorforum bzw. dem Beratungsgremium für die horizontalen Prioritäten in Bezug auf diesen Arbeitsplan und seine Durchführung ab und unterrichten das Forum bzw. das Gremium über die Umsetzung des Arbeitsplans;

d) berichten den Mitgliedstaaten, den Nachbarländern, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, dem Europäischen Parlament und der Kommission und gegebenenfalls anderen direkt am Ausbau des betreffenden Europäischen Verkehrskorridors oder der betreffenden horizontalen Priorität beteiligten Stellen über auftretende Schwierigkeiten, insbesondere dann, wenn der Ausbau eines Korridors oder einer horizontalen Priorität behindert wird, um dabei zu helfen, geeignete Lösungen zu finden; und

e) legen dem Europäischen Parlament, dem Rat, der Kommission und den betreffenden Mitgliedstaaten einen jährlichen Sachstandsbericht über den Fortschritt bei der Umsetzung der Europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten vor; dieser jährliche Sachstandsbericht behandelt hauptsächlich die Fortschritte bei den Kernprioritäten und Investitionen, beschreibt die Art der bei der Durchführung aufgetretenen Probleme und enthält Empfehlungen für mögliche Lösungen.

(6) Unbeschadet der Zuständigkeiten bei der Leitung des Schienengüterverkehrs gemäß der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten für die Verwaltung und die Finanzierung der Infrastruktur arbeiten die Europäischen Koordinatoren der Europäischen Verkehrskorridore eng mit den betreffenden Mitgliedstaaten und der Leitung des Schienengüterverkehrs zusammen, um

a) die Ermittlung der Prioritäten und des Investitionsbedarfs für den Schienengüterverkehr auf den Schienengüterverkehrsstrecken der Europäischen Verkehrskorridore zu erleichtern, unter Berücksichtigung der Nutzen für das Transeuropäische Verkehrsnetz und der in dieser Verordnung festgesetzten Termine für die Gesamtfertigstellung; und

b) die Leistung der Schienengüterverkehrsdienste zu überwachen und potenzielle Hindernisse zu ermitteln, wie etwa technische, administrative und betriebliche Hindernisse, mit besonderem Schwerpunkt auf der grenzüberschreitenden Dimension, und gegebenenfalls Empfehlungen diesbezüglich abzugeben.

(7) Die Europäischen Koordinatoren der Europäischen Verkehrskorridore

a) arbeiten eng mit den betroffenen Mitgliedstaaten zusammen, um die Ermittlung der Prioritäten und des Investitionsbedarfs für die Schienenpersonenverkehrsstrecken der Europäischen Verkehrskorridore zu erleichtern; und

b) überwachen die Leistung der Schienenpersonenverkehrsdienste und ermitteln potenzielle Hindernisse, wie etwa technische, administrative und betriebliche Hindernisse, mit besonderem Schwerpunkt auf der grenzüberschreitenden Dimension, und geben gegebenenfalls Empfehlungen diesbezüglich ab.

(8) Die Europäischen Koordinatoren der Europäischen Verkehrskorridore arbeiten eng mit den betreffenden Mitgliedstaaten zusammen, um gegebenenfalls die Kontakte und die Koordinierung zwischen Vertretern des See- und des Binnenschifffahrtsverkehrs im Hinblick auf umfangreichere Synergien zu erleichtern.

(9) Auf der Grundlage von Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/1153 konsultiert die Kommission bei der Prüfung von Anträgen auf Unionsförderung aus der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für Europäische Verkehrskorridore oder horizontale Prioritäten den europäischen Koordinator im Rahmen seines Mandats, um Kohärenz und Fortschritte bei jedem Korridor oder jeder horizontalen Priorität zu gewährleisten; dabei berücksichtigt sie die Netzanbindung. Der Europäische Koordinator überprüft, ob die von den Mitgliedstaaten oder gegebenenfalls von Nachbarländern für eine CEF-Kofinanzierung vorgeschlagenen Vorhaben mit den Prioritäten des in Absatz 5 Buchstabe b des vorliegenden Artikels genannten Arbeitsplans übereinstimmen.

(10) Wird der Europäische Koordinator seinem Mandat nicht in zufriedenstellender Weise und entsprechend den Anforderungen dieses Artikels gerecht, so kann die Kommission nach Konsultation der betreffenden Mitgliedstaaten das Mandat jederzeit beenden. Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat über seine Entscheidung und benennt gemäß dem in Absatz 1 beschriebenen Verfahren einen neuen Europäischen Koordinator.

Artikel 53

Leitung der Europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten

(1) Für jeden Europäischen Verkehrskorridor und für jede horizontale Priorität wird der zuständige Europäische Koordinator bei der Erledigung seiner Aufgaben in Bezug auf den Arbeitsplan und dessen Durchführung von einem Sekretariat und von einem Beratungsforum (dem „Korridorforum“ bzw. dem „Beratungsforum für die horizontale Priorität“) unterstützt.

(2) Das „Korridorforum“ wird vom Europäischen Koordinator formell eingerichtet und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten vereinbaren die Mitgliedschaft im Korridorforum für ihren Teil des Europäischen Verkehrskorridors, sorgen dafür, dass die Leitung des Schienengüterverkehrs darin vertreten ist, und erleichtern die Vertretung anderer einschlägiger Infrastrukturbetreiber, wie der See- und Binnenhafenbehörden und -leitung.

(3) Die Kommission konsultiert die Nachbarländer, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, zur Mitgliedschaft im Korridorforum für ihre Teile des Europäischen Verkehrskorridors.

(4) Der Europäische Koordinator kann im Einvernehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten Korridor-Arbeitsgruppen einsetzen, in denen er den Vorsitz führt und die sich auf Folgendes konzentrieren:

a) die Interoperabilität und Einführung neuer Technologien und Infrastruktur;

b) die koordinierte Entwicklung und Durchführung von Infrastrukturvorhaben in grenzüberschreitenden Abschnitten;

c) den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr;

d) operative Engpässe;

e) städtische Knoten;

f) die Zusammenarbeit mit Drittländern; und

g) andere für notwendig erachtete Themen.

Der Europäische Koordinator arbeitet soweit erforderlich bei den Tätigkeiten der Arbeitsgruppen mit der Leitung des Schienengüterverkehrs zusammen und stimmt diese mit ihr ab, um etwaige Doppelarbeiten zu vermeiden.

(5) Das Beratungsforum für die horizontale Priorität wird vom Europäischen Koordinator eingesetzt und geleitet. Die betreffenden Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls und in Übereinstimmung mit den betreffenden Mitgliedstaaten die Vertreter der betreffenden Nachbarländer und der betroffenen Sektoren müssen sich am Beratungsforum für die horizontale Priorität beteiligen können. Jeder Mitgliedstaat benennt einen zuständigen nationalen Vertreter, der an der Koordinierung der Einführung des ERTMS in dem betreffenden Mitgliedstaat beteiligt ist, für die Teilnahme am Beratungsforum für das ERTMS. Der Europäische Koordinator kann auch Ad-hoc-Arbeitsgruppen einrichten.

(6) Die betreffenden Mitgliedstaaten arbeiten mit dem Europäischen Koordinator zusammen, beteiligen sich am Korridorforum und dem Beratungsforum für die horizontale Priorität und stellen dem Europäischen Koordinator die Informationen zur Verfügung, die er zur Erfüllung der in diesem Artikel festgelegten Aufgaben benötigt; hierzu gehören auch Informationen über den Ausbau der Korridore in den einschlägigen nationalen Plänen und Programmen, die zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen.

(7) Der Europäische Koordinator kann die regionalen und kommunalen Behörden, die Infrastrukturbetreiber, die Verkehrsbetreiber, insbesondere diejenigen, die der Leitung des Schienengüterverkehrs angehören, die Zulieferindustrie, Verkehrsnutzer und einschlägige Interessenträger bezüglich des Arbeitsplans und dessen Durchführung konsultieren. Ebenso können in Bezug auf die Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die in den Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2021/1187 fallen, die in Artikel 2 Nummer 6 der genannten Richtlinie definierten benannten Behörden konsultiert werden. Darüber hinaus arbeitet der für das ERTMS zuständige Europäische Koordinator eng mit der durch die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates ([60]) errichteten Eisenbahnagentur der Europäischen Union und dem Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen zusammen, und der Europäische Koordinator für den europäischen Seeverkehrsraum arbeitet eng mit der durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ([61]) errichteten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs zusammen.

Artikel 54

Arbeitsplan des Europäischen Koordinators

(1) Jeder Europäische Koordinator der Europäischen Verkehrskorridore und der beiden horizontalen Prioritäten erstellt spätestens bis zum 19. Juli 2026 und danach alle vier Jahre einen Arbeitsplan, in dem er den Stand der Durchführung des Korridors oder der horizontalen Priorität in seiner Zuständigkeit sowie die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen sowie die Prioritäten für die künftige Entwicklung detailliert analysiert.

(2) Der Arbeitsplan wird in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten und gegebenenfalls den Nachbarländern, die Teil des Europäischen Verkehrskorridors sind, und im Einvernehmen mit dem Korridorforum und der Leitung des Schienengüterverkehrs bzw. dem Beratungsforum für die horizontale Priorität erstellt. Der Arbeitsplan eines Europäischen Verkehrskorridors wird von den betreffenden Mitgliedstaaten genehmigt. Die Nachbarländer, die Teil eines Europäischen Verkehrskorridors sind, werden konsultiert. Die Kommission legt den Arbeitsplan dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Kenntnisnahme vor.

Der Europäische Koordinator berücksichtigt bei der Erstellung des Arbeitsplans den Durchführungsplan nach Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010.

(3) Der Arbeitsplan für den Europäischen Verkehrskorridor liefert eine detaillierte Analyse des Stands der Durchführung des betreffenden Korridors, die insbesondere Folgendes umfasst:

a) eine Beschreibung der Merkmale des Korridors, insbesondere der grenzüberschreitenden Abschnitte;

b) eine Analyse, inwiefern der Korridor die Anforderungen dieser Verordnung an die Verkehrsinfrastruktur erfüllt und welche Fortschritte erzielt wurden, einschließlich etwaiger Verzögerungen;

c) eine Ermittlung der fehlenden Verbindungen und der Engpässe, die die Entwicklung des Korridors behindern, unter besonderer Berücksichtigung von grenzüberschreitenden Abschnitten;

d) eine Analyse der erforderlichen Investitionen, einschließlich verschiedener Finanzierungs- und Förderquellen, aus denen Mittel für die Durchführung der für die Entwicklung und die Fertigstellung des Korridors, insbesondere der grenzüberschreitenden Abschnitte, notwendigen Vorhaben gebunden wurden oder vorgesehen sind;

e) eine Beschreibung möglicher Lösungen für den Investitionsbedarf und Engpässe, insbesondere für die Personen- und Güterverkehrsstrecken und -verbindungen des Korridors, mit dem Ziel, die in dieser Verordnung festgesetzten Fristen einzuhalten;

f) einen Plan, der vorläufige Etappenziele zur Beseitigung physischer, technischer, digitaler, betrieblicher und administrativer Hindernisse innerhalb der Verkehrsträger und zwischen ihnen sowie für den Ausbau eines effizienten und zugänglichen multimodalen Verkehrs unter besonderer Beachtung des Schienennetzes und seiner grenzüberschreitenden Abschnitte und fehlenden Verbindungen auf einzelstaatlicher Ebene enthalten kann.

([60]) Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1).

([61]) Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

Bei der Analyse der Investitionen und der Erstellung des Plans muss der Europäische Koordinator

i) den in Artikel 60 Absatz 1 dieser Verordnung genannten nationalen Plänen und Programmen Rechnung tragen,

ii) zu den Aspekten, die den Schienengüterverkehr betreffen, mit dem Exekutivrat und Verwaltungsrat des betreffenden Korridors im Einklang mit Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zusammenarbeiten,

iii) zu den Aspekten, die multimodale Güterterminals betreffen, die korridorrelevanten Elemente der Analyse, die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 36 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung ausgearbeiteten Aktionspläne und die in Artikel 18 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannte Liste berücksichtigen,

iv) zu den Aspekten, die Personenverkehrsdienste betreffen, die Ergebnisse der nach Artikel 52 Absatz 7 Buchstabe b durchgeführten Überwachung berücksichtigen, und

v) den Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs und der Arbeit der gemäß der Richtlinie (EU) 2021/1187 benannten Behörden Rechnung tragen;

g) die Ergebnisse der Kontrolle der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs, die von der Leitung des Schienengüterverkehrs nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 durchgeführt wird, und die Liste der Korridorziele, Vorgaben und Maßnahmen nach Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 — als Mittel zur Erfüllung der in Artikel 19 dieser Verordnung festgelegten betrieblichen Prioritäten;

h) in Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten, den zuständigen lokalen Behörden und den nationalen SUMP-Kontaktstellen eine Ermittlung von Maßnahmen in städtischen Knoten, die dazu beitragen können, dass der Güter- und Personenverkehr auf dem Korridor effektiv funktioniert und die Ziele des Transeuropäischen Verkehrsnetzes erreicht werden, in Übereinstimmung mit den jeweiligen SUMPs;

i) eine in Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten durchgeführte Ermittlung von Prioritäten für die Entwicklung des Korridors;

j) eine Analyse der möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Infrastruktur sowie gegebenenfalls Vorschläge für Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz gegenüber Klimaveränderungen; und

k) Maßnahmen zur Minderung von Treibhausgasemissionen, Lärm und gegebenenfalls anderer nachteiliger externer Auswirkungen.

(4) Der Europäische Koordinator bietet den Mitgliedstaaten und — sofern erforderlich und angebracht — den Nachbarländern bei der Durchführung des Arbeitsplans Unterstützung, insbesondere

a) hinsichtlich der Prioritätensetzung in der einzelstaatlichen Planung, indem er zur Ermittlung von Durchführungsproblemen und Engpässen, einschließlich operativer Fragen, zu jedem Korridor bzw. zu jeder horizontalen Priorität, beiträgt;

b) hinsichtlich der Vorhaben- und Investitionsplanung sowie der diesbezüglich veranschlagten Kosten und Fristen für die Verwirklichung der Europäischen Verkehrskorridore bzw. der horizontalen Prioritäten; und

c) gegebenenfalls hinsichtlich der Arbeit im Aufsichtsorgan oder in einem ähnlichen Lenkungsgremium einer zentralen Stelle für die Koordinierung, den Bau oder die Verwaltung von grenzüberschreitenden Infrastrukturvorhaben gemäß den Bestimmungen des Artikels 8 Absatz 6.

Artikel 55

Durchführungsrechtsakte

(1) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 dieser Verordnung erlässt die Kommission vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 Absatz 2 AEUV Durchführungsrechtsakte zur Durchführung jedes Europäischen Verkehrskorridors, die dessen wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte sowie andere spezifische Vorhaben auf nationalen Abschnitten erfassen, die von zentraler Bedeutung für das Funktionieren des Korridors sind, um fehlende Verbindungen umzusetzen oder größere Engpässe zu beseitigen. Die Auswahl der in die Durchführungsrechtsakte aufzunehmenden Vorhaben beruht auf der mit den Mitgliedstaaten vereinbarten Analyse im ersten Arbeitsplan des Europäischen Koordinators, der gemäß Artikel 54 dieser Verordnung erstellt wurde. Ziel der Durchführungsrechtsakte ist es, eine stimmige Prioritätensetzung für die Infrastruktur- und Investitionsplanung sicherzustellen, indem vorläufige

Etappenziele und der voraussichtliche Zeitplan für die Durchführung der ermittelten Vorhaben festgelegt werden. Die Durchführungsrechtsakte werden in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten ausgearbeitet und entweder alle vier Jahre oder auf Antrag dieser Mitgliedstaaten aktualisiert.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 5 dieser Verordnung und vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 Absatz 2 AEUV kann die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Durchführung grenzüberschreitender Abschnitte oder zur Umsetzung der horizontalen Prioritäten erlassen. Die Durchführungsrechtsakte werden in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten ausgearbeitet und entweder alle vier Jahre oder auf Antrag dieser Mitgliedstaaten aktualisiert.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Änderung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Durchführungsrechtsakte, um erzielte Fortschritte, etwaige Verzögerungen oder aktualisierte einzelstaatliche Programme zu berücksichtigen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Bis zur vollständigen Verwirklichung der in diesem Artikel genannten Durchführungsrechtsakte, und soweit in diesen Durchführungsrechtsakten nichts anderes bestimmt ist, übermitteln die betreffenden Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre einen Bericht über die erzielten Fortschritte und machen hierbei insbesondere Angaben zu den Mittelbindungen in ihrem nationalen Haushaltsplan. In dem Bericht kann auf die gemäß Artikel 57 gesammelten Informationen Bezug genommen werden.

Artikel 56

Zusammenarbeit mit Nachbarländern, die an den Europäischen Verkehrskorridoren und den horizontalen Prioritäten beteiligt sind

(1) Der Europäische Koordinator eines Europäischen Verkehrskorridors oder einer horizontalen Priorität, der bzw. die sich auf Nachbarländer erstreckt, ist berechtigt, mit diesen Ländern zusammenzuarbeiten und sie in die einschlägigen Tätigkeiten des Korridors, wie das Korridorforum oder die Arbeitsgruppen gemäß Artikel 53 Absatz 2 bzw. 4, oder gegebenenfalls in das Beratungsforum der horizontalen Priorität einzubeziehen.

(2) Der Europäische Koordinator kann auch mit internationalen Organisationen zusammenarbeiten, und zwar bei der Durchführung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit den Europäischen Verkehrskorridoren oder horizontalen Prioritäten, die sich auf Nachbarländer, die Mitglieder dieser internationalen Organisationen sind, erstrecken.

(3) Die Union kann mit den betreffenden Nachbarländern Vereinbarungen auf hoher Ebene schließen, um einen koordinierten und synchronisierten Ansatz bezüglich der Umsetzung der Europäischen Verkehrskorridore und horizontalen Prioritäten zu verwirklichen.

KAPITEL VI

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 57

Berichterstattung und Überwachung

(1) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission regelmäßig, umfassend und auf transparente Art und Weise über die Fortschritte bei der Vollendung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes durch die Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und die hierfür getätigten Investitionen.

(2) Hierunter fallen auch jährliche technische Daten zu den in Kapitel III festgelegten Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, es sei denn, diese Informationen wurden bereits auf Ebene des Transeuropäischen Verkehrsnetzes für die Zwecke anderer Anwendungen oder Datenbanken der Union erhoben.

(3) Die Übermittlung wird mittels des interaktiven geografischen und technischen Informationssystems für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec) automatisch gewährleistet. Bis die automatische Datenaustauschfunktion in TENtec voll funktionsfähig ist, ist diese Übermittlung alle zwei Jahre zu gewährleisten.

(4) Für Investitionen im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse übermitteln die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre Finanzdaten in Form jährlicher aggregierter Daten je Verkehrsträger und Netz (Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz).

(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Liste der technischen Daten, die gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels zu übermitteln sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 61 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Die Kommission sorgt dafür, dass TENtec öffentlich und leicht zugänglich ist und einen automatischen Datenaustausch mit den einzelstaatlichen Systemen und anderen relevanten Anwendungen und Datenquellen der Union erlaubt. TENtec enthält vorhabenspezifische und aktualisierte Informationen zu den Formen und Beträgen der Kofinanzierung durch die Union sowie zu den Fortschritten bei jedem einzelnen Vorhaben.

Die Kommission sorgt außerdem dafür, dass TENtec keine Informationen öffentlich zugänglich macht, die vertraulich sind oder die ein öffentliches Vergabeverfahren in einem Mitgliedstaat beeinträchtigen oder ungebührlich beeinflussen könnten.

(7) Die Kommission und die Mitgliedstaaten unternehmen alle erdenklichen Anstrengungen, um die Qualität, Vollständigkeit und Kohärenz der Daten im TENtec-Informationssystem sicherzustellen. Sie arbeiten zusammen, um einen automatischen Datenaustausch zwischen den einzelstaatlichen Systemen und Datenquellen und TENtec zu ermöglichen.

Artikel 58

Modernisierung des Netzes

(1) Vorbehaltlich der Billigung durch die nach Artikel 172 Absatz 2 AEUV betroffenen Mitgliedstaaten wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 62 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge I und II zu erlassen, um

a) den Änderungen Rechnung zu tragen, die sich aus den in Artikel 21 Absatz 3 Buchstabe a, Artikel 25 Absatz 4 Buchstaben a und b und Artikel 33 Absatz 2 festgelegten quantitativen Schwellenwerten und den in Artikel 25 Absatz 4 Buchstabe c festgelegten qualitativen Anforderungen ergeben; in dieser Hinsicht

   i) nimmt die Kommission Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen in das Gesamtnetz auf, deren Verkehrsaufkommen im Durchschnitt der vorangegangenen drei Jahre nachweislich den jeweiligen Schwellenwert übersteigt; und

   ii) schließt die Kommission Seehäfen und Flughäfen aus dem Gesamtnetz aus, wenn deren Verkehrsaufkommen im Durchschnitt der vorangegangenen sechs Jahre nachweislich 85 % des jeweiligen Schwellenwerts unterschreitet, mit Ausnahme von im Gesamtnetz enthaltenen Seehäfen, die die in Artikel 25 Absatz 4 Buchstabe d oder e festgelegten Bedingungen erfüllen, oder wenn der betreffende Mitgliedstaat es beantragt;

b) Binnenhäfen, Seehäfen und Flughäfen auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats in das Gesamtnetz oder das Kernnetz aufzunehmen, wenn diese Infrastruktur aufgrund ihrer geostrategischen Bedeutung für die Union einen zusätzlichen europäischen Mehrwert erlangt hat und wenn nachgewiesen ist, dass die Anforderungen des einschlägigen Abschnitts von Kapitel III erfüllt sind, oder alternativ, wenn hinreichend begründet ist, dass die einschlägigen Fristen für die Erfüllung dieser Anforderungen eingehalten werden;

c) städtische Knoten in das Transeuropäische Verkehrsnetz aufzunehmen, wenn sie nachweislich die Anforderungen gemäß Artikel 40 Absatz 2 erfüllen;

d) städtische Knoten auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz auszuschließen, wenn sie nachweislich die Anforderungen gemäß Artikel 40 Absatz 2 nicht mehr erfüllen;

e) städtische Knoten, die die Anforderungen gemäß Artikel 40 Absatz 2 erfüllen, auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats in hinreichend begründeten Ausnahmefällen mit Zustimmung der einschlägigen Behörden des betreffenden städtischen Knotens aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz auszuschließen;

f) die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 36 Absatz 5 ermittelten Schienen-Straße-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen in das Transeuropäische Verkehrsnetz aufzunehmen, auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats Schienen-Straße-Terminals aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz auszuschließen oder auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats multimodale Güterterminals gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstaben a, b und c aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz auszuschließen; oder

g) auf der Grundlage der von dem betreffenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 57 Absatz 1 übermittelten Informationen die Karten der Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßeninfrastruktur anzupassen, jedoch ausschließlich in dem Maße, wie die Fertigstellung des Netzes vorangeschritten ist; dabei nimmt die Kommission keine Änderungen an der Streckenführung vor, die nicht durch die jeweilige Projektgenehmigungsentscheidung abgedeckt sind.

Die Grundlage für die Anpassungen nach Unterabsatz 1 Buchstabe a sind die neuesten Statistiken, die von Eurostat — oder falls diese Statistiken nicht verfügbar sind, von den nationalen statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten — veröffentlicht wurden, während Jahre, die von unvorhergesehenen Ereignissen beeinflusst wurden, die zu einem erheblichen Rückgang der Verkehrsströme führten, ausgeschlossen wurden.

Wenn städtische Knoten auf Antrag des Mitgliedstaats gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe d aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz ausgeschlossen werden, muss dem Antrag die Stellungnahme der einschlägigen Behörden des betreffenden städtischen Knotens beigefügt sein.

Die Anpassung gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe g kann die Angleichung des Status neuer Bauwerke umfassen, die als gestrichelte Linien auf den Karten in den Anhängen gekennzeichnet sind, einschließlich — vorbehaltlich der Zustimmung der Nachbarländer oder der Mitgliedstaaten — ihrer grenzüberschreitenden Verbindungen. Die Anpassung kann auch vorbehaltlich der Zustimmung der beiden beteiligten Mitgliedstaaten die Modernisierung grenzüberschreitender Abschnitte umfassen.

(2) Mit dem delegierten Rechtsakt zur Aufnahme eines städtischen Knotens in Anhang II gemäß Absatz 1 Buchstabe c dieses Artikels

a) werden die in Artikel 41 Absatz 1 Buchstaben b und c festgelegten Fristen um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2030 bzw. bis zum 31. Dezember 2033 verlängert; und für städtische Knoten, die nach Ablauf der in Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe b oder c festgelegten Fristen in Anhang II aufgenommen werden, werden diese Fristen um drei Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert; und

b) wird die geltende Frist für die Erfüllung der Anforderungen gemäß Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe d um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2045 verlängert; und für städtische Knoten, die nach Ablauf der in Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe d festgelegten Frist in Anhang II aufgenommen werden, wird diese Frist um fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert.

(3) Mit dem delegierten Rechtsakt zur Aufnahme eines Schienen-Straße-Terminals in die Anhänge I und II gemäß Absatz 1 Buchstabe f dieses Artikels

a) werden die in Artikel 38 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 38 Absatz 2 festgelegten Fristen um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2033 verlängert; und für Schienen-Straße-Terminals, die nach Ablauf der in Artikel 38 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 38 Absatz 2 festgelegten Fristen in die Anhänge I und II aufgenommen werden, werden diese Fristen um drei Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert; und

b) wird die in Artikel 38 Absatz 3 festgelegte Frist um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2045 verlängert; und für Schienen-Straße-Terminals, die nach Ablauf der in Artikel 38 Absatz 3 festgelegten Frist in die Anhänge I und II aufgenommen werden, wird diese Frist um fünf Jahre nach Inkrafttreten dieses delegierten Rechtsakts verlängert.

(4) Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastruktur, die durch Erlass eines delegierten Rechtsakts nach Absatz 1 in das Transeuropäische Verkehrsnetz aufgenommen wird, kommen ab dem Datum des Inkrafttretens dieses delegierten Rechtsakts für die Förderung durch die Union im Rahmen der für das Transeuropäische Verkehrsnetz verfügbaren Instrumente in Betracht.

Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf Infrastruktur, die aus dem Transeuropäischen Verkehrsnetz ausgeschlossen wird, kommen ab dem Tag nicht mehr für eine Förderung in Betracht, an dem der nach Absatz 1 erlassene delegierte Rechtsakt in Kraft tritt. Finanzierungs- oder Finanzhilfebeschlüsse, die von der Kommission vor diesem Zeitpunkt erlassen wurden, bleiben vom Ende der Förderfähigkeit unberührt.

(5) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, zur Aufnahme oder Anpassung der Übersichtskarten über die Verkehrsinfrastrukturnetze von Nachbarländern nach Artikel 62 der vorliegenden Verordnung delegierte Rechtsakte über die Änderung des Anhangs IV zu erlassen. Grundlage dieser delegierten Rechtsakte sind Vereinbarungen auf hoher Ebene über Verkehrsinfrastrukturnetze zwischen der Union und den betreffenden Nachbarländern.

Artikel 59

Einbindung öffentlicher und privater Beteiligter

Gegebenenfalls müssen in der Planungs- und Bauphase eines Vorhabens nationale Verfahren in Bezug auf die Einbindung und Konsultation regionaler und lokaler Behörden sowie der Zivilgesellschaft, die von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffen sind, eingehalten werden. Bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die in den Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2021/1187 fallen, müssen deren Anforderungen eingehalten werden. Die Kommission fördert den diesbezüglichen Austausch bewährter Verfahren, insbesondere hinsichtlich der Konsultation und Einbindung von besonders schutzbedürftigen Menschen.

Artikel 60

Anpassung der nationalen Pläne an die Verkehrspolitik der Union

(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die nationalen Pläne und Programme, die zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen, mit der Verkehrspolitik der Union sowie den Prioritäten und Fristen in dieser Verordnung übereinstimmen. Ferner tragen sie unter anderem den Prioritäten in den Arbeitsplänen für die jeweiligen Korridore und horizontalen Prioritäten für die betreffenden Mitgliedstaaten und gegebenenfalls den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 55 Absätze 1 und 2 Rechnung.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die jeweiligen Entwürfe der nationalen Pläne oder Programme, die zum Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beitragen, oder Zusammenfassungen davon sowie alle wesentlichen Änderungen daran so bald wie möglich nach der Einleitung einer öffentlichen Konsultation zu diesem Plan oder Programm.

Die Kommission kann eine Stellungnahme zur Übereinstimmung der Entwürfe der nationalen Pläne und Programme mit den Prioritäten in dieser Verordnung und mit den Prioritäten in den Arbeitsplänen der jeweiligen Europäischen Verkehrskorridore und der horizontalen Prioritäten sowie den gemäß Artikel 55 Absätze 1 und 2 erlassenen Durchführungsrechtsakten abgeben. Die Stellungnahme berührt nicht die Gültigkeit der nationalen Pläne und Programme und verhindert nicht ihre Annahme und Anwendung.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission ferner die endgültigen nationalen Pläne oder Programme, sobald sie angenommen sind.

Artikel 61

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Für die Zwecke von Artikel 23 Absatz 3 Unterabsatz 2 der vorliegenden Verordnung wird die Kommission von dem nach Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates ([62]) eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 62

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

([62]) Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29).

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 11 Absatz 3 und Artikel 58 Absätze 1 und 5 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 18. Juli 2024 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung nach Artikel 11 Absatz 3 und Artikel 58 Absätze 1 und 5 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der nach Artikel 11 Absatz 3oder Artikel 58 Absätze 1 und 5 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 63

Überprüfung

(1) Bis zum 31. Dezember 2033 überprüft die Kommission soweit geboten nach Konsultation der Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Europäischen Koordinatoren die Verwirklichung des Kernnetzes, wobei sie insbesondere die Einhaltung der Anforderungen in dieser Verordnung bewertet.

Die Überprüfung berücksichtigt die von den Europäischen Koordinatoren erstellten jährlichen Sachstandsberichte und die Arbeitspläne nach Artikel 52 Absatz 5 Buchstabe e bzw. Artikel 54 Absatz 1 sowie die in Artikel 60 Absatz 1 genannten nationalen Pläne und Programme.

(2) Bis zum 31. Dezember 2033 überprüft die Kommission soweit geboten nach Konsultation der Mitgliedstaaten und mit Unterstützung der Europäischen Koordinatoren die Verwirklichung des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes; dabei bewertet sie

a) die Einhaltung dieser Verordnung;

b) die Fortschritte bei der Durchführung dieser Verordnung, einschließlich etwaiger Verzögerungen;

c) die Veränderungen der Personen- und Güterverkehrsströme;

d) die Entwicklungen bei den Investitionen in die einzelstaatliche Verkehrsinfrastruktur; und

e) den Bedarf an Änderungen dieser Verordnung.

Bei dieser Evaluierung werden außerdem die Auswirkungen der sich weiterentwickelnden Verkehrsmuster und der einschlägigen Entwicklungen bei den Plänen für Infrastrukturinvestitionen berücksichtigt.

(3) Bei der Durchführung dieser Überprüfung bewertet die Kommission, ob davon auszugehen ist, dass das in dieser Verordnung vorgesehene erweiterte Kernnetz und Gesamtnetz den Kapiteln II, III und IV bis zum 31. Dezember 2040 bzw. bis zum 31. Dezember 2050 entsprechen werden, wobei sie der wirtschaftlichen Lage und der Haushaltslage in der Union und in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung trägt. Die Kommission bewertet nach Konsultation mit den Mitgliedstaaten, ob das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz in Anbetracht der Entwicklungen bei den Verkehrsströmen und der einzelstaatlichen Investitionsplanung geändert werden sollten.

Artikel 64

Verzögerte Fertigstellung des Kernnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Gesamtnetzes

(1) Falls sich der Beginn oder die Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz, am erweiterten Kernnetz und am Gesamtnetz gegenüber dem in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 55 festgelegten ursprünglichen voraussichtlichen Zeitplan beträchtlich verzögert, kann die Kommission den betreffenden Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten auffordern, die Gründe für diese Verzögerung anzugeben. Der Mitgliedstaat bzw. die Mitgliedstaaten liefert bzw. liefern diese Begründung innerhalb von drei Monaten nach der Aufforderung. Auf der Grundlage der erhaltenen Antwort konsultiert die Kommission den betreffenden Mitgliedstaat bzw. die betreffenden Mitgliedstaaten, um das Problem, das zu der Verzögerung geführt hat, zu lösen.

(2) Ist von der Verzögerung ein Abschnitt eines Europäischen Verkehrskorridors betroffen, so wird der Europäische Koordinator im Hinblick auf die Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Lösung des Problems eingebunden.

(3) Unbeschadet des Verfahrens nach Artikel 258 AEUV und des Artikels 8 Absatz 5 der vorliegenden Verordnung kann die Kommission nach Abwägung der von den beteiligten Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels vorgelegten Gründe, falls die beträchtliche Verzögerung bei Beginn oder Fertigstellung der Arbeiten am Kernnetz, am erweiterten Netz oder am Gesamtnetz dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten anzulasten ist, ohne dass eine angemessene Rechtfertigung hierfür vorliegt, den betreffenden Mitgliedstaaten Empfehlungen im Hinblick auf die Beseitigung dieser Verzögerung und die Vermeidung oder Verringerung weiterer Verzögerungen geben.

Artikel 65

Ausnahmen

Die Bestimmungen über Eisenbahnnetze und insbesondere jegliche Anforderung, Flughäfen und Häfen an Eisenbahnnetze anzubinden, sowie die Bestimmungen in Bezug auf multimodale Güterterminals gelten nicht für Zypern, Malta, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht. Die Bestimmungen über sichere und gesicherte Parkflächen gelten nicht für Zypern, Malta, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage.

Die Bestimmungen über die europäische Regelspurweite von 1 435 mm in Artikel 17 gelten nicht für Irland, Inseln und Gebiete in äußerster Randlage.

Artikel 66

Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153

Der Anhang der Verordnung (EU) 2021/1153 wird gemäß Anhang VI dieser Verordnung geändert.

Artikel 67

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 1*

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) In dieser Verordnung werden Vorschriften für die Organisation, die Leitung und das Management grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr festgelegt mit dem Ziel, ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr zu schaffen. Es werden Vorschriften für die Organisation, das Management und die indikative Investitionsplanung von Güterverkehrskorridoren festgelegt.

(2) Diese Verordnung gilt für die Leitung, das Management und die Nutzung der in Güterverkehrskorridoren befindlichen Schieneninfrastruktur und lässt die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten für die Planung und Finanzierung von Schieneninfrastruktur unberührt.“

2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 2*

Begriffsbestimmungen

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (*).

(2) Neben den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen bezeichnet der Ausdruck

a) ‚Güterverkehrskorridor' die Güterverkehrsstrecken des Europäischen Verkehrskorridors gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (**) und von Anhang III jener Verordnung, einschließlich der Eisenbahninfrastruktur und der dazugehörigen Ausrüstungen und Eisenbahndienstleistungen gemäß der Richtlinie 2012/34/EU;

b) ‚Durchführungsplan' das Dokument, in dem die Mittel, die Strategie und die Maßnahmen dargelegt sind, die die Beteiligten anzuwenden beabsichtigen und die für die Organisation und das Management des Güterverkehrskorridors notwendig und ausreichend sind;

c) ‚Terminal' eine am Güterverkehrskorridor gelegene Anlage, die für das Be- oder Entladen von Güterzügen und die Integration von Schienengüterverkehrsdiensten, Straßen-, See-, Binnenschiffs- und Luftverkehrsdiensten, oder für die Bildung von Güterzügen beziehungsweise die Änderung ihrer Zusammensetzung eigens eingerichtet wurde und in der erforderlichenfalls die Grenzabfertigung an den Grenzen zu europäischen Drittländern erfolgt;

d) ‚Europäischer Koordinator' den in Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 genannten Koordinator.

(*) ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.
(**) ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj."

3. Die Überschrift des Kapitels II erhält folgende Fassung:

„**ORGANISATION UND LEITUNG DER GÜTERVERKEHRSKORRIDORE**"

4. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 3*

Organisation und Leitung der Güterverkehrskorridore

(1) Ab dem 18. Juli 2024 oder im Falle einer Änderung der Streckenführung eines Europäischen Verkehrskorridors nach Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2024/1679 passen die für den Güterverkehrskorridor, der Teil dieses Europäischen Verkehrskorridors ist, zuständigen Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber die Leitung des Güterverkehrskorridors innerhalb von 18 Monaten ab dem Datum dieser Änderung an. In hinreichend begründeten Fällen kann diese Frist nach Zustimmung der Kommission auf 24 Monate verlängert werden. Der Exekutivrat und der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors erlassen die erforderlichen Maßnahmen, um die Organisation und das Management des Güterverkehrskorridors gemäß den Artikeln 9 bis 19 dieser Verordnung an die neue geografische Streckenführung anzupassen.

(2) Der Exekutivrat eines Güterverkehrskorridors kann beschließen, sich mit Management-, Betriebs- und Interoperabilitätsaspekten der grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdienste in diesem Korridor zu befassen. Die Artikel 11 und 14 gelten nicht für diese Dienste."

5. Die Artikel 4 bis 7 werden gestrichen.

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die betreffenden Mitgliedstaaten richten für jeden Güterverkehrskorridor einen Exekutivrat ein, dessen Aufgabe es ist, die allgemeinen Ziele des Güterverkehrskorridors festzulegen und die in Absatz 7 des vorliegenden Artikels sowie in den Artikeln 9 und 11, Artikel 14 Absatz 1 und Artikel 22 ausdrücklich genannten Maßnahmen

zu ergreifen und zu überwachen. Der Exekutivrat setzt sich aus Vertretern der Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten zusammen. Der Exekutivrat überprüft regelmäßig die Übereinstimmung der allgemeinen Ziele mit den vom Verwaltungsrat im Einklang mit Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c definierten Zielen.

(2) Die betreffenden Betreiber der Infrastruktur und gegebenenfalls die betreffenden Zuweisungsstellen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU richten für jeden Güterverkehrskorridor einen Verwaltungsrat ein, dessen Aufgabe es ist, die in den Absätzen 5, 7, 8 und 9 des vorliegenden Artikels sowie in den Artikeln 9 bis 12, Artikel 13 Absatz 1, Artikel 14 Absätze 2, 6 und 8, Artikel 16 Absatz 1, Artikel 17 Absatz 1, Artikel 18 und 19 der vorliegenden Verordnung ausdrücklich vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen. Der Verwaltungsrat setzt sich aus Vertretern der Betreiber der Infrastruktur zusammen."

b) Die folgenden Absätze werden eingefügt:

„(2a) Ein Mitgliedstaat, der vor dem 18. Juli 2024 von Artikel 5 Absatz 4 Gebrauch gemacht hat, kann beschließen, dass sich ein in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlicher Infrastrukturbetreiber während eines Zeitraums von höchstens zehn Jahren ab dem 18. Juli 2024 nicht an dem gemäß Absatz 2 dieses Artikels eingerichteten Verwaltungsrat beteiligt. Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

Der betreffende Mitgliedstaat und der betreffende Infrastrukturbetreiber arbeiten in diesem Fall mit dem Verwaltungsrat zusammen, wenn dies erforderlich ist, damit der Verwaltungsrat seine Aufgaben wahrnehmen kann.

Ein Mitgliedstaat, der Unterabsatz 1 dieses Absatzes in Anspruch nimmt, kann anschließend während des genannten Zehnjahreszeitraums jederzeit beschließen, dass sich ein Infrastrukturbetreiber, der in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist, an dem gemäß Absatz 2 dieses Artikels eingerichteten Verwaltungsrat beteiligt. Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

(2b) Irland kann beschließen, dass sich die Vertreter seiner Behörden und ein Infrastrukturbetreiber, der in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich ist, nicht an dem gemäß Absatz 1 eingerichteten Exekutivrat oder dem gemäß Absatz 2 eingerichteten Verwaltungsrat oder an keinem davon beteiligt. Irland teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit.

Die Behörden und der betreffende bzw. die betreffenden Infrastrukturbetreiber arbeiten in diesem Fall mit dem Exekutivrat und dem Verwaltungsrat zusammen, wenn dies erforderlich ist, damit diese Gremien ihre Aufgaben wahrnehmen können.

Irland kann anschließend jederzeit beschließen, dass sich die Vertreter seiner Behörden und der bzw. die Infrastrukturbetreiber, die in seinem Hoheitsgebiet für die Eisenbahninfrastruktur verantwortlich sind, an dem gemäß Absatz 1 eingerichteten Exekutivrat, dem gemäß Absatz 2 eingerichteten Verwaltungsrat oder an beidem beteiligen. Irland teilt der Kommission und den anderen an dem betreffenden Güterverkehrskorridor beteiligten Mitgliedstaaten unverzüglich seine Entscheidung mit."

c) Die Absätze 4 bis 8 erhalten folgende Fassung:

„(4) Der Exekutivrat fasst seine Beschlüsse in gegenseitigem Einvernehmen der Vertreter der Behörden der betreffenden, im Exekutivrat vertretenen Mitgliedstaaten.

(5) Der Verwaltungsrat fasst seine Beschlüsse, einschließlich der Beschlüsse über seine Rechtsstellung, den Aufbau seiner organisatorischen Struktur, seine Mittel und sein Personal, in gegenseitigem Einvernehmen der betreffenden, im Verwaltungsrat vertretenen Infrastrukturbetreiber. Der Verwaltungsrat kann eine eigenständige juristische Person sein. Er kann die Form einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 des Rates vom 25. Juli 1985 über die Schaffung einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) (*) haben.

(6) Die Aufgaben des Exekutivrates und des Verwaltungsrates lassen die Unabhängigkeit der Betreiber der Infrastruktur im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU unberührt.

(7) Der Verwaltungsrat setzt eine beratende Gruppe ein, die sich aus Betreibern und Eigentümern der Terminals des Güterverkehrskorridors, gegebenenfalls einschließlich der See- und Binnenhäfen, zusammensetzt. Die beratende Gruppe kann zu jedem Vorschlag des Verwaltungsrates, der unmittelbare Auswirkungen auf Investitionen und auf den Betrieb von Terminals hat, Stellung nehmen. Sie kann auch von sich aus Stellungnahmen abgeben. Der Verwaltungsrat berücksichtigt jede dieser Stellungnahmen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem

Verwaltungsrat und der beratenden Gruppe kann sich letztere an den Exekutivrat wenden. Der Exekutivrat unterrichtet den betreffenden europäischen Koordinator, agiert als Vermittler und gibt zu gegebener Zeit eine Stellungnahme zu der Angelegenheit ab. Der betreffende europäische Koordinator kann zu gegebener Zeit ebenfalls eine Stellungnahme zu der Angelegenheit abgeben. Die endgültige Entscheidung obliegt jedoch dem Verwaltungsrat.

(8) Der Verwaltungsrat setzt eine weitere beratende Gruppe ein, die sich aus Eisenbahnunternehmen zusammensetzt, die den Güterkorridor nutzen möchten. Diese beratende Gruppe kann zu jedem Vorschlag des Verwaltungsrates, der Auswirkungen auf diese Unternehmen hat, Stellung nehmen. Sie kann auch von sich aus Stellungnahmen abgeben. Der Verwaltungsrat berücksichtigt jede dieser Stellungnahmen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verwaltungsrat und der beratenden Gruppe kann sich letztere an den Exekutivrat wenden. Der Exekutivrat unterrichtet den europäischen Koordinator und die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen des betreffenden Güterverkehrskorridors. Der Exekutivrat agiert als Vermittler und gibt zu gegebener Zeit eine Stellungnahme zu der Angelegenheit ab. Der betreffende europäische Koordinator kann zu gegebener Zeit ebenfalls eine Stellungnahme zu der Angelegenheit abgeben. Die endgültige Entscheidung obliegt jedoch dem Verwaltungsrat.

(*) ABl. L 199 vom 31.7.1985, S. 1.“

d) Folgender Absatz wird angefügt:

„(10) Der Exekutivrat und der Verwaltungsrat arbeiten mit dem betreffenden Europäischen Koordinator für den Güterverkehrskorridor zusammen, um die Entwicklung des Schienengüterverkehrs entlang des Korridors zu unterstützen.“

7. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Maßnahmen zum Ausbau des Güterverkehrskorridors

(1) Der Verwaltungsrat erstellt spätestens sechs Monate vor Inbetriebnahme des Güterverkehrskorridors einen Durchführungsplan. Der Verwaltungsrat konsultiert die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen zum Entwurf des Durchführungsplans. Der Verwaltungsrat übermittelt den Durchführungsplan dem Exekutivrat zur Genehmigung.

Dieser Plan umfasst

a) eine Beschreibung der Merkmale des Güterverkehrskorridors, einschließlich der Engpässe, und das Programm der zur Verbesserung seiner Organisation und seines Managements erforderlichen Maßnahmen;

b) die wesentlichen Bestandteile der Studie nach Absatz 3;

c) die Ziele für den Güterverkehrskorridor, insbesondere in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrskorridors im Sinne von Dienstleistungsqualität und Kapazität des Güterverkehrskorridors nach Artikel 19 der vorliegenden Verordnung, und gegebenenfalls die quantitativen oder qualitativen Vorgaben für diese Ziele. Die Ziele und Vorgaben tragen den in Artikel 19 der Verordnung (EU) 2024/1679 festgelegten Prioritäten Rechnung;

d) die Maßnahmen zur Umsetzung der Artikel 12 bis 19 und die Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Güterverkehrskorridors, basierend auf den Ergebnissen der in Artikel 19 Absatz 3 genannten Bewertung im Hinblick auf die Verwirklichung der in Buchstabe c des vorliegenden Absatzes genannten Ziele und Vorgaben;

e) die Auffassungen und Bewertung der beratenden Gruppen, auf die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 im Hinblick auf den Ausbau des Korridors Bezug genommen wird;

f) eine Zusammenfassung der Zusammenarbeit und der Ergebnisse der Konsultation, auf die in Artikel 11 Bezug genommen wird, einschließlich der in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten Stellungnahmen der beratenden Gruppen sowie eine Zusammenfassung der Antworten sonstiger Beteiligter.

Der Verwaltungsrat berücksichtigt bei der Erstellung des Durchführungsplans die Ziele und Maßnahmen im in Artikel 54 der Verordnung (EU) 2024/1679 genannten Arbeitsplan des Europäischen Koordinators. Der Durchführungsplan enthält einen Bezug zu den Elementen des Arbeitsplans, die für den Schienengüterverkehr entlang des Korridors relevant sind.

Der Verwaltungsrat überprüft regelmäßig die Ziele in Buchstabe c dieses Absatzes und die Maßnahmen in Buchstabe d dieses Absatzes und passt sie an, basierend auf der in Artikel 19 Absatz 3 genannten Bewertung nach Konsultation der in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen und des Europäischen Koordinators.

(2) Der Verwaltungsrat überprüft den Durchführungsplan regelmäßig, mindestens alle vier Jahre, und berücksichtigt dabei die Fortschritte bei der Umsetzung des Plans, den Schienengüterverkehrsmarkt in dem Güterverkehrskorridor und das anhand der Ziele nach Absatz 1 Buchstabe c ermittelte Leistungsniveau.

(3) Der Verwaltungsrat führt eine Verkehrsmarktstudie zu den beobachteten und erwarteten Änderungen des Verkehrs in dem Güterverkehrskorridor durch, die sich auf die verschiedenen Verkehrsarten, sowohl im Hinblick auf den Güter- als auch auf den Personenverkehr erstreckt, und aktualisiert diese Studie regelmäßig. In dieser Studie werden auch gegebenenfalls die sozioökonomischen Kosten und die Vorteile, die mit der Entwicklung des Güterverkehrskorridors einhergehen, überprüft.

(4) Der Durchführungsplan berücksichtigt den Ausbau von Terminals, einschließlich der Markt- und vorausschauenden Analyse von multimodalen Güterterminals sowie die in Artikel 36 Absätze 3 und 4 der Verordnung (EU) 2024/1679 genannten Aktionspläne der Mitgliedstaaten für den betreffenden Güterverkehrskorridor.

(5) Der Verwaltungsrat ergreift erforderlichenfalls Maßnahmen, um in Bezug auf den Durchführungsplan mit den regionalen oder lokalen Behörden oder beiden zusammenzuarbeiten.“

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 11*

Investitionsplanung

(1) Der Exekutivrat und der Verwaltungsrat eines Güterverkehrskorridors arbeiten mit dem betreffenden Europäischen Koordinator des betreffenden Güterverkehrskorridors in Bezug auf die Infrastrukturen und den sich aus dem Schienengüterverkehr ergebenden Investitionsbedarf zusammen, um die Erstellung des in Artikel 54 der Verordnung (EU) 2024/1679 genannten Arbeitsplans zu unterstützen.

(2) Der Verwaltungsrat konsultiert die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen im Hinblick auf den Ausbau der Infrastruktur und den Investitionsbedarf. Die Konsultation basiert auf einer angemessenen, aktuellen Dokumentation der Infrastrukturplanung auf Ebene des Korridors und auf einzelstaatlicher Ebene. Die Stellungnahmen der beratenden Gruppen zu Investitionen sind hinreichend zu begründen. Der Exekutivrat sorgt für eine angemessene Koordinierung zwischen diesen Konsultationstätigkeiten und dem Koordinierungsmechanismus auf einzelstaatlicher Ebene, wie in Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU dargelegt.

(3) Die Zusammenarbeit und die Konsultation umfassen insbesondere

a) den für die Infrastruktur- und Investitionsplanung relevanten Kapazitätsbedarf des Schienengüterverkehrs, insbesondere für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 m, unter Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs nach Artikel 14 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung und für jede nach Artikel 47 der Richtlinie 2012/34/EU als überlastet erklärte Infrastruktur;

b) die für den Schienengüterverkehr relevanten Infrastrukturanforderungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, wie in den Kapiteln II und III der Verordnung (EU) 2024/1679 dargelegt;

c) den Bedarf an gezielten Investitionen für die Beseitigung lokaler Engpässe, Verbesserungen von Knoten und Schienenzugangsstrecken oder die technische Ausstattung zur Verbesserung der betrieblichen Leistungsfähigkeit.“

9. In Artikel 13 erhalten die Absätze 3 und 4 folgende Fassung:

„(3) Die einzige Anlaufstelle fasst einen Beschluss in Bezug auf Anträge auf vorab vereinbarte Zugtrassen gemäß Artikel 14 Absatz 3 und auf Kapazitätsreserven gemäß Artikel 14 Absatz 5. Sie weist die Trassen in Einklang mit den Vorschriften über die Zuteilung von Kapazitäten gemäß der Richtlinie 2012/34/EU zu. Sie unterrichtet die zuständigen Betreiber der Infrastruktur umgehend über diese Anträge und den gefassten Beschluss.

(4) Für jeden Antrag auf Infrastrukturkapazität, der nicht gemäß Absatz 3 bewilligt werden kann, übermittelt die einzige Anlaufstelle den Antrag auf Infrastrukturkapazität unverzüglich an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur und gegebenenfalls an die betreffenden Zuweisungsstellen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, die über den Antrag in Einklang mit Artikel 38 und mit Kapitel IV Abschnitt 3 der genannten Richtlinie befinden, und teilt diese Entscheidung der einzigen Anlaufstelle zur weiteren Bearbeitung mit.“

10. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Exekutivrat legt die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Güterverkehrskorridor gemäß Artikel 39 der Richtlinie 2012/34/EU fest."

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Auf der Grundlage der Bewertung nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels werden durch die Betreiber der Infrastruktur des Güterverkehrskorridors im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen für Güterzüge nach dem Verfahren gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2012/34/EU gemeinsam festgelegt und organisiert, wobei der Kapazitätsbedarf anderer Verkehrsarten — einschließlich des Personenverkehrs — anzuerkennen ist. Sie erleichtern die Reisezeiten, die Häufigkeit, die Abfahrtzeiten und die Ziele und Strecken, die für Güterverkehrsleistungen geeignet sind, mit dem Ziel, die Beförderung von Gütern durch Güterzüge in dem Güterverkehrskorridor zu fördern. Diese vorab vereinbarten Zugtrassen sind spätestens drei Monate vor Ablauf der in Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU genannten Frist für den Eingang von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität bekanntzugeben. Die Betreiber der Infrastruktur mehrerer Güterverkehrskorridore können sich erforderlichenfalls im Hinblick auf vorab vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen, die Kapazitäten in den betreffenden Güterverkehrskorridoren bieten, untereinander abstimmen."

c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Falls dies durch den Bedarf auf dem Markt und aufgrund der Bewertung gemäß Absatz 2 dieses Artikels gerechtfertigt ist, legen die Betreiber der Infrastruktur gemeinsam die Kapazitätsreserven für in den Güterverkehrskorridoren verkehrende internationale Güterzüge fest, respektieren dabei den Kapazitätsbedarf anderer Verkehrsarten — einschließlich des Personenverkehrs — und halten diese Reserven innerhalb ihres endgültigen Netzfahrplans zur Verfügung, um auf Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 48 der Richtlinie 2012/34/EU schnell und angemessen reagieren zu können. Die Reservierung dieser Kapazitäten ist bis zu dem vom Verwaltungsrat festgelegten Zeitpunkt vor dem fahrplanmäßigen Termin aufrechtzuerhalten. Diese Frist beträgt höchstens 60 Tage."

d) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Außer in Fällen höherer Gewalt, einschließlich dringender und unvorhersehbarer sicherheitsrelevanter Arbeiten, können für den erleichterten Güterverkehr gemäß diesem Artikel zugewiesene Zugtrassen weniger als zwei Monate vor dem fahrplanmäßigen Termin nicht ohne Einwilligung des betreffenden Antragstellers storniert werden. In einem solchen Fall bemüht sich der betreffende Betreiber der Infrastruktur, dem Antragsteller eine Zugtrasse von gleichwertiger Qualität und Zuverlässigkeit vorzuschlagen, die der Antragsteller annehmen oder ablehnen kann. Etwaige Rechte des Antragstellers gemäß einer Vereinbarung nach Artikel 44 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU bleiben von dieser Vorschrift unberührt. In jedem Fall kann der Antragsteller die Regulierungsstelle gemäß Artikel 20 der vorliegenden Verordnung mit der Angelegenheit befassen."

e) Absatz 10 erhält folgende Fassung:

„(10) Die Bezugnahmen auf Betreiber der Infrastruktur in den Absätzen 4 und 9 dieses Artikels schließen gegebenenfalls Zuweisungsstellen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU ein."

11. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Zugelassene Antragsteller

Abweichend von Artikel 41 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU können auch Antragsteller, die keine Eisenbahnunternehmen oder internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen sind, wie zum Beispiel Verlader, Spediteure und Betreiber von kombinierten Verkehrsdiensten, im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen für Güterzüge gemäß Artikel 14 Absatz 3 und Kapazitätsreserven gemäß Artikel 14 Absatz 5 beantragen. Um eine solche Zugtrasse für den Güterverkehr im Güterverkehrskorridor zu nutzen, berufen die Antragsteller ein Eisenbahnunternehmen, eine Vereinbarung mit dem Betreiber der Infrastruktur gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2012/34/EU abzuschließen."

12. Artikel 17 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Jeder betroffene Betreiber der Infrastruktur erstellt im Einklang mit den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten gemeinsamen Zielen oder Leitlinien oder beidem Vorrangregeln für das Management im Hinblick auf die verschiedenen Verkehrsarten in dem Teil der Güterverkehrskorridore, für den er zuständig ist. Diese Vorrangregeln werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU bekanntgegeben."

13. Artikel 18 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sämtliche Informationen der gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU erstellten nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die den Güterverkehrskorridor betreffen;"

14. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 19*

Dienstleistungsqualität im Güterverkehrskorridor

(1) Der Verwaltungsrat des Güterverkehrskorridors fördert die Kompatibilität der für den Korridor geltenden leistungsabhängigen Entgeltregelungen nach Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU.

(2) Der Verwaltungsrat kontrolliert die Leistungsfähigkeit der von den Infrastrukturbetreibern für die Antragsteller in Erfüllung ihrer wesentlichen Funktionen erbrachten Dienste, soweit dies in den Anwendungsbereich der Artikel 12 bis 18 gehört, und der Schienengüterverkehrsdienste im Güterverkehrskorridor. Die Leistungsfähigkeit wird qualitativ und quantitativ kontrolliert, gegebenenfalls auf der Basis von Leistungsindikatoren in Bezug auf die Ziele und Vorgaben des Güterverkehrskorridors, wie in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c definiert. Der Verwaltungsrat konsultiert die in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen und den Europäischen Koordinator bezüglich der relevanten Leistungsindikatoren.

(3) Der Verwaltungsrat bewertet die Ergebnisse der Kontrolle der Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c definierten Ziele und Vorgaben und die betrieblichen Prioritäten nach Artikel 19 der Verordnung (EU) 2024/1679.

(4) Der Verwaltungsrat erstellt und veröffentlicht einen jährlichen Bericht über die Ergebnisse der gemäß diesem Artikel durchgeführten Tätigkeiten. Der Bericht enthält in einem dafür vorgesehenen Abschnitt die Auffassungen der in Artikel 8 Absätze 7 und 8 genannten beratenden Gruppen und deren Bewertung der Leistungsfähigkeit. Der Verwaltungsrat übermittelt den jährlichen Bericht dem Exekutivrat zur Genehmigung."

15. Artikel 20 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen arbeiten bei der Überwachung des Wettbewerbs im Güterverkehrskorridor zusammen. Sie gewährleisten insbesondere den diskriminierungsfreien Zugang zum Korridor und sind für die Beschwerden im Sinne von Artikel 56 Absatz 1 der genannten Richtlinie zuständig. Sie tauschen untereinander erforderliche Informationen aus, die sie von den Betreibern der Infrastruktur und anderen einschlägigen Beteiligten erhalten haben."

b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Etwaige beteiligte Vertreter der Betreiber der Infrastruktur im Sinne von Artikel 40 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2012/34/EU stellen unverzüglich alle Informationen bereit, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels erforderlich sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der beteiligte Vertreter ansässig ist, angefordert werden. Diese Regulierungsstelle ist befugt, derartige Informationen im Zusammenhang mit der betreffenden internationalen Zugtrasse an die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Regulierungsstellen weiterzuleiten."

16. Artikel 21 wird gestrichen.

17. Die Artikel 22 und 23 erhalten folgende Fassung:

„*Artikel 22*

Kontrolle der Umsetzung

Der in Artikel 8 Absatz 1 dieser Verordnung genannte Exekutivrat legt der Kommission ab dem Zeitpunkt der Einrichtung eines Güterverkehrskorridors alle vier Jahre die Ergebnisse des Durchführungsplans für diesen Korridor vor. Die Kommission prüft diese Ergebnisse und unterrichtet den in Artikel 62 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Ausschuss über ihre Prüfung.

Artikel 23

Berichterstattung

Die Anwendung dieser Verordnung wird von der Kommission in regelmäßigen Abständen überprüft. Sie übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat erstmals bis zum 10. November 2015 und danach alle vier Jahre einen Bericht."

18. Der Anhang wird gestrichen.

Artikel 68

Aufhebung

Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 wird mit Wirkung vom 18. Juli 2024 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VII zu lesen.

Artikel 69

Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Brüssel am 13. Juni 2024.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Die Präsidentin*
R. METSOLA	H. LAHBIB

LISTE DER ANHÄNGE

ANHANG I	Karten des Gesamtnetzes, des erweiterten Kernnetzes und des Kernnetzes
ANHANG II	Liste der Knoten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes
ANHANG III	Verlauf der Europäischen Verkehrskorridore
ANHANG IV	Indikative Karten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes – ausgedehnt auf bestimmte Drittländer
ANHANG V	Leitlinien für die Planung einer nachhaltigen urbanen Mobilität in städtischen Knoten
ANHANG VI	Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153
ANHANG VII	Entsprechungstabelle

ANHANG I

KARTEN DES GESAMTNETZES, DES ERWEITERTEN KERNNETZES UND DES KERNNETZES

DES ERWEITERTEN KERNNETZES UND DES KERNNETZES

Binnenwasserstraßen

Netz	Stand		
Kernnetz	Fertiggestellt und/oder noch auszubauen		
Kernnetz	Neubau		

Schienenverbindungen

Netz	Stand	Konventionell	≥ 200 km/h*
Kernnetz	Schienenverbindung fertiggestellt und/oder bis 2030		
Kernnetz	Neubau Schienenverbindung 2030		
Erweitertes Kernnetz	Schienenverbindung fertiggestellt und/oder bis 2040		
Erweiertes Kernnetz	Neubau Schienenverbindung 2040		
Gesamtnetz	Schienenverbindung fertiggestellt und/oder bis 2050		
Gesamtnetz	Neubau Schienenverbindung 2050		
Gesamt-/ Kernnetz	Geplant		

Straßen

Netz	Stand		
Kernnetz	Straßen fertiggestellt und/oder bis 2030 auszubauen		
Kernnetz	Neubau Straßen 2030		
Erweitertes Kernnetz	Straßen fertiggestellt und/oder bis 2040 auszubauen		
Erweitertes Kernnetz			
Gesamtnetz	Straßen fertiggestellt und/oder bis 2050 auszubauen Neubau Straßen 2040		
Gesamtnetz	Neubau Straßen 2050		
Gesamt-/ Kernnetz	Geplant		

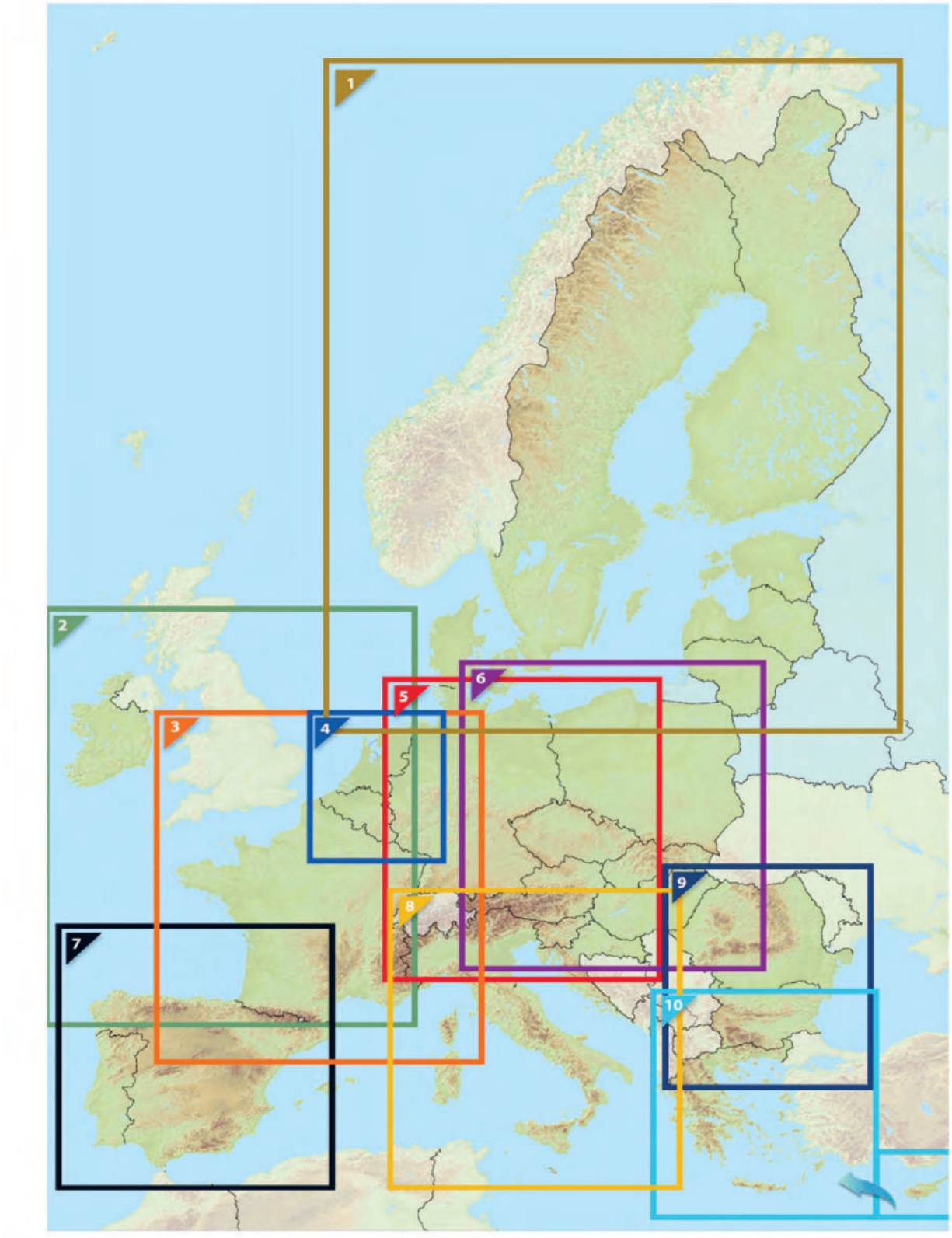
Knoten

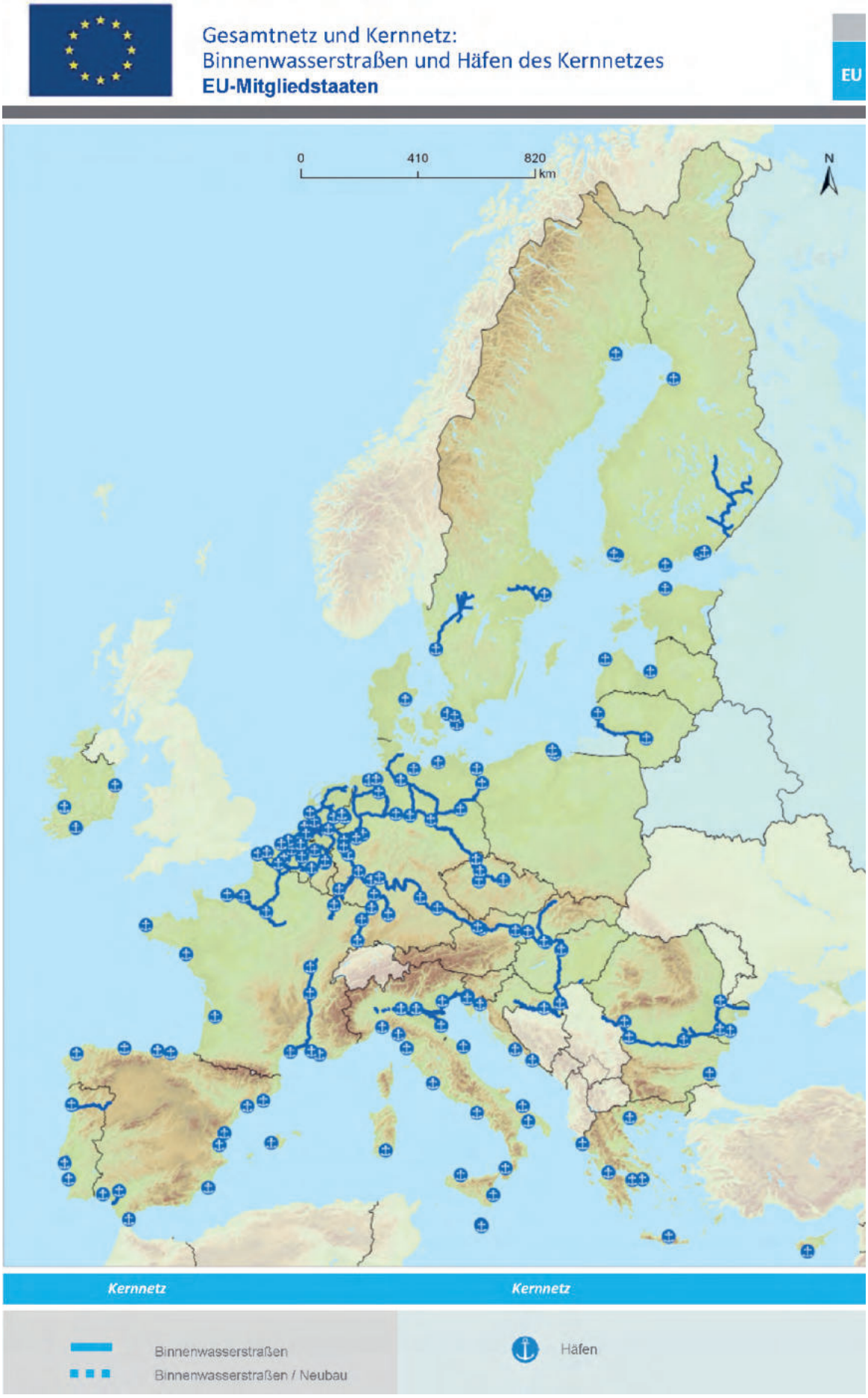
Kernnetz	Häfen**		
Gesamtnetz	Häfen**		
Kernnetz	Flughäfen**		
Gesamtnetz	Flughäfen**		
Kernnetz	Schienen-Straße-Terminals / Terminals an Binnenwasserstraßen		
Gesamtnetz	Schienen-Straße-Terminals / Terminals an Binnenwasserstraßen		
	Hauptstädte		
	Städtische Knoten		

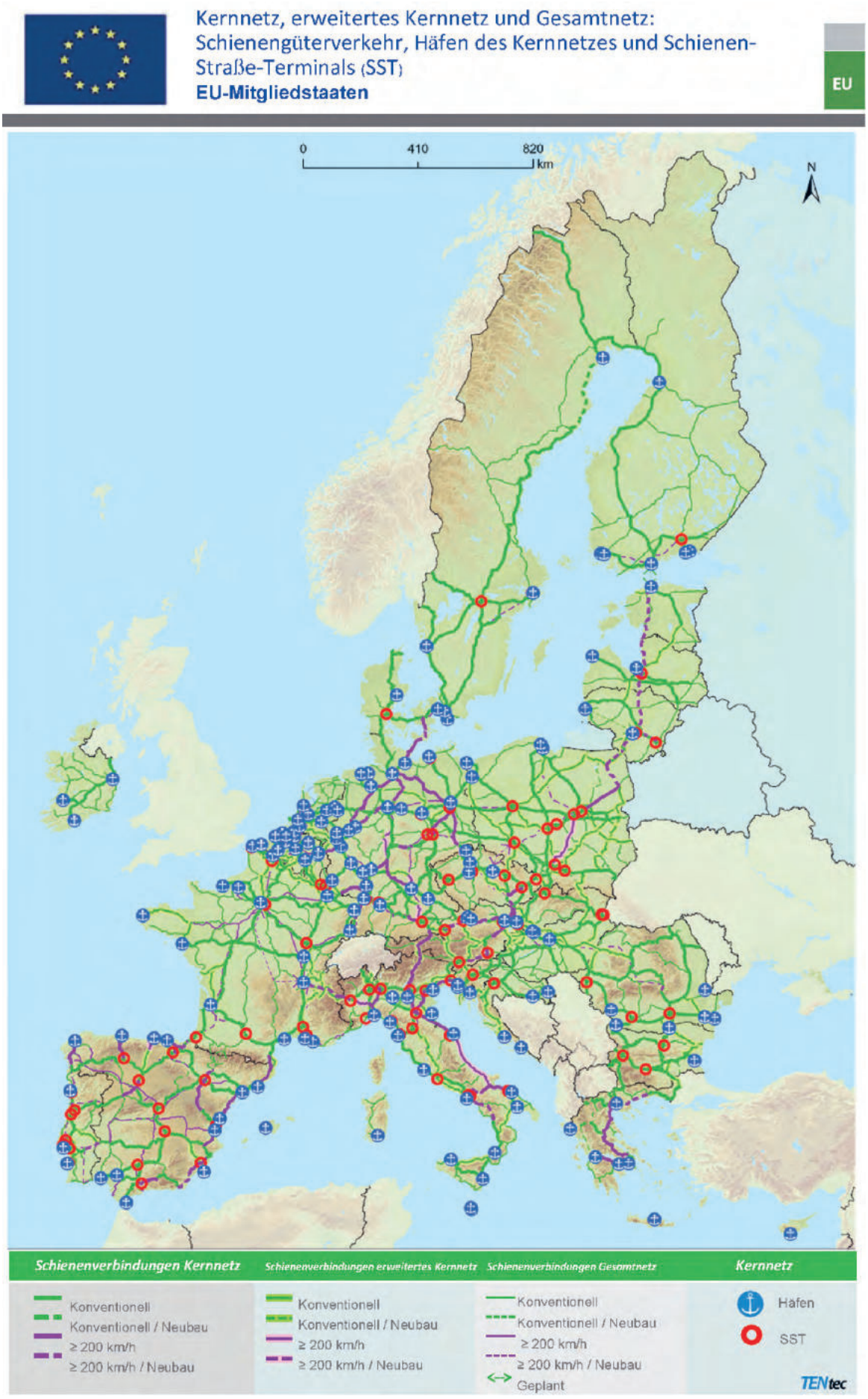
* Geschwindigkeiten in der Größenordnung von 200 km/h. Dies gilt als durchschnittlicher Richtwert ohne rechtliche Wirkung.

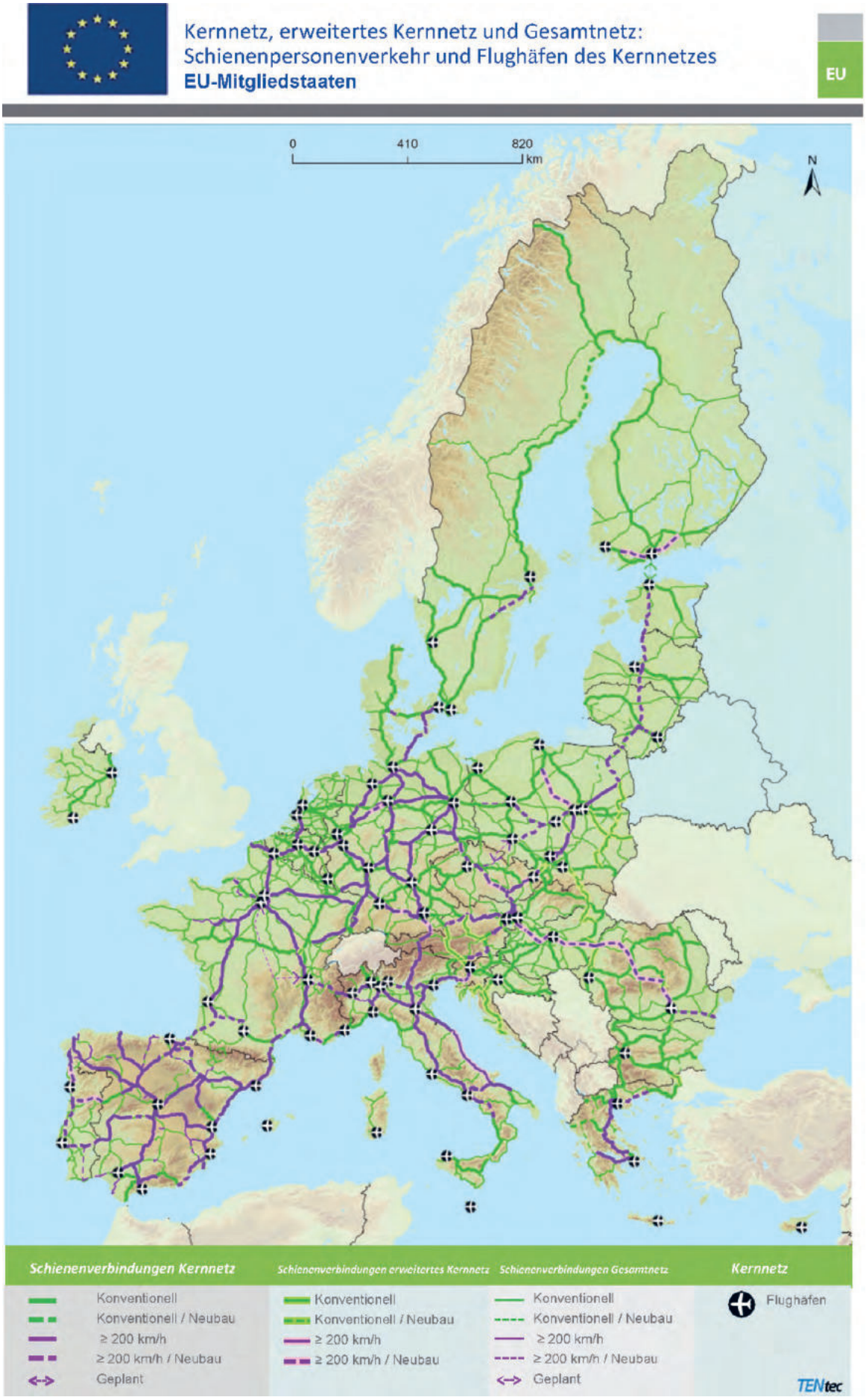
** Einschließlich multimodaler Güterterminals.

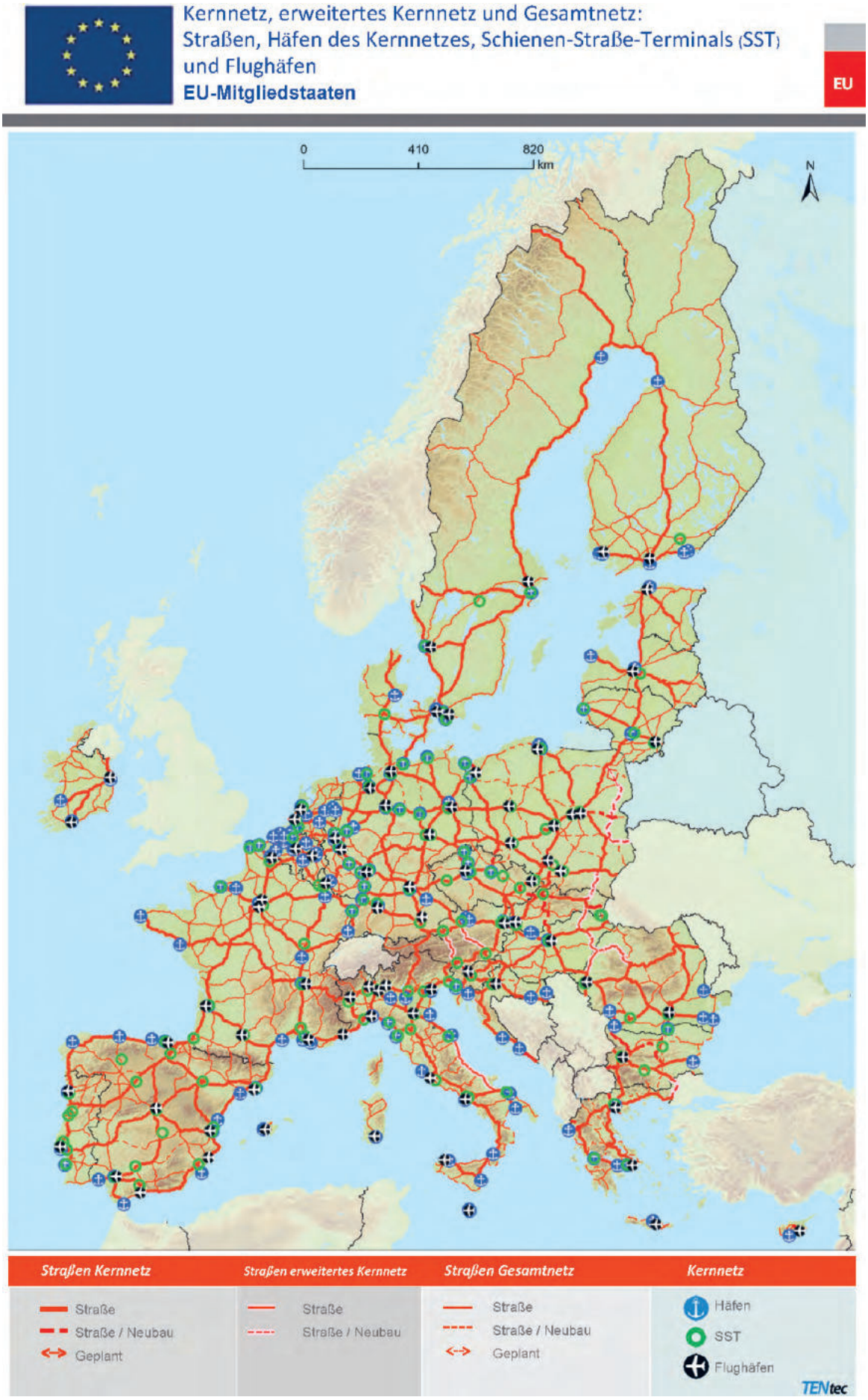
Kartenübersicht für EU




Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen des Kernnetzes
EU-Mitgliedstaaten
EU
0
410
820
km
N
Kernnetz
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Häfen

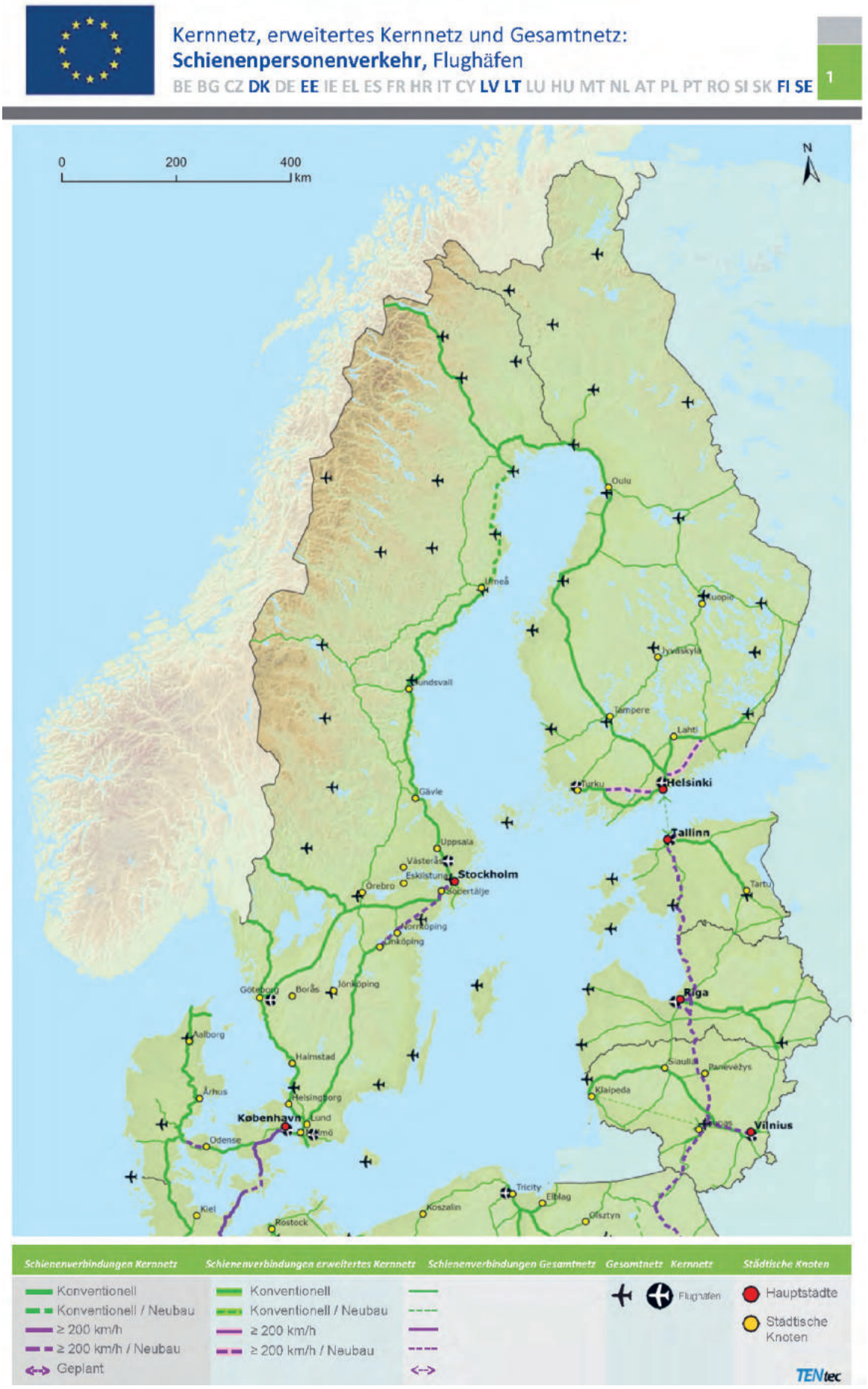

Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen des Kernnetzes und Schienen-Straße-Terminals (SST)
EU-Mitgliedstaaten
EU
0
410
820
km
N
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Kernnetz
Hafen
SST
TENtec

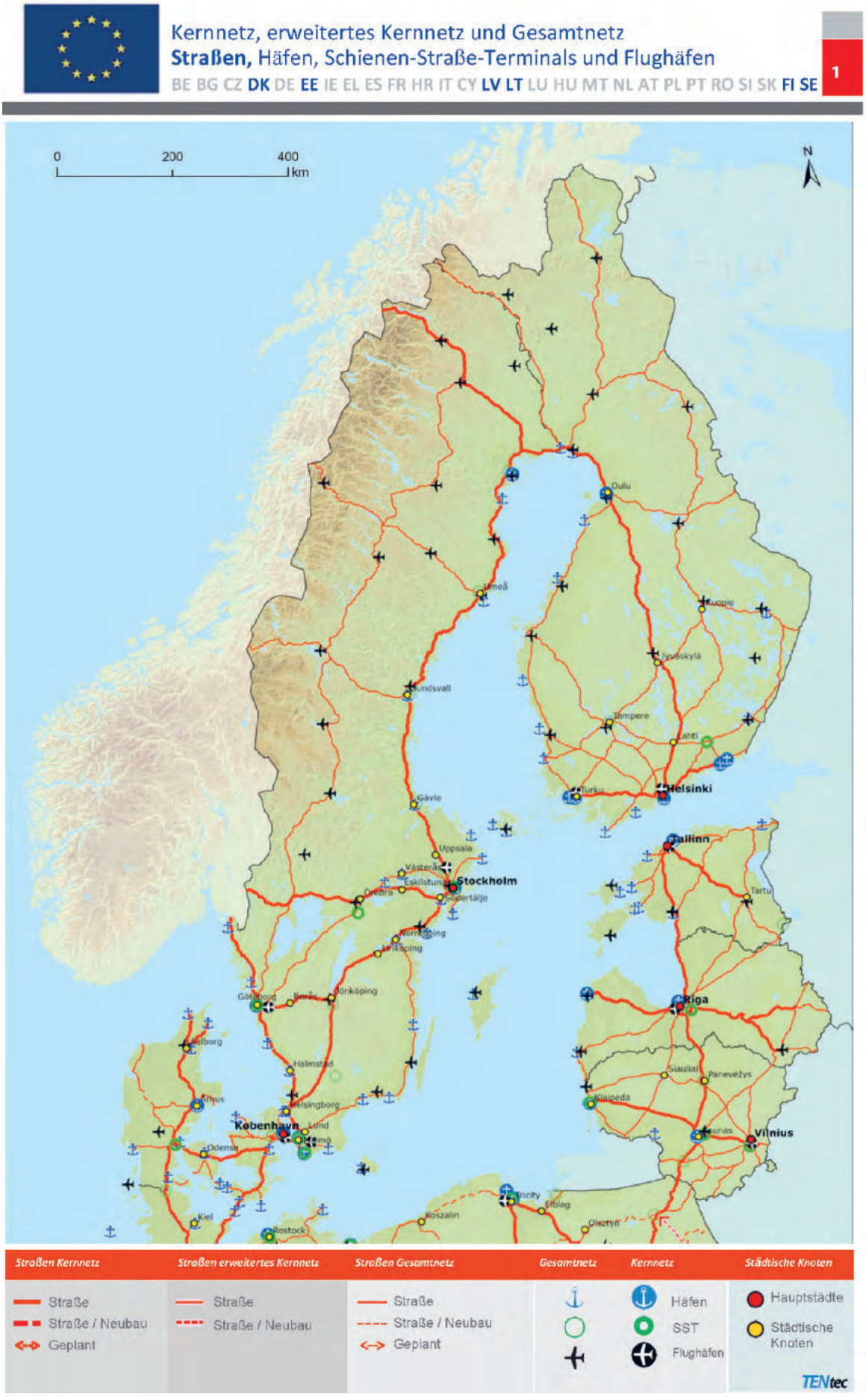

Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr und Flughäfen des Kernnetzes
EU-Mitgliedstaaten
EU
0
410
820
km
N
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Kernnetz
Flughäfen
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Straßen, Häfen des Kernnetzes, Schienen-Straße-Terminals (SST)
und Flughäfen
EU-Mitgliedstaaten
EU
0
410
820
km
N
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Kernnetz
Häfen
SST
Flughäfen
TENtec


Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Tallinn
Uppsala
Västerås
Stockholm
Örebro
Södertälje
Tartu
Norrköping
Linköping
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Siauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Elbląg
Kiel
Rostock
Koszalin
Olsztyn
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Gävle
Turku
Helsinki
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Tallinn
Tartu
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Šiauliai
Panevėžys
Arhus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Vilnius
Odense
Gdańsk
Elbląg
Kiel
Rostock
Koszalin
Olsztyn
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz
Kernnetz
Städtische Knoten
TENtec

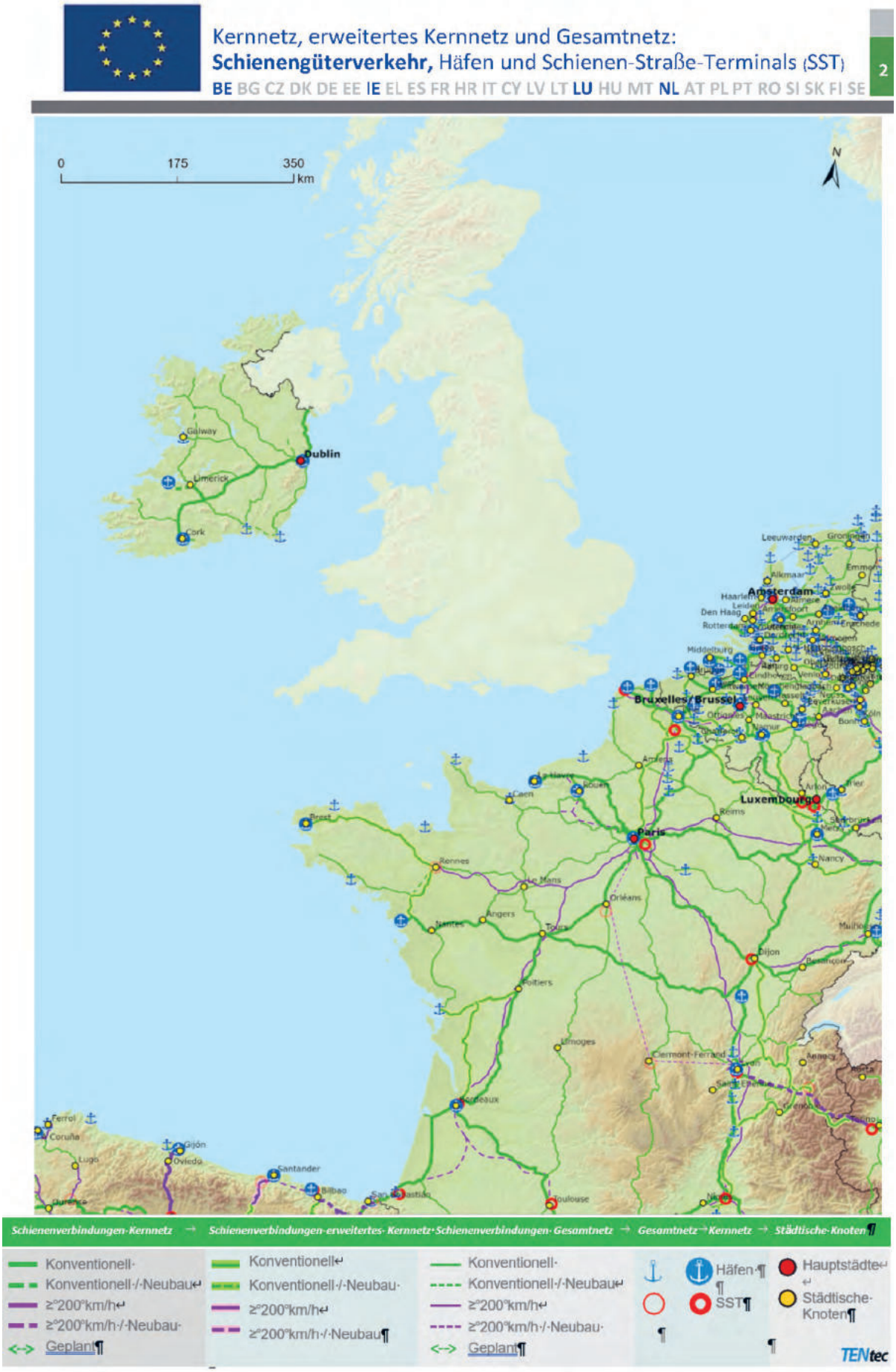

Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Ii
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Tallinn
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Tartu
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Šiauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Vilnius
Odense
Tricity
Elbląg
Kiel
Koszalin
Olsztyn
Rostock
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Tallinn
Tartu
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Halmstad
Siauliai
Panevežys
Klaipeda
Helsingborg
København
Lund
Malmö
Odense
Kaunas
Vilnius
Gdynia
Elbląg
Kiel
Rostock
Koszalin
Olsztyn
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Gesamtnetz
Kernnetz
Häfen
SST
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

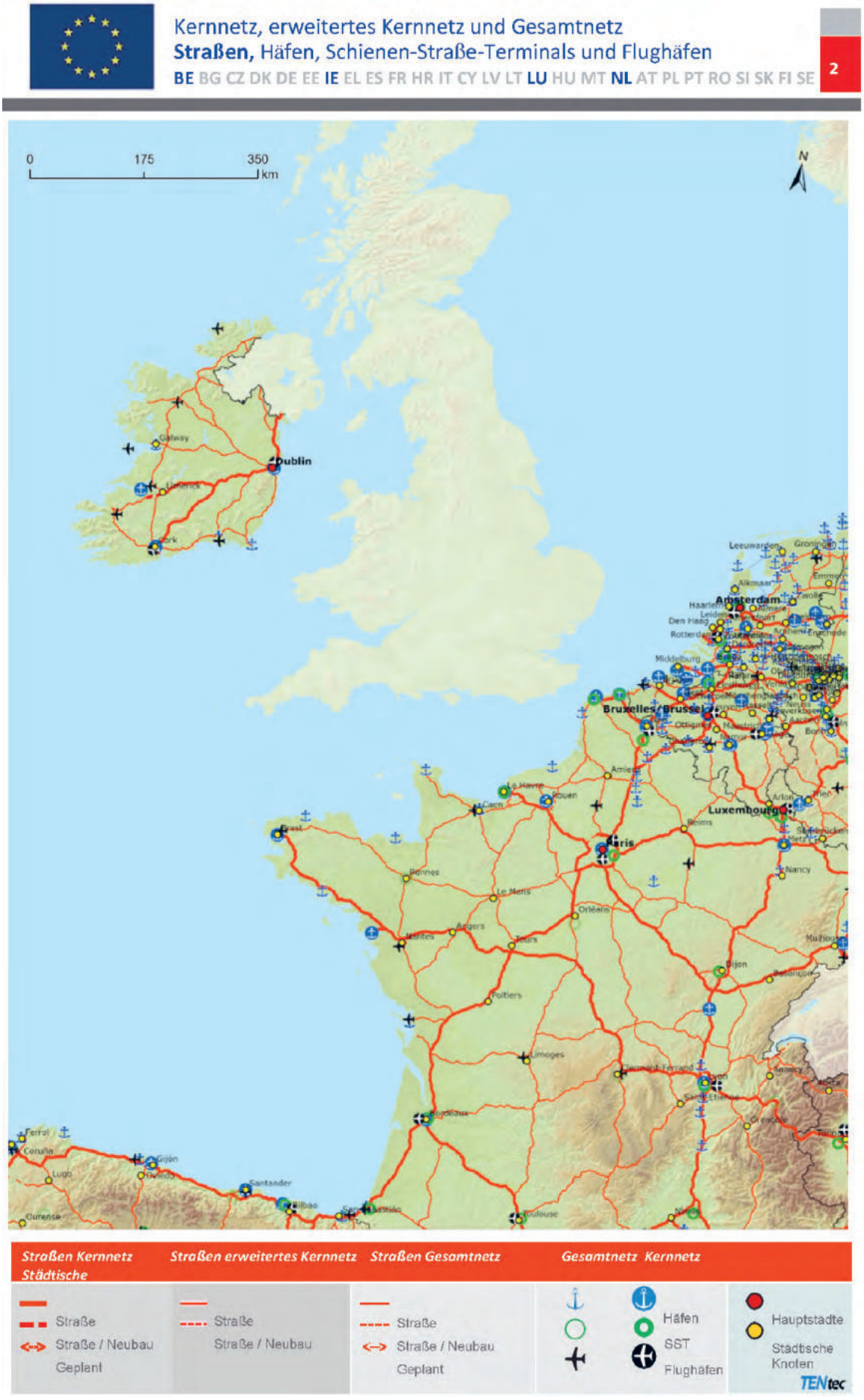
Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2




Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0 175 350 km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Schienenverbindungen Kernnetz
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Gesamtnetz
Kernnetz
Städtische Knoten
Konventionell
Konventionell/Neubau
≥200 km/h
≥200 km/h/Neubau
Geplant
Häfen
SST
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Caen
Rouen
Le Havre
Brest
Rennes
Le Mans
Angers
Nantes
Orléans
Tours
Poitiers
Limoges
Dijon
Nancy
Clermont Ferrand
Bordeaux
Toulouse
Ferrol
A Coruña
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Le Havre
Rouen
Caen
Brest
Rennes
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Limoges
Dijon
Nancy
Reims
Lille
Amiens
Leeuwarden
Groningen
Emmen
Zwolle
Arnhem
Enschede
Den Haag
Rotterdam
Middelburg
Ferrol
Coruña
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
Ourense
Toulouse
Grenoble
Lyon
Straßen Kernnetz
Städtische
Straßen erweitertes Kernnetz
Straßen Gesamtnetz
Gesamtnetz Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straße
Straße / Neubau
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Häfen
SST
Flughäfen
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0
150
300
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3




Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0
150
300
km
Straßen Kernnetz
Straßen erweitertes Kernnetz
Straßen Gesamtnetz
Gesamtnetz
Kernnetz
Städtische Knoten
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straße
Straße / Neubau
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Häfen
SST
Flughäfen
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

4



Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE
4

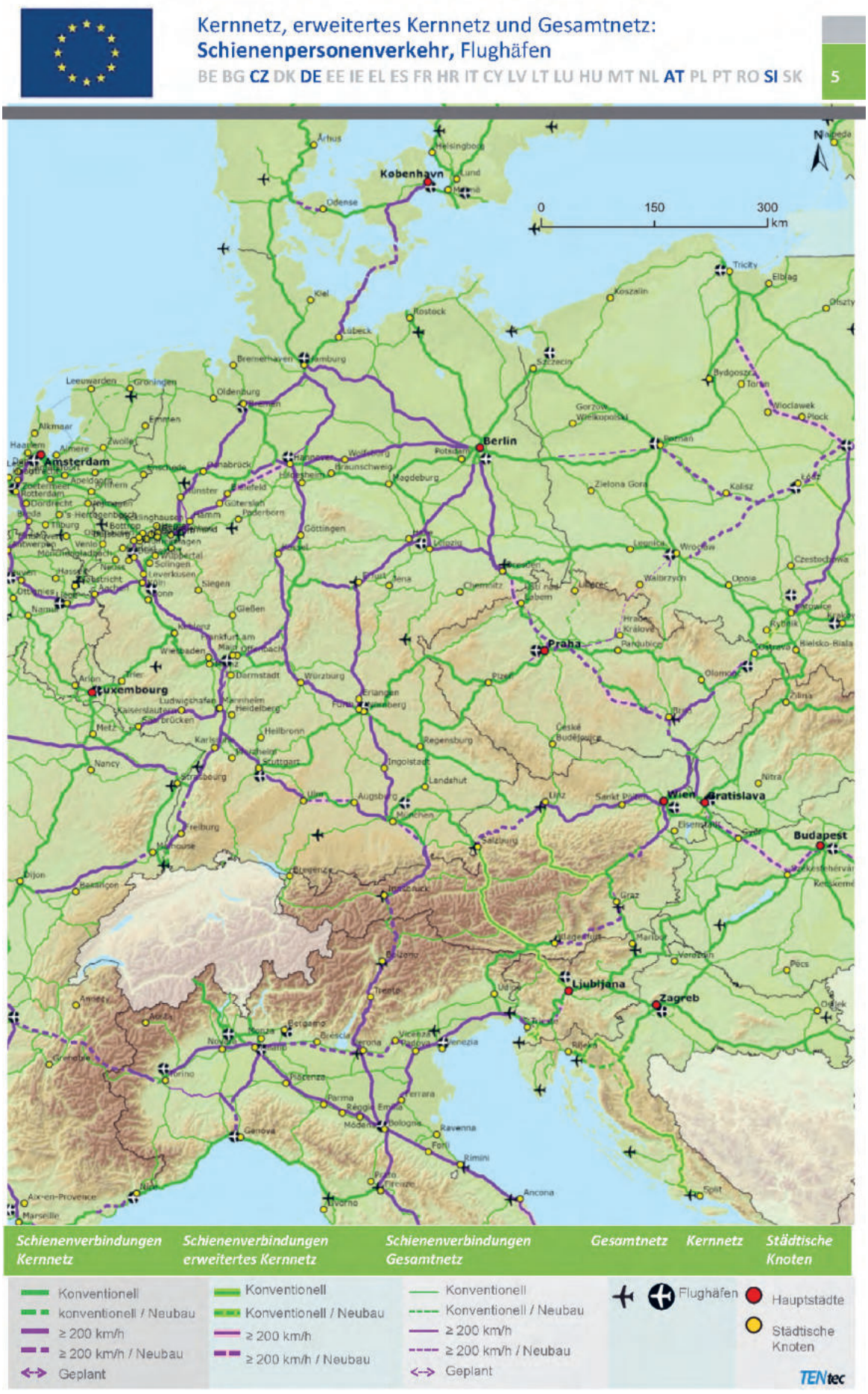



Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Leeuwarden
Groningen
Emmen
Alkmaar
Zwolle
Haarlem
Amsterdam
Almere
Leiden
Den Haag
Zoetermeer
Amersfoort
Apeldoorn
Enschede
Utrecht
Rotterdam
Arnhem
Münster
Dordrecht
Nijmegen
's Hertogenbosch
Middelburg
Breda
Tilburg
Eindhoven
Venlo
Oberhausen
Duisburg
Essen
Mülheim
Krefeld
Hagen
Brugge
Antwerpen
Gent
Mönchengladbach
Neuss
Düsseldorf
Solingen
Leverkusen
Bruxelles/Brussel
Hasselt
Köln
Lille
Ottignies
Liège
Aachen
Bonn
Namur
Koblenz
Amiens
Arlon
Luxembourg
Reims
Kaiserslautern
Saarbrücken
Metz
Schienenverbindungen Kernnetz
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Gesamtnetz Kernnetz
Städtische Knoten
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Flughäfen
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0 55 110 km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Gesamtnetz
Kernnetz
Häfen
SST
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

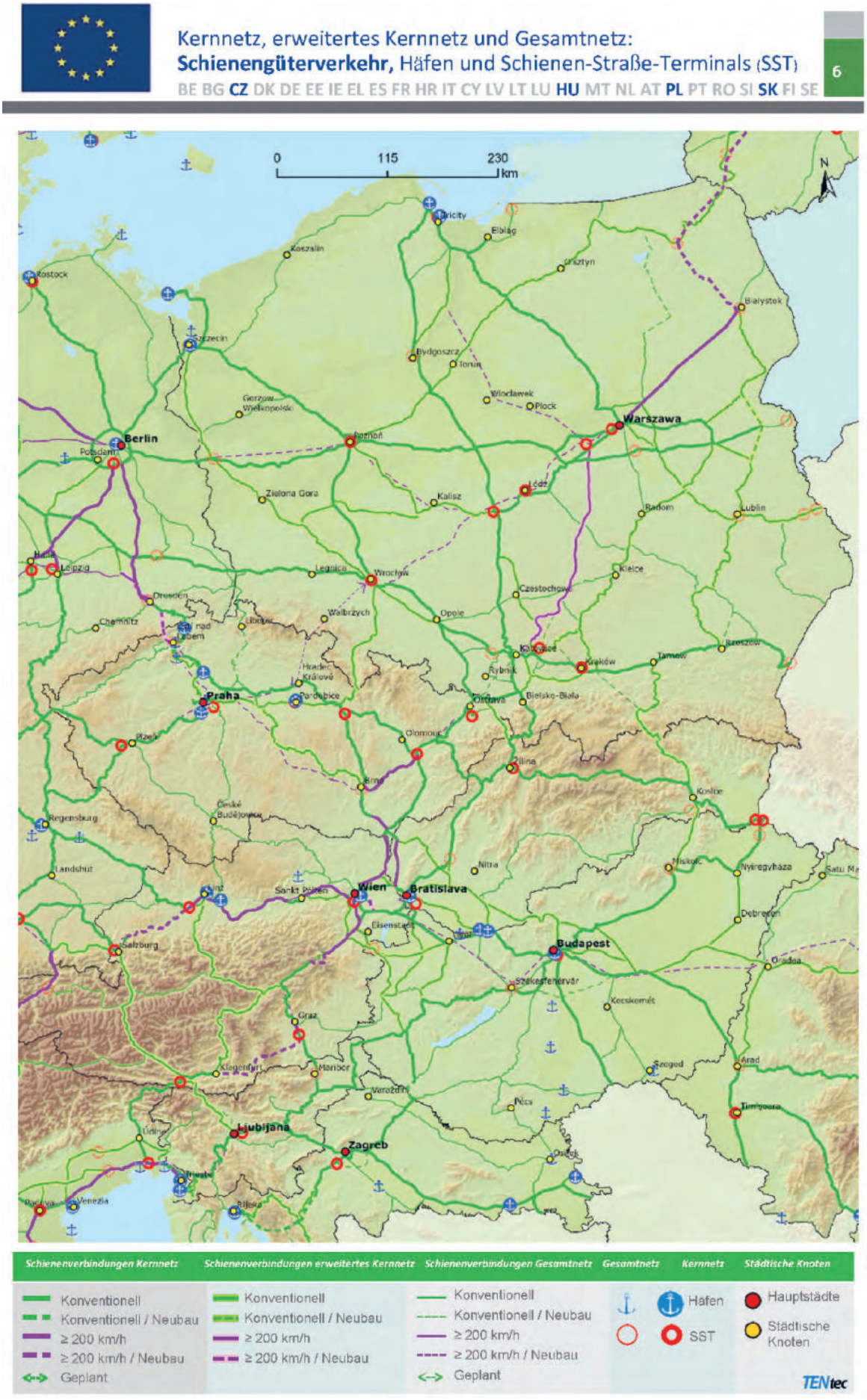

Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
5
København
Berlin
Amsterdam
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
0
150
300
km
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

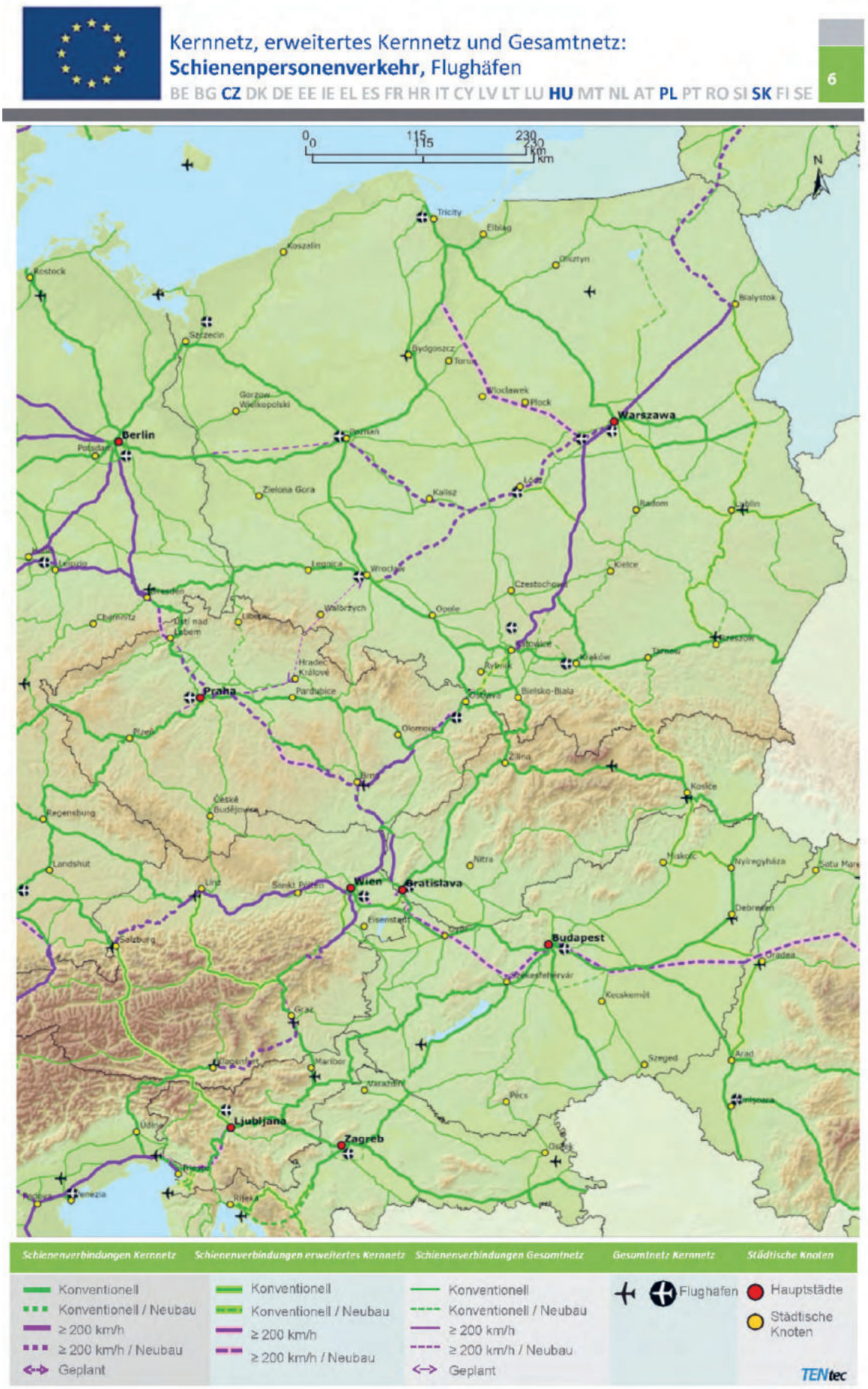

Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
5
0 150 300 km
København
Berlin
Amsterdam
Luxembourg
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Binnenwasserstraßen
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Binnenwasserstraßen
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Häfen
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Häfen
Gesamtnetz
Häfe
n
SST
Kernnetz Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

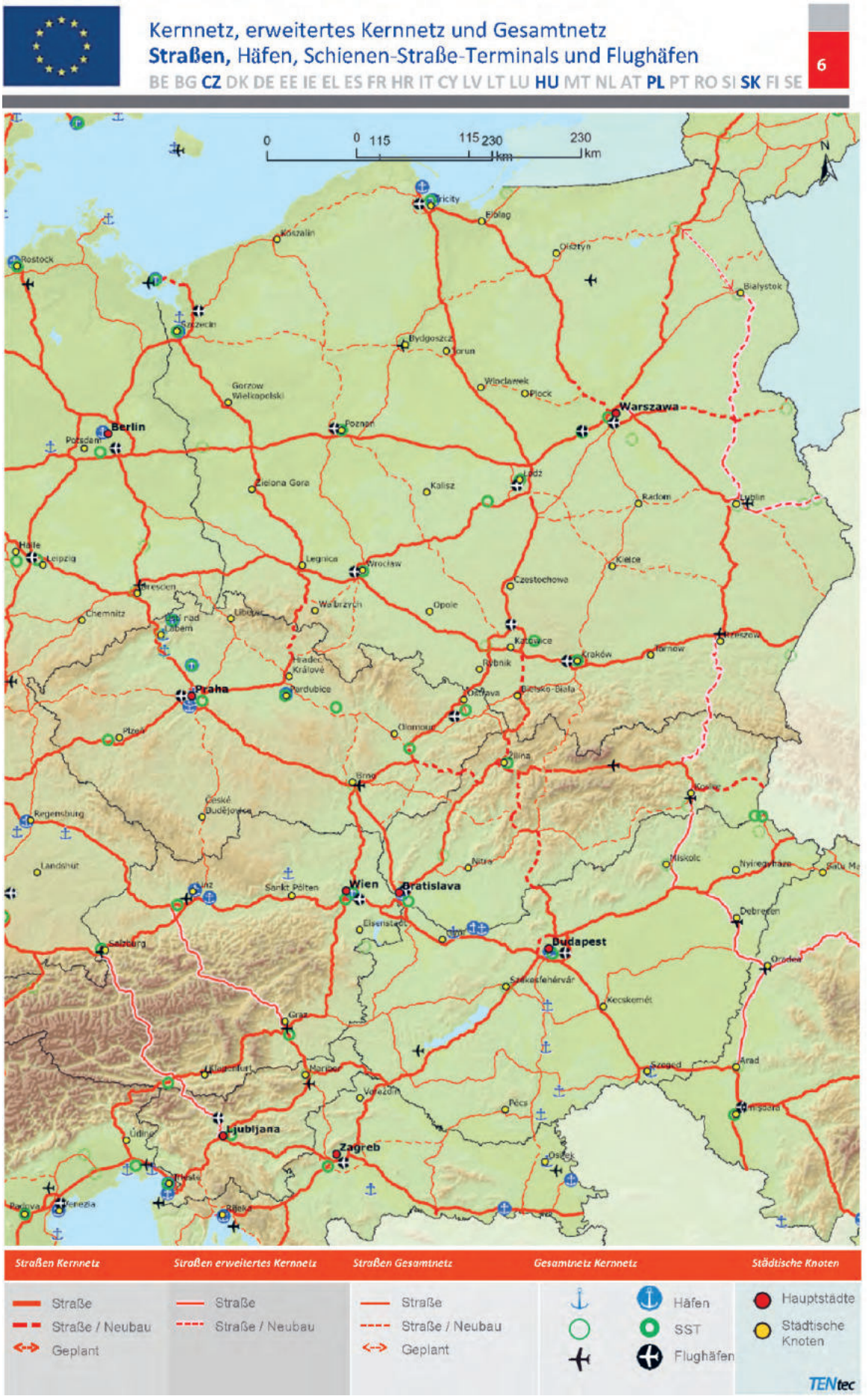

Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
5
0
150
300
km
København
Berlin
Amsterdam
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz
Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK
5
0 150 300 km
København
Berlin
Amsterdam
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Straßen
Straßen Städtische
Straßen
Gesamtnetz
Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straße
Straße / Neubau
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Häfen
SST
Flughäfen
Hauptstädte
Städtische
Knoten
TENtec


Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
N
0
115
230
km
Gdańsk
Gdynia
Elbląg
Rostock
Koszalin
Olsztyn
Białystok
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Gorzów Wielkopolski
Warszawa
Berlin
Poznań
Zielona Góra
Kalisz
Łódź
Radom
Lublin
Halle
Leipzig
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Dresden
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Katowice
Kraków
Tarnów
Rzeszów
Rybnik
Hradec Králové
Pardubice
Praha
Bielsko-Biała
Ostrava
Plzeň
Olomouc
Žilina
Brno
Košice
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Linz
Sankt Pölten
Wien
Bratislava
Eisenstadt
Debrecen
Salzburg
Budapest
Oradea
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varaždin
Pécs
Timişoara
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Osijek
Padova
Venezia
Rijeka
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Gdańsk
Gdynia
Elbląg
Ostrów Wielkopolski
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Warszawa
Berlin
Potsdam
Poznań
Zielona Góra
Kalisz
Łódź
Radom
Lublin
Leipzig
Legnica
Wrocław
Kielce
Dresden
Częstochowa
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Hradec Králové
Rybnik
Kraków
Tarnów
Rzeszów
Praha
Pardubice
Ostrava
Bielsko-Biała
Plzeň
Olomouc
Žilina
Brno
Košice
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyíregyháza
Wien
Bratislava
Sankt Pölten
Eisenstadt
Debrecen
Salzburg
Budapest
Oradea
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Szeged
Arad
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Pécs
Timişoara
Ljubljana
Zagreb
Osijek
Udine
Trieste
Venezia
Rijeka
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz
Kernnetz
Häfen
SST
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Tricity
Elbląg
Olsztyn
Koszalin
Rostock
Białystok
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Warszawa
Gorzów Wielkopolski
Berlin
Potsdam
Poznań
Zielona Góra
Kalisz
Łódź
Radom
Lublin
Leipzig
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Chemnitz
Ústí nad Labem
Opole
Rzeszów
Hradec Králové
Katowice
Kraków
Tarnów
Praha
Pardubice
Bielsko-Biała
Plzeň
Olomouc
Žilina
Košice
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyíregyháza
Linz
Wien
Bratislava
Eisenstadt
Debrecen
Salzburg
Budapest
Oradea
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Szeged
Arad
Maribor
Varaždin
Pécs
Timișoara
Ljubljana
Zagreb
Osijek
Udine
Trieste
Venezia
Rijeka
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
N
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Saint-Etienne
Bordeaux
Funchal
0 20 40 km
A Coruña
Ferrol
Santiago de Compostela
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
San Sebastián
Vigo
Ourense
León
Toulouse
Nîmes
Montpellier
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Guimarães
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Perpignan
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Girona
Coimbra
Lleida/Lérida
Leiria
Tarragona
Barcelona
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Badajoz
Évora
Castellón
Valencia
Palma de Mallorca
Albacete
Córdoba
Elche
Alicante
Faro
Huelva
Sevilla
Jaén
Murcia
Jerez de la Frontera
Cartagena
Cádiz
Granada
Málaga
Marbella
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Ponta Delgada
0 75 150 km
0 175 350 km
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Madrid
Lisboa
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Madrid
Lisboa
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Gesamtnetz
Kernnetz
Häfen
SST
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec
0 175 350 km
0 75 150 km

Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8



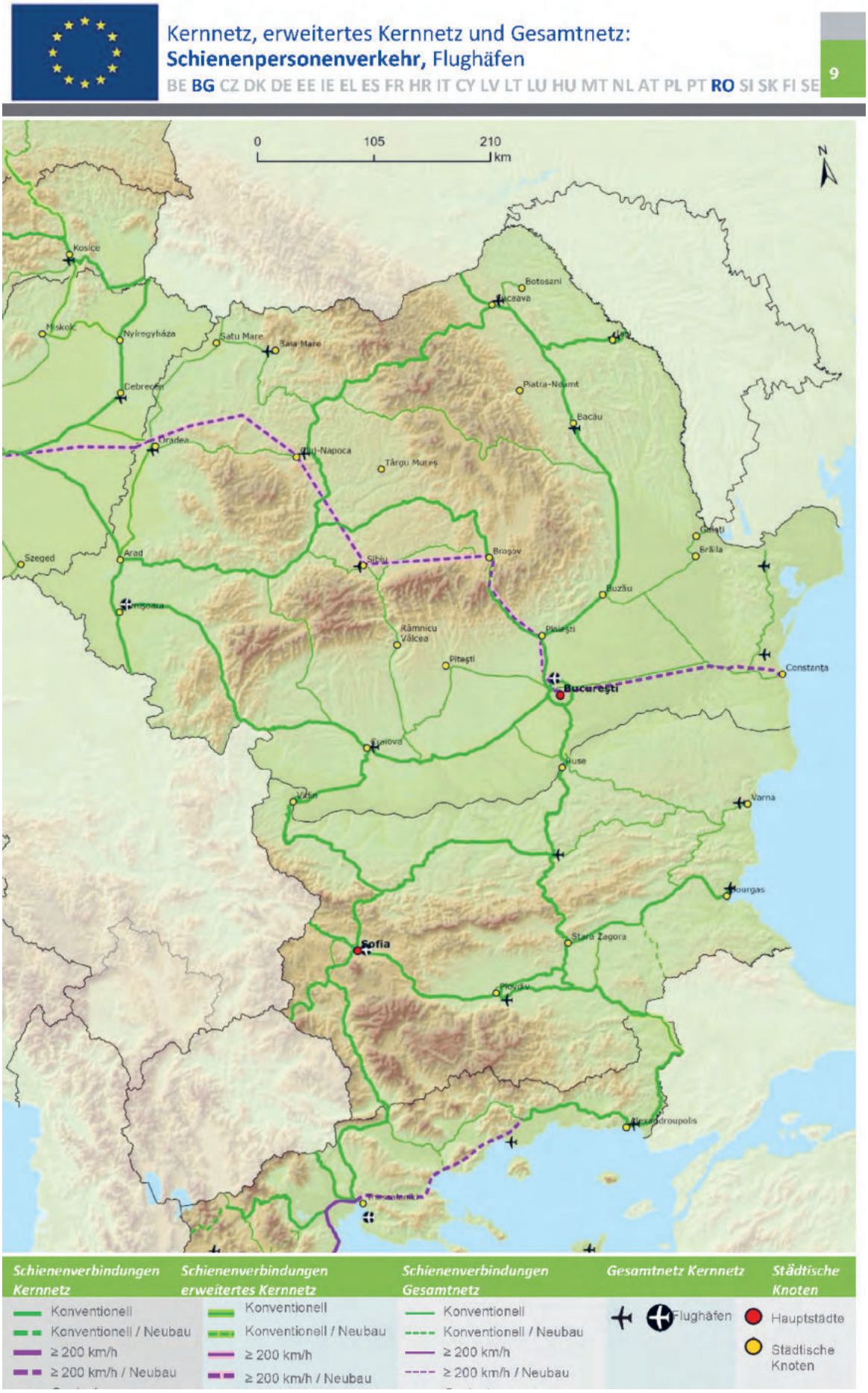

Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Graz
Trieste
Rijeka
Split
Ancona
Pescara
Roma
Napoli
Bari
Taranto
Lecce
Potenza
Salerno
Foggia
Campobasso
Perugia
Rimini
Ravenna
Bologna
Firenze
Pisa
Livorno
Genova
Milano
Venezia
Trento
Bolzano
Udine
Maribor
Pécs
Osijek
Szeged
Sassari
Cagliari
Palermo
Messina
Catania
Siracusa
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Straßen Kernnetz
Straßen erweitertes Kernnetz
Straßen Gesamtnetz
Gesamtnetz Kernnetz
Städtische Knoten
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straße
Straße / Neubau
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Häfen
SST
Flughäfen
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Kosice
Miskolc
Nyiregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Botoşani
Suceava
Iaşi
Piatra-Neamt
Bacău
Szeged
Arad
Timişoara
Sibiu
Braşov
Buzău
Râmnicu Vâlcea
Ploieşti
Piteşti
Brăila
Constanţa
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
N
Košice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureș
Botoșani
Suceava
Iași
Piatra-Neamț
Bacău
Szeged
Arad
Timișoara
Sibiu
Brașov
Buzău
Ploiești
Râmnicu Vâlcea
Pitești
București
Craiova
Giurgiu
Călărași
Brăila
Constanța
Ruse
Varna
Burgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Košice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Botoşani
Iaşi
Piatra-Neamţ
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Galaţi
Brăila
Szeged
Arad
Sibiu
Braşov
Buzău
Ploieşti
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
Constanţa
București
Giurgiu
Ruse
Varna
Burgas
Stara Zagora
Sofia
Plovdiv
Alexandroupolis
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0 105 210 km
N
Botosani
Miskolc
Nyiregyhaza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Piatra-Neamt
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Galaţi
Brăila
Szeged
Arad
Sibiu
Braşov
Buzău
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Ploieşti
Piteşti
Constanţa
București
Craiova
Ruse
Varna
Burgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Gesamtnetz und Kernnetz:
Binnenwasserstraßen und Häfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Bourgas
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Volos
Ioannina
Mitilini
Lamia
Chalkida
Athina
Patra
Syros
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
Lefkosia
Larnaka
Limassol
N
0 135 270 km
0 25 50 km
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
Sofia
Bourgas
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Mitilini
Larisa
Volos
Ioannina
Kerkyra
Lamia
Chalkida
Athina
Patra
Syros
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
Lefkosia
Limassol
0 135 270 km
0 25 50 km
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz:
Schienenpersonenverkehr, Flughäfen
10
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Volos
Lamia
Chalkida
Athina
Kalamata
Mytilini
Rodos
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz, erweitertes Kernnetz und Gesamtnetz
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Burgas
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Volos
Lamia
Chalkida
Patra
Athina
Kalamata
Mitilini
Rodos
Chania
Iraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Straßen Kernnetz
Straßen erweitertes Kernnetz
Straßen Gesamtnetz
Gesamtnetz Kernnetz
Städtische Knoten
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Straße
Straße / Neubau
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Häfen
SST
Flughäfen
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

ANHANG II

LISTE DER KNOTEN DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
BE	Aalst				Gesamtnetz	
	Albertkanaal oder Canal Albert				Kernnetz	
	Antwerpen	X		Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Arlon	X				
	Athus					Kernnetz
	Avelgem				Gesamtnetz	
	Brugge	X		Kernnetz (Zeebrugge)		
	Brussel oder Bruxelles	X	Kernnetz (Nationaal oder National)		Kernnetz	
	Charleroi	X	Gesamtnetz		Gesamtnetz (Kanaal Charleroi-Brussel oder Canal Charleroi-Bruxelles) Gesamtnetz (Sambre)	
	Gent	X		Kernnetz	Kernnetz	
	Grimbergen				Gesamtnetz	
	Hasselt	X				
	Kortrijk				Kernnetz (Bossuit)	
	Leuven	X				
	Liège	X	Kernnetz		Kernnetz (Albertkanaal oder Canal Albert) Kernnetz (Maas oder Meuse)	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Mons				Gesamtnetz (Centre/Borinage)	
	Namur	X			Kernnetz (Maas oder Meuse) Gesamtnetz (Sambre)	
	Oostende		Gesamtnetz (Oostende)	Gesamtnetz		
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	X				
	Roeselare				Gesamtnetz	
	Tournai				Gesamtnetz (Schelde oder Escaut)	
	Willebroek				Gesamtnetz	
BG	Burgas	X	Gesamtnetz	Kernnetz		
	Dragoman					Gesamtnetz
	Gorna Oryahovitsa		Gesamtnetz			Kernnetz
	Lom				Gesamtnetz	
	Oryahovo				Gesamtnetz	
	Plovdiv	X	Gesamtnetz			Kernnetz
	Ruse	X			Kernnetz	Kernnetz
	Silistra				Gesamtnetz	
	Sofia	X	Kernnetz			Kernnetz
	Stara Zagora	X				
	Svilengrad					Gesamtnetz
	Svishtov				Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Varna	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Vidin	X			Kernnetz	
CZ	Brno	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Česká Třebová					Kernnetz
	České Budějovice	X				
	Děčín				Kernnetz	Kernnetz
	Hradec Králové	X				
	Liberec	X				
	Lovosice				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Mělník				Kernnetz	Kernnetz
	Olomouc	X				
	Ostrava	X	Kernnetz			Kernnetz
	Pardubice	X			Kernnetz	Kernnetz
	Plzeň	X				Kernnetz
	Praha	X	Kernnetz (Václav Havel)		Kernnetz (Radotín) Gesamtnetz (Holešovice), (Libeň), (Smíchov)	Kernnetz (Praha Uhříněves)
	Přerov					Kernnetz
	Ústí nad Labem	X			Gesamtnetz	Gesamtnetz
DK	Aalborg	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Aabenraa/Enstedværket			Gesamtnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Århus	X		Kernnetz		
	Billund		Gesamtnetz			
	Esbjerg			Gesamtnetz		
	Fredericia			Gesamtnetz		
	Frederikshavn			Gesamtnetz		
	Gedser			Gesamtnetz		
	Helsingør			Gesamtnetz		
	Hirtshals			Gesamtnetz		
	Høje-Taastrup					Gesamtnetz
	København	X	Kernnetz (Kastrup)	Kernnetz		
	Køge			Gesamtnetz		
	Odense	X		Gesamtnetz		
	Padborg					Gesamtnetz
	Rødby			Gesamtnetz		
	Rønne		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Fährhafen Sjællands Odde			Gesamtnetz		
	Spodsbjerg			Gesamtnetz		
	Tårs (Nakskov)			Gesamtnetz		
	Taulov					Kernnetz (Taulov/Fredericia)

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
DE	Aachen	X				
	Andernach				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Aschaffenburg				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Augsburg	X				
	Bendorf				Gesamtnetz	
	Bergkamen				Gesamtnetz	
	Berlin	X	Kernnetz (Berlin-Brandenburg)		Kernnetz	Kernnetz (Berlin-Großbeeren)
	Bielefeld	X				
	Bochum	X				
	Bonn	X			Gesamtnetz	
	Borkum			Gesamtnetz		
	Bottrop	X			Gesamtnetz	
	Brake (Unterweser)			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Bramsche				Gesamtnetz	
	Brandenburg an der Havel				Gesamtnetz	
	Braunschweig	X			Kernnetz	Kernnetz
	Breisach am Rhein				Gesamtnetz	
	Bremen	X	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Bremerhaven	X		Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Brunsbüttel			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Bülstringen				Gesamtnetz	
	Chemnitz	X				
	Cuxhaven			Gesamtnetz		Gesamtnetz
	Darmstadt	X				
	Dormagen				Gesamtnetz	
	Dörpen				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Dortmund	X	Gesamtnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Dresden	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Duisburg	X			Kernnetz	Kernnetz
	Düsseldorf	X	Kernnetz		Kernnetz	
	Emden			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Emmerich				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Erfurt	X	Gesamtnetz			
	Erlangen	X				
	Esens			Gesamtnetz		
	Essen	X			Gesamtnetz	
	Estorf (Weser)				Gesamtnetz	
	Fehmarn			Gesamtnetz		
	Flörsheim am Rhein				Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Frankfurt am Main	X	Kernnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Freiburg im Breisgau	X				
	Fürth	X				
	Gelsenkirchen	X			Gesamtnetz	
	Germersheim				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Gernsheim				Gesamtnetz	
	Gießen	X				
	Ginsheim Gustavsburg				Gesamtnetz	
	Göttingen	X				
	Großkrotzenburg				Gesamtnetz	
	Gütersloh	X				
	Hagen	X				
	Hahn		Gesamtnetz			
	Haldensleben				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Halle (Saale)	X				Kernnetz (Leipzig/Halle-Schkopau)
	Haltern am See				Gesamtnetz	
	Hamburg	X	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Hamm	X			Kernnetz	Gesamtnetz (Hamm-Bönen)
	Hanau				Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Hannover	X	Kernnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Heidelberg	X				
	Heilbronn	X			Gesamtnetz	
	Helgoland			Gesamtnetz		
	Heringsdorf		Gesamtnetz			
	Herne	X			Gesamtnetz	Gesamtnetz (Herne-Wanne)
	Hildesheim	X				
	Hof — Plauen		Gesamtnetz			
	Hohenhameln				Gesamtnetz	
	Ibbenbüren				Gesamtnetz	
	Iffezheim				Gesamtnetz	
	Ingolstadt	X				
	Jena	X				
	Kaiserslautern	X				
	Karlsruhe	X	Gesamtnetz (Karlsruhe/Baden-Baden)		Kernnetz	Kernnetz
	Kassel	X				Gesamtnetz
	Kehl				Gesamtnetz	
	Kelheim				Gesamtnetz	
	Kelsterbach				Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Kiel	X		Gesamtnetz		
	Kleve				Gesamtnetz	
	Koblenz	X			Kernnetz	Kernnetz
	Köln	X	Kernnetz (Köln/Bonn)		Kernnetz	Kernnetz
	Krefeld	X			Gesamtnetz	
	Lampertheim				Gesamtnetz	
	Landshut	X				
	Langeoog			Gesamtnetz		
	Leipzig	X	Kernnetz (Leipzig/Halle)			Kernnetz (Leipzig-Wahren)
	Leverkusen	X			Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Lingen (Ems)				Gesamtnetz	
	Lübeck	X		Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Ludwigshafen am Rhein	X			Gesamtnetz	
	Lünen				Gesamtnetz	
	Magdeburg	X			Kernnetz	Kernnetz
	Mainz	X			Kernnetz	Kernnetz
	Mannheim	X			Kernnetz	Kernnetz (Mannheim/Ludwigshafen)
	Marl				Gesamtnetz	
	Memmingen		Gesamtnetz			

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Meppen				Gesamtnetz	
	Minden				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Mönchengladbach	X				
	Mülheim an der Ruhr	X			Gesamtnetz	
	München	X	Kernnetz			Kernnetz (München-Riem)
	Münster	X	Gesamtnetz (Münster/Osnabrück)		Gesamtnetz	
	Neuss	X			Gesamtnetz	
	Niedere Börde				Gesamtnetz	
	Niederkassel				Gesamtnetz	
	Norden			Gesamtnetz		
	Nordenham			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Norderney			Gesamtnetz		
	Nürnberg	X	Kernnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Oberhausen	X				
	Offenbach am Main	X				
	Oldenburg (Oldenburg)	X			Gesamtnetz	
	Osnabrück	X				
	Otterstadt				Gesamtnetz	
	Paderborn	X	Gesamtnetz (Paderborn/Lippstadt)			

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Peine				Gesamtnetz	
	Pforzheim	X				
	Plochingen				Gesamtnetz	
	Potsdam	X				
	Raunheim				Gesamtnetz	
	Recklinghausen	X				
	Rees				Gesamtnetz	
	Regensburg	X			Kernnetz	
	Rheinau				Gesamtnetz	
	Rheinberg				Gesamtnetz	
	Rheinmünster				Gesamtnetz	
	Rostock	X	Gesamtnetz (Rostock-Laage)	Kernnetz		Kernnetz
	Saarbrücken	X				
	Saarlouis				Gesamtnetz	
	Sassnitz			Gesamtnetz		
	Schwarzheide					Gesamtnetz
	Siegen	X				
	Singen					Gesamtnetz
	Solingen	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Spelle				Gesamtnetz	
	Speyer				Gesamtnetz	
	Stade			Gesamtnetz	Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Stolzenau				Gesamtnetz	
	Straubing				Gesamtnetz	
	Stuttgart	X	Kernnetz		Kernnetz	Kernnetz (Stuttgart-Kornwestheim)
	Triefenstein				Gesamtnetz	
	Trier	X			Gesamtnetz	
	Ulm	X				Gesamtnetz (Ulm-Dornstadt)
	Voerde				Gesamtnetz	
	Wangerooge			Gesamtnetz		
	Wesel				Gesamtnetz	
	Wesseling				Gesamtnetz	
	Weeze		Gesamtnetz (Niederrhein)			
	Westerland-Sylt		Gesamtnetz			
	Wiesbaden	X			Gesamtnetz	
	Wilhelmshaven			Kernnetz		
	Wismar			Gesamtnetz		
	Wolfsburg	X				

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Worms				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Wörth am Rhein				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Wuppertal	X				
	Würzburg	X				
EE	Heltermaa			Gesamtnetz		
	Kärdla		Gesamtnetz			
	Koidula					Gesamtnetz
	Kuivastu			Gesamtnetz		
	Kuressaare		Gesamtnetz			
	Pärnu		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Südhafen Paldiski			Gesamtnetz		
	Rohuküla			Gesamtnetz		
	Sillamäe			Gesamtnetz		
	Tallinn	X	Kernnetz	Kernnetz (Altstadthafen, Hafen Muuga)		
	Tartu	X	Gesamtnetz			
	Virtsu			Gesamtnetz		
IE	Carraig Fhiáin oder Carrickfin		Gesamtnetz (Dún na nGall oder Donegal)			
	Corcaigh oder Cork	X	Kernnetz	Kernnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Baile Átha Cliath oder Dublin	X	Kernnetz	Kernnetz (Hafen-Cluster G.D.A.)		
	Gaillimh oder Galway	X		Gesamtnetz		
	Inis Mór oder Inishmore		Gesamtnetz			
	Ciarraí oder Kerry — An Fearann Fuar oder Farranfore		Gesamtnetz			
	An Cnoc oder Knock		Gesamtnetz (Cúige Chonnacht oder Connaught)			
	Luimneach oder Limerick	X	Gesamtnetz (Sionainn oder Shannon)	Kernnetz (Sionainn-Faing oder Shannon Foynes)		
	Ros Láir oder Rosslare			Gesamtnetz (Europort)		
	Port Láirge oder Waterford		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
EL	Aegina			Gesamtnetz		
	Agioi Theodoroi			Kernnetz		
	Alexandroupolis	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		Gesamtnetz
	Argostoli			Gesamtnetz		
	Astipalaia		Gesamtnetz			
	Athina	X	Kernnetz	Kernnetz (Piraeus/Ikonio)		Kernnetz (Piraeus/Thriassio Pedio)
	Chalkida	X		Gesamtnetz		
	Chania	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz (Souda)		
	Chios		Gesamtnetz	Gesamtnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Faneromeni Salaminas			Gesamtnetz		
	Elefsina			Gesamtnetz		
	Gavrio			Gesamtnetz		
	Heraklion	X	Kernnetz (Kasteli)	Kernnetz		
	Igoumenitsa			Kernnetz		
	Ikaria		Gesamtnetz			
	Ioannina	X	Gesamtnetz			
	Kalamata	X	Gesamtnetz			
	Kalymnos		Gesamtnetz			
	Karpathos		Gesamtnetz			
	Kassos		Gesamtnetz			
	Kastelorizo		Gesamtnetz			
	Kastoria		Gesamtnetz			
	Kavala		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Kefalonia		Gesamtnetz			
	Kerkyra	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Kithira		Gesamtnetz			
	Kos		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Kozani	X				Gesamtnetz
	Kyllini			Gesamtnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Lamia	X				Gesamtnetz
	Larisa	X				
	Larymna			Gesamtnetz		
	Lavrio (Sounio)			Gesamtnetz		
	Leros		Gesamtnetz			
	Limnos		Gesamtnetz			
	Lixouri			Gesamtnetz		
	Milos		Gesamtnetz			
	Mykonos		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Mytilini	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Naxos		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Paloukia Salaminas			Gesamtnetz		
	Paros		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Patras	X	Gesamtnetz (Araxos)	Kernnetz		Kernnetz
	Poros Kefallinias			Gesamtnetz		
	Poros Trizinias			Gesamtnetz		
	Preveza		Gesamtnetz			
	Rafina			Gesamtnetz		
	Rethymno			Gesamtnetz		
	Rodos	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Samos		Gesamtnetz			
	Santorini		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Sitia		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Skiathos		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Skiros		Gesamtnetz			
	Syros	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Thassos			Gesamtnetz		
	Thessaloniki	X	Kernnetz (Makedonia)	Kernnetz		Kernnetz
	Tinos			Gesamtnetz		
	Vathy Samou			Gesamtnetz		
	Volos	X	Gesamtnetz (Nea Anchialos)	Gesamtnetz		
	Zakinthos		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
ES	A Coruña	X	Gesamtnetz	Kernnetz		
	Albacete	X				
	Alcázar de San Juan					Kernnetz
	Alcúdia			Gesamtnetz		
	Algeciras	X		Kernnetz (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	X	Kernnetz	Gesamtnetz		
	Großraum Almería	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Antequera (Bobadilla)					Kernnetz
	Arrecife		Gesamtnetz (Lanzarote)	Gesamtnetz		
	Avilés		Gesamtnetz (Asturias)	Gesamtnetz		
	Badajoz	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Großraum Barcelona	X	Kernnetz	Kernnetz		Kernnetz
	Großraum Bilbao	X	Kernnetz	Kernnetz		Kernnetz
	Burgos	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Cáceres	X				
	Cádiz	X		Gesamtnetz (Bahía de Cádiz)		
	Carboneras			Gesamtnetz		
	Cartagena	X		Kernnetz		
	Castellón	X		Kernnetz		
	Ceuta	X		Gesamtnetz		
	Córdoba	X				Kernnetz
	El Hierro		Gesamtnetz	Gesamtnetz (La Estaca)		
	El Penedés El Vendrell					Gesamtnetz
	Elche	X				
	Ferrol	X		Gesamtnetz		
	Figueras					Comprehenive

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Gijón	X		Kernnetz		
	Gerona	X	Gesamtnetz			
	Granada	X	Gesamtnetz			
	Huelva	X		Kernnetz		
	Huesca					Gesamtnetz
	Ibiza		Gesamtnetz	Gesamtnetz (Eivissa)		
	Jaén	X				
	Jerez	X	Gesamtnetz			
	La Savina (Formentera)			Gesamtnetz (Cala Sabina)		
	Großraum Las Palmas de Gran Canaria	X	Kernnetz (Las Palmas)	Kernnetz (Las Palmas)		
	León	X	Gesamtnetz			Kernnetz
	Linares					Gesamtnetz
	Lleida/Lérida	X				
	Logroño	X				Gesamtnetz
	Los Cristianos (Tenerife)			Gesamtnetz		
	Lugo	X				
	Großraum Madrid	X	Kernnetz (Barajas)			Kernnetz (Norte y Sur)
	Mahon (Menorca)		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Málaga	X	Kernnetz	Gesamtnetz		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Marbella	X				
	Melilla	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Monforte de Lemos					Gesamtnetz
	Motril			Gesamtnetz		
	Murcia	X	Gesamtnetz			Kernnetz
	Ourense	X				
	Oviedo	X				
	Palma de Mallorca	X	Kernnetz	Kernnetz		
	Pamplona	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Noain)
	Pasajes			Gesamtnetz		
	Pontevedra			Gesamtnetz (Marín y Ría de Pontevedra)		
	Puerto del Rosario (Fuerteventura)		Gesamtnetz (Fuerteventura)	Gesamtnetz		
	Sagunto			Gesamtnetz		Kernnetz
	Salamanca	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	San Cibrao			Gesamtnetz		
	San Sebastián de la Gomera		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	San Sebastián-Donostia	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Lezo)
	Santa Cruz de la Palma (La Palma)		Gesamtnetz (La Palma)	Gesamtnetz (Santa Cruz de la Palma)		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Großraum Santa Cruz de Tenerife	X	Gesamtnetz (Los Rodeos), Kernnetz (Reina Sofia)	Kernnetz (einschl. Granadilla)		
	Santander	X	Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	X	Gesamtnetz			
	Großraum Sevilla	X	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Tarifa			Gesamtnetz		
	Tarragona-Reus	X	Gesamtnetz (Reus)	Kernnetz (Tarragona)		
	Toledo					Gesamtnetz
	Tudela					Gesamtnetz
	Valencia	X	Kernnetz	Kernnetz		Kernnetz (Fonteta de Saint Lluís) Gesamtnetz (Silla)
	Valladolid	X	Gesamtnetz			Kernnetz
	Vigo	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Vilagarcia			Gesamtnetz		
	Vitoria-Gasteiz	X	Gesamtnetz			Kernnetz (Jundiz)
	Zaragoza	X	Gesamtnetz			Kernnetz
FR	Aiton-Bourgneuf					Gesamtnetz
	Aix-en-Provence	X				
	Ajaccio (Corse)	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Amiens	X				

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Angers	X				
	Annecy	X				
	Arles				Gesamtnetz	
	Avignon					Kernnetz
	Bastia		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Bayonne			Gesamtnetz		Kernnetz (Mouguerre)
	Besançon	X				
	Beauvais		Gesamtnetz			
	Biarritz		Gesamtnetz			
	Bordeaux	X	Kernnetz (Merignac)	Kernnetz		Kernnetz
	Boulogne-sur-Mer			Gesamtnetz		
	Brest	X	Gesamtnetz	Kernnetz		
	Caen	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Calais			Kernnetz		Kernnetz (Channel Fixed Link)
	Cayenne	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Chalon-sur-Saône				Kernnetz	
	Chalons-sur-Marne		Gesamtnetz (Paris-Vatry)			
	Cherbourg			Gesamtnetz		
	Clermont-Ferrand	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Dieppe			Gesamtnetz		
	Dijon	X				Kernnetz
	Dunkerque			Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Grenoble	X				
	Guadeloupe	X (Point-à-Pitre — Les Abymes)	Gesamtnetz (Point-à-Pitre)	Gesamtnetz		
	La Rochelle		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Le Boulou					Gesamtnetz
	Le Havre	X		Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Le Mans	X				
	Lille	X	Kernnetz (Lesquin)		Kernnetz	Kernnetz (Dourges)
	Loire sur Rhône/Saint Romain en Gal				Gesamtnetz	
	Limoges	X	Gesamtnetz			
	Lorient			Gesamtnetz		
	Großraum Lyon	X (einschl. Villeurbanne)	Kernnetz (St Exupéry)		Kernnetz	Kernnetz
	Marquion (Cambrai)				Gesamtnetz	
	Martinique	X (Fort-de-France — Lamentin)	Gesamtnetz (Fort-de-France)	Gesamtnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Marseille	X	Kernnetz (Provence)	Kernnetz (Marseille) Kernnetz (Fos sur Mer)	Kernnetz (Fos sur Mer)	Kernnetz (Miramas)
	Mayotte	X (Dzaoudzi-Mamoudzou)	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Metz	X			Kernnetz	
	Montpellier	X	Gesamtnetz			
	Mulhouse	X	Gesamtnetz (Mulhouse-Bale)		Kernnetz (Ottmarsheim)	
	Nancy	X			Gesamtnetz	
	Nantes	X	Gesamtnetz (Nantes Atlantique)	Kernnetz (Nantes-St-Nazaire)		
	Nesle				Gesamtnetz	
	Nice	X	Kernnetz (Côte d'Azur)	Gesamtnetz		
	Nîmes	X				
	Nogent-sur-Seine				Gesamtnetz	
	Noyon				Gesamtnetz	
	Orléans	X				Gesamtnetz
	Großraum Paris	X (einschl. Boulogne-Billancourt, Saint-Denis, Argenteuil, Montreuil)	Kernnetz (Charles de Gaulle) Kernnetz (Orly)		Kernnetz	Kernnetz
	Péronne				Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Perpignan	X				Gesamtnetz
	Poitiers	X				
	Réunion	X (Saint-Denis)	Gesamtnetz (Saint-Denis)	Gesamtnetz (Port Réunion)		
	Portes les Valence				Gesamtnetz	
	Reims	X				
	Rennes	X				Gesamtnetz
	Roscoff			Gesamtnetz		
	Rouen	X		Kernnetz	Kernnetz	
	Saint-Étienne	X				
	Saint-Malo			Gesamtnetz		
	Saint-Martin			Gesamtnetz		
	Salaise-sur-Sanne				Gesamtnetz (Salaise-Sablons)	
	Sète			Kernnetz	Kernnetz	
	Strasbourg	X	Gesamtnetz (Entzheim)		Kernnetz	Kernnetz
	Thionville				Gesamtnetz	
	Toulon	X		Gesamtnetz		
	Toulouse	X	Kernnetz (Blagnac)			Kernnetz
	Tours	X				
	Valenciennes				Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Villefranche-sur-Saône				Gesamtnetz	
HR	Cres			Gesamtnetz		
	Dubrovnik		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Hvar			Gesamtnetz		
	Korčula			Gesamtnetz		
	Osijek	X	Gesamtnetz		Gesamtnetz	
	Ploče			Kernnetz		
	Preko			Gesamtnetz		
	Pula		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Rab			Gesamtnetz		
	Rijeka	X	Gesamtnetz	Kernnetz		
	Rogac			Gesamtnetz		
	Šibenik			Gesamtnetz		
	Sisak				Gesamtnetz	
	Slavonski Brod				Kernnetz	
	Split	X	Gesamtnetz	Kernnetz		
	Stari Grad			Gesamtnetz		
	Supetar			Gesamtnetz		
	Varaždin	X				
	Vukovar				Kernnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Zadar		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Zagreb	X	Kernnetz			Kernnetz
IT	Alghero		Gesamtnetz			
	Ancona	X	Gesamtnetz	Kernnetz		Kernnetz (Jesi)
	Andria	X				
	Aosta	X				
	Augusta			Kernnetz		
	Bari	X	Gesamtnetz	Kernnetz		Kernnetz
	Bergamo	X				Gesamtnetz (Cortenuova)
	Bologna	X	Kernnetz			Kernnetz
	Bolzano	X	Gesamtnetz			
	Brescia	X				Gesamtnetz
	Brindisi		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Busto Arsizio — Sacconago — Gallarate					Gesamtnetz
	Cagliari	X	Kernnetz	Kernnetz (Porto Foxi, Cagliari)		
	Campobasso	X				
	Capri			Gesamtnetz		
	Carloforte			Gesamtnetz		
	Casamicciola — Porto di Ischia			Gesamtnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Catania	X	Gesamtnetz (Fontanarossa, Notlandebahn Comiso)	Gesamtnetz		Gesamtnetz
	Cervignano					Kernnetz
	Chioggia			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Civitavecchia			Kernnetz		
	Cremona				Kernnetz	Gesamtnetz (PBL), Gesamtnetz (Piadena)
	Faenza					Gesamtnetz
	Ferrara	X				
	Firenze	X	Gesamtnetz			
	Fiumicino			Gesamtnetz		
	Foggia	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Incoronata)
	Forlì	X				Gesamtnetz (Forlì Cesena — Villa Selva)
	Gaeta			Gesamtnetz		
	Gela			Gesamtnetz		
	Genova	X	Kernnetz	Kernnetz		Kernnetz (Vado)
	Gioia Tauro			Kernnetz		
	Golfo Aranci			Gesamtnetz		
	Elba		Gesamtnetz			
	La Maddalena			Gesamtnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	La Spezia			Kernnetz		Kernnetz (Santo Stefano di Magra)
	Lamezia Terme		Gesamtnetz			
	Lampedusa		Gesamtnetz			
	Latina	X				
	Lecce	X				
	Livorno	X		Kernnetz		Kernnetz (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova				Kernnetz	Gesamtnetz
	Marina di Carrara			Gesamtnetz		
	Messina	X		Gesamtnetz		
	Milano	X	Kernnetz (Linate) Kernnetz (Malpensa) Kernnetz (Bergamo Orio al Serio)			Kernnetz (Milano Smistamento — Segrate)
	Milazzo			Gesamtnetz		
	Modena	X				Gesamtnetz (Marzaglia)
	Monfalcone			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Monza	X				
	Mortara					Gesamtnetz
	Napoli	X	Kernnetz	Kernnetz		Kernnetz (Nola), Kernnetz (Marcianise-Maddaloni)

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Novara	X				Kernnetz (Novara-Agonate)
	Olbia		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Orte					Gesamtnetz
	Ortona					Gesamtnetz
	Padova	X				Kernnetz
	Palau			Gesamtnetz		
	Palermo	X	Kernnetz	Kernnetz (Palermo, Terminal Termini Imerese)		
	Pantelleria		Gesamtnetz			
	Parma	X				Gesamtnetz (Bianconese di Fontevivo — Castelguelfo)
	Perugia	X	Gesamtnetz			
	Pescara	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Manoppello)
	Piacenza	X				Gesamtnetz
	Piombino			Gesamtnetz		
	Pisa		Gesamtnetz			
	Ponza			Gesamtnetz		
	Pordenone					Gesamtnetz
	Porto Empedocle			Gesamtnetz		
	Porto Levante			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Porto Nogaro				Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Porto Santo Stefano			Gesamtnetz		
	Porto Torres			Gesamtnetz		
	Portoferraio (Elba)			Gesamtnetz		
	Portogruaro					Gesamtnetz
	Portovesme			Gesamtnetz		
	Potenza	X				
	Prato	X				Kernnetz
	Procida			Gesamtnetz		
	Ravenna	X		Kernnetz	Kernnetz	
	Reggio Calabria	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz (Reggio Calabria — Villa San Giovanni)		
	Reggio Emilia	X				
	Rimini	X	Gesamtnetz			
	Rivalta Scrivia					Gesamtnetz
	Roma	X	Kernnetz (Fiumicino) Gesamtnetz (Ciampino)			Kernnetz (Pomezia)
	Rovigo				Gesamtnetz	Gesamtnetz
	Salerno	X		Gesamtnetz		
	Sassari	X				
	Savona-Vado			Gesamtnetz		

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Siracusa	X		Gesamtnetz (Siracusa — Santa Panagia)		
	Taranto	X		Kernnetz		
	Terni	X				
	Torino	X	Kernnetz			Kernnetz (Orbassano)
	Trapani		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Trento	X				Gesamtnetz
	Treviso		Gesamtnetz			
	Trieste	X	Gesamtnetz	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz (Fernetti)
	Udine	X				
	Venezia	X	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz	
	Verona	X	Gesamtnetz			Kernnetz
	Vicenza	X				
CY	Lefkosia	X				
	Lemesos	X		Kernnetz (einschl. Zygi)		
	Larnaka	X	Kernnetz	Gesamtnetz		
	Pafos		Gesamtnetz			
LV	Daugavpils		Gesamtnetz			
	Liepāja		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Rīga	X	Kernnetz	Kernnetz		Kernnetz (Salaspils)

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Ventspils		Gesamtnetz	Kernnetz		
LT	Jurbarkas				Gesamtnetz	
	Kaunas	X	Gesamtnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Klaipėda	X		Kernnetz		Kernnetz
	Marijampolė					Gesamtnetz
	Palanga		Gesamtnetz			
	Panevėžys	X				Gesamtnetz
	Šiauliai	X				
	Vilnius	X	Kernnetz			Kernnetz
LU	Luxembourg	X	Kernnetz		Kernnetz (Mertert)	Kernnetz (Bettembourg)
HU	Baja				Gesamtnetz	
	Budapest	X	Kernnetz (Liszt Ferenc)		Kernnetz (Csepel)	Kernnetz (Soroksár)
	Debrecen	X	Gesamtnetz			
	Dunaújváros				Gesamtnetz	
	Fényeslitke					Gesamtnetz (East-West Gate)
	Győr	X			Gesamtnetz (Győr-Gönyű)	
	Kecskemét	X				
	Komárom				Kernnetz	
	Miskolc	X				Gesamtnetz

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Mohács				Gesamtnetz	
	Nyíregyháza	X				
	Paks				Gesamtnetz	
	Pécs	X				
	Sármellék		Gesamtnetz			
	Sopron					Gesamtnetz
	Szeged	X			Gesamtnetz	
	Székesfehérvár	X				Gesamtnetz
	Záhony					Kernnetz
MT	Cirkewwa			Gesamtnetz		
	Marsaxlokk			Kernnetz		
	Mgarr			Gesamtnetz		
	Valletta	X	Kernnetz (Malta — Luqa)	Kernnetz		
NL	Alblasserdam				Gesamtnetz	
	Alkmaar	X			Gesamtnetz	
	Almelo				Kernnetz	
	Almere	X				
	Alphen aan den Rijn				Gesamtnetz	
	Amersfoort	X				
	Amsterdam	X	Kernnetz (Schiphol)	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Apeldoorn	X				
	Arnhem	X			Gesamtnetz	
	Bergen op Zoom				Kernnetz	
	Born				Gesamtnetz	
	Beverwijk			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Breda	X				
	Cuijk				Gesamtnetz	
	Delfzijl/Eemshaven			Gesamtnetz		
	Den Bosch	X			Gesamtnetz	
	Den Haag	X				
	Den Helder			Gesamtnetz		
	Deventer				Kernnetz	
	Dordrecht	X		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Drachten				Gesamtnetz	
	Eemshaven			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Eindhoven	X	Gesamtnetz			
	Emmen	X				
	Enschede	X			Gesamtnetz	
	Geertruidenberg				Gesamtnetz	
	Gennep				Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Gorinchem				Gesamtnetz	
	Gouda				Gesamtnetz	
	Groningen	X	Gesamtnetz		Gesamtnetz	
	Haarlem	X				
	Harlingen			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Heerenveen				Gesamtnetz	
	Hengelo				Kernnetz	
	Kampen				Gesamtnetz	
	Leeuwarden	X			Gesamtnetz	
	Leiden	X				
	Lelystad				Gesamtnetz	
	Lemsterland				Gesamtnetz	
	Lochem				Gesamtnetz	
	Maasbracht				Gesamtnetz	
	Maasdriel				Gesamtnetz	
	Maastricht	X	Gesamtnetz (Maastricht — Aachen)		Gesamtnetz	
	Meppel				Gesamtnetz	
	Middelburg	X				
	Moerdijk			Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Nijmegen	X			Kernnetz	
	Oosterhout				Gesamtnetz	
	Oss				Gesamtnetz	
	Reimerswaal				Gesamtnetz	
	Roermond				Gesamtnetz	
	Rotterdam	X	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Sneek				Gesamtnetz	
	Stein				Gesamtnetz	
	Terneuzen, Vlissingen			Kernnetz (Terneuzen), Kernnetz (Vlissingen)	Kernnetz (Terneuzen), Kernnetz (Vlissingen)	
	Tiel				Gesamtnetz	
	Tilburg	X			Gesamtnetz	
	Utrecht	X			Kernnetz	
	Veghel				Gesamtnetz	
	Velzen/Ijmuiden			Gesamtnetz		
	Venlo	X			Gesamtnetz	Gesamtnetz (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen			Gesamtnetz		
	Wageningen				Gesamtnetz	
	Wanssum				Gesamtnetz	
	Zaandam				Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Zoetermeer	X				
	Zwijndrecht				Gesamtnetz	
	Zwolle	X			Gesamtnetz	
AT	Bregenz	X				
	Eisenstadt	X				
	Graz	X	Gesamtnetz			Kernnetz (Werndorf)
	Innsbruck	X	Gesamtnetz			
	Klagenfurt	X	Gesamtnetz			Kernnetz (Villach-Fürnitz)
	Krems				Gesamtnetz	
	Linz-Wels	X (Linz)	Gesamtnetz (Linz)		Kernnetz (Enns) Kernnetz (Linz)	Kernnetz (Wels)
	Salzburg	X	Gesamtnetz			Kernnetz
	Sankt Pölten	X				
	Wien	X	Kernnetz		Kernnetz	Kernnetz (Wien), Kernnetz (Wien Süd)
	Wolfurt					Gesamtnetz
	Wörgl					Gesamtnetz
PL	Białystok	X				Gesamtnetz
	Bielsko-Biała	X				
	Braniewo					Gesamtnetz
	Bydgoszcz	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Bydgoszcz, Bydgoszcz — Południe)

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Chełm					Gesamtnetz
	Częstochowa	X				
	Dorohusk/Okopy					Gesamtnetz
	Elbląg	X				
	Ełk					Gesamtnetz
	Gorzów Wielkopolski	X				
	Kalisz	X				
	Metropole Katowice/Górnośląska	X	Kernnetz (Pyrzowice)			Kernnetz (Slawków) Gesamtnetz (Gliwice/Pyrzowice)
	Kielce	X				
	Koszalin	X				
	Kraków	X	Kernnetz			Kernnetz
	Legnica	X				
	Lublin	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Łódź	X	Kernnetz			Kernnetz
	Malaszewicze/Terespol					Gesamtnetz
	Medyka/Zurawica					Gesamtnetz
	Olsztyn	X	Gesamtnetz (Olsztyn-Mazury)			
	Opole	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Płock	X				
	Police			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Poznań	X	Kernnetz			Kernnetz
	Radom	X				
	Rybnik	X				
	Rzepin					Gesamtnetz
	Rzeszów	X	Gesamtnetz			
	Szczecin- Świnoujście	X	Kernnetz (Szczecin)	Kernnetz (Szczecin), Kernnetz (Świnoujście)	Kernnetz (Szczecin), Kernnetz (Świnoujście)	Kernnetz (Szczecin), Kernnetz (Świnoujście)
	Tarnów	X				
	Toruń	X				
	Tricity	X (einschl. Gdańsk)	Kernnetz (Gdańsk)	Kernnetz (Gdańsk), Kernnetz (Gdynia)		Kernnetz (Gdańsk)
	Wałbrzych	X				
	Warszawa	X	Kernnetz, erweitertes Kernnetz (CPK)			Kernnetz (Warszawa) erweitertes Kernnetz (CPK) Gesamtnetz (Warszawa Południe — Góra Kalwaria)
	Włocławek	X				
	Wrocław	X	Kernnetz			Kernnetz
	Zduńska Wola					Kernnetz
	Zielona Góra	X				

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
PT	Aveiro			Gesamtnetz		Gesamtnetz (Cacia)
	Barcelos	X				
	Beja		Gesamtnetz			
	Braga	X				Gesamtnetz (Lousado)
	Bragança		Gesamtnetz			
	Caniçal (Madeira)			Gesamtnetz		
	Coimbra	X				Kernnetz (Alfarelos) Kernnetz (Pampilhosa)
	Corvo (Açores)		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Elvas					Gesamtnetz
	Entroncamento					Gesamtnetz
	Évora	X				
	Faro-Loulé	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz (Loulé)
	Figueira da Foz			Gesamtnetz		
	Flores (Açores)		Gesamtnetz	Gesamtnetz (Lajes das Flores)		
	Guimarães	X				
	Madeira	X (Funchal)	Gesamtnetz (Cristiano Ronaldo)	Gesamtnetz		
	Graciosa (Açores)		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Guarda					Gesamtnetz

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Horta (Açores)		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Leiria	X				
	Großraum Lissabon	X	Kernnetz (Humberto Delgado)	Kernnetz (Lisboa/Setúbal)	Kernnetz (Lisboa/Setúbal)	Kernnetz (Lisboa Norte) Kernnetz (Alcont) Kernnetz (Bobadela Nord) Kernnetz (Bobadela Zentral) Kernnetz (Bobadela Süd), Gesamtnetz (Setúbal)
	Pico (Açores)		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Ponta Delgada (Açores)	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Poceirão					Kernnetz
	Portimão			Gesamtnetz		
	Großraum Porto	X	Kernnetz (Sá Carneiro)	Kernnetz (Leixoes)	Kernnetz	Kernnetz (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)
	Porto Santo (Madeira)		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Santa Maria (Açores)		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	São Jorge (Açores)		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Sines			Kernnetz		Kernnetz (ZILS & ZAL)
	Terceira (Açores)		Gesamtnetz	Gesamtnetz (Praia da Vitória)		
	Vila Nova de Famalicão	X				
	Vila Real		Gesamtnetz			

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Viseu	X				
RO	Arad	X				Gesamtnetz
	Aiud					Gesamtnetz
	Basarabi				Gesamtnetz	
	Bacău	X	Gesamtnetz			
	Baia Mare	X	Gesamtnetz			
	Botoşani	X				
	Brăila	X		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Braşov	X				Gesamtnetz
	Bucureşti	X	Kernnetz (Henri Coandă)		Gesamtnetz (1 Decembrie)	Kernnetz
	Buzău	X				
	Calafat				Kernnetz	
	Călăraşi				Gesamtnetz	
	Cernavoda				Kernnetz	
	Cluj-Napoca	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Constanța	X	Gesamtnetz	Kernnetz (Constanta/Midia)	Kernnetz (Constanta/Midia)	
	Craiova	X	Gesamtnetz			Kernnetz
	Drobeta-Turnu Severin				Kernnetz	
	Galați	X		Kernnetz	Kernnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Giurgiu				Kernnetz	
	Iaşi	X	Gesamtnetz			
	Măcin				Gesamtnetz	
	Mahmudia				Gesamtnetz	
	Medgidia				Gesamtnetz	
	Moldova Veche				Gesamtnetz	
	Oltenţa				Gesamtnetz	
	Oradea	X	Gesamtnetz			
	Ovidiu				Gesamtnetz	
	Piatra Neamt	X				
	Piteşti	X				
	Ploieşti	X				
	Râmnicu Vâlcea	X				
	Satu Mare	X				
	Sibiu	X	Gesamtnetz			
	Suceava	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Sulina				Gesamtnetz	
	Târgu Mureş	X				
	Timişoara	X	Kernnetz			Kernnetz
	Tulcea		Gesamtnetz	Gesamtnetz	Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Turda					Gesamtnetz
SI	Koper			Kernnetz		
	Ljubljana	X	Kernnetz			Kernnetz
	Maribor	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Portorož		Gesamtnetz			
SK	Bratislava	X	Kernnetz		Kernnetz	Kernnetz
	Čierna nad Tisou					Kernnetz
	Komárno				Kernnetz	
	Košice	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Leopoldov-Šulekovo					Gesamtnetz
	Nitra	X				
	Poprad Tatry		Gesamtnetz			
	Žilina	X				Kernnetz
FI	Eckerö			Gesamtnetz		
	Enontekiö		Gesamtnetz			
	Hanko			Gesamtnetz		
	Helsinki	X	Kernnetz (Vantaa)	Kernnetz		
	Inkoo			Gesamtnetz		
	Ivalo		Gesamtnetz			
	Joensuu		Gesamtnetz		Gesamtnetz	

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Jyväskylä	X	Gesamtnetz			
	Kajaani		Gesamtnetz			
	Kaskinen			Gesamtnetz		
	Kemi		Gesamtnetz (Kemi-Tornio)	Gesamtnetz		
	Kittila		Gesamtnetz			
	Kokkola			Gesamtnetz		
	Kotka-Hamina			Kernnetz (Hamina) Kernnetz (Kotka)		
	Kouvola					Kernnetz
	Kruunupyy		Gesamtnetz			
	Kuopio	X	Gesamtnetz			
	Kuusamo		Gesamtnetz			
	Lahti	X				
	Lappeenranta		Gesamtnetz		Gesamtnetz	
	Maarianhamina		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Oulu	X	Gesamtnetz (Oulu)	Kernnetz (Oulu)		
	Pori		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Rauma			Gesamtnetz		
	Raahe			Gesamtnetz		
	Rovaniemi		Gesamtnetz			

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Savonlinna		Gesamtnetz			
	Tampere	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz
	Tornio			Gesamtnetz		
	Turku-Naantali	X	Kernnetz (Turku)	Kernnetz (Turku) Kernnetz (Naantali)		
	Vaasa		Gesamtnetz			
SE	Älmhult					Gesamtnetz
	Ängelholm		Gesamtnetz			
	Arvidsjaur		Gesamtnetz			
	Borås	X				
	Eskilstuna	X				
	Gällivare		Gesamtnetz			
	Gävle	X		Gesamtnetz		Gesamtnetz
	Göteborg	X	Kernnetz (Landvetter)	Kernnetz	Kernnetz	Kernnetz
	Grisslehamn			Gesamtnetz		
	Hagfors		Gesamtnetz			
	Halmstad	X		Gesamtnetz		
	Helsingborg	X		Gesamtnetz		
	Hemavan		Gesamtnetz			
	Jönköping	X	Gesamtnetz			Gesamtnetz

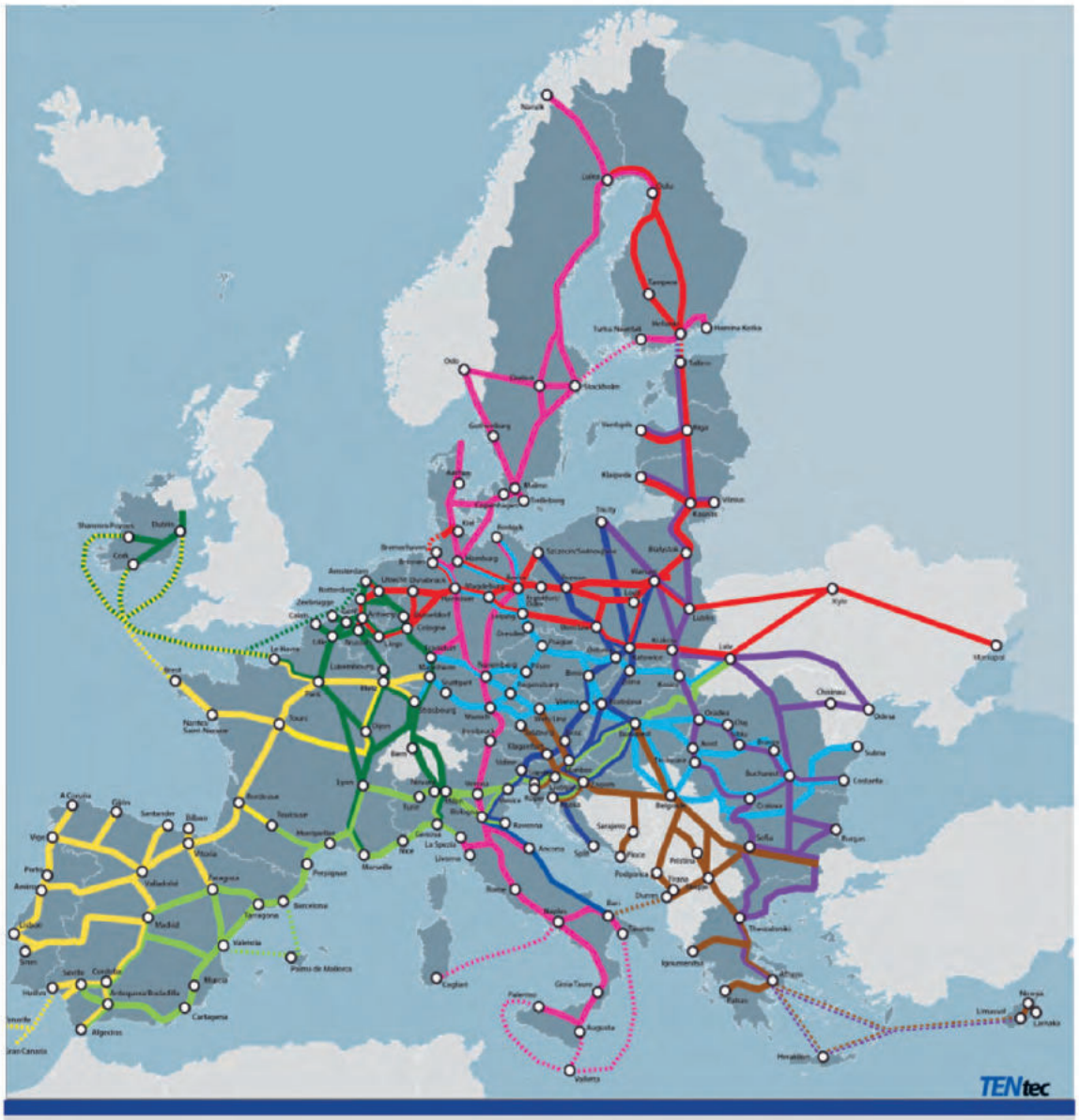
MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Kalmar		Gesamtnetz			
	Kapellskär (Norrtälje)			Gesamtnetz		
	Karlshamn			Gesamtnetz		
	Karlskrona			Gesamtnetz		
	Kiruna		Gesamtnetz			
	Köping			Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Linköping	X				
	Luleå		Gesamtnetz	Kernnetz		Gesamtnetz
	Lund	X				
	Lycksele		Gesamtnetz			
	Malmö	X	Kernnetz	Kernnetz		Kernnetz
	Mora		Gesamtnetz			
	Norrköping	X		Gesamtnetz		
	Nyköping		Gesamtnetz (Stockholm-Skavsta)			
	Örebro	X	Gesamtnetz			Kernnetz (Hallsberg)
	Oskarshamn			Gesamtnetz		
	Östersund		Gesamtnetz			
	Oxelösund			Gesamtnetz		
	Pajala		Gesamtnetz			

MS	BEZEICHNUNG DES KNOTENS	STÄDTISCHER KNOTEN	FLUGHAFEN	SEEHAFEN	BINNENHAFEN	SCHIENEN-STRAßE-TERMINALS / TERMINALS AN BINNENWASSERSTRAßEN
	Piteå			Gesamtnetz		
	Ronneby		Gesamtnetz			
	Rosersberg (Sigtuna)					Gesamtnetz
	Skellefteå		Gesamtnetz			
	Södertälje	X			Gesamtnetz	
	Stenungsund			Gesamtnetz		
	Stockholm	X	Kernnetz (Arlanda), Gesamtnetz (Bromma)	Kernnetz (Stockholm), Gesamtnetz (Stockholm-Nynäshamn)	Kernnetz	Kernnetz
	Strömstad			Gesamtnetz		
	Sundsvall	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		Gesamtnetz
	Sveg		Gesamtnetz			
	Trelleborg			Kernnetz		Kernnetz
	Umeå	X	Gesamtnetz	Gesamtnetz		Gesamtnetz
	Uppsala	X				
	Varberg			Gesamtnetz		
	Västerås	X		Gesamtnetz	Gesamtnetz	
	Vilhelmina		Gesamtnetz			
	Visby		Gesamtnetz	Gesamtnetz		
	Ystad			Gesamtnetz		

ANHANG III

VERLAUF DER EUROPÄISCHEN VERKEHRSKORRIDORE

Kartenübersicht für Europäische Verkehrskorridore

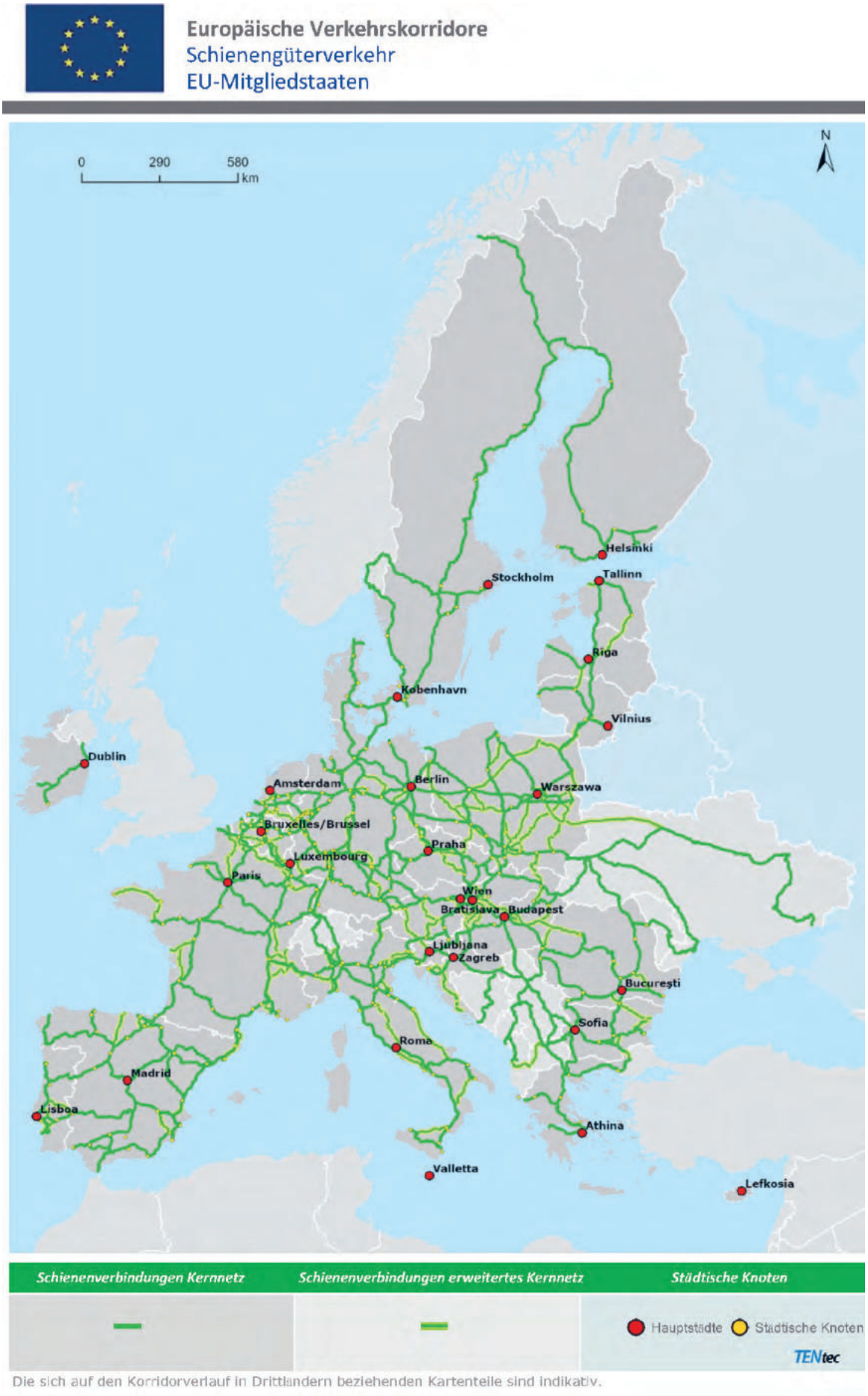


- ATLANTIK
- NORDSEE – RHEIN MITTELMEER
- NORDSEE – OSTSEE
- SKANDINAVIEN – MITTELMEER
- OSTSEE – ADRIATISCHES MEER
- RHEIN – DONAU
- MITTELMEER
- WESTLICHER BALKAN – ÖSTLICHES MITTELMEER
- OSTSEE – SCHWARZES MEER – ÄGÄISCHES MEER

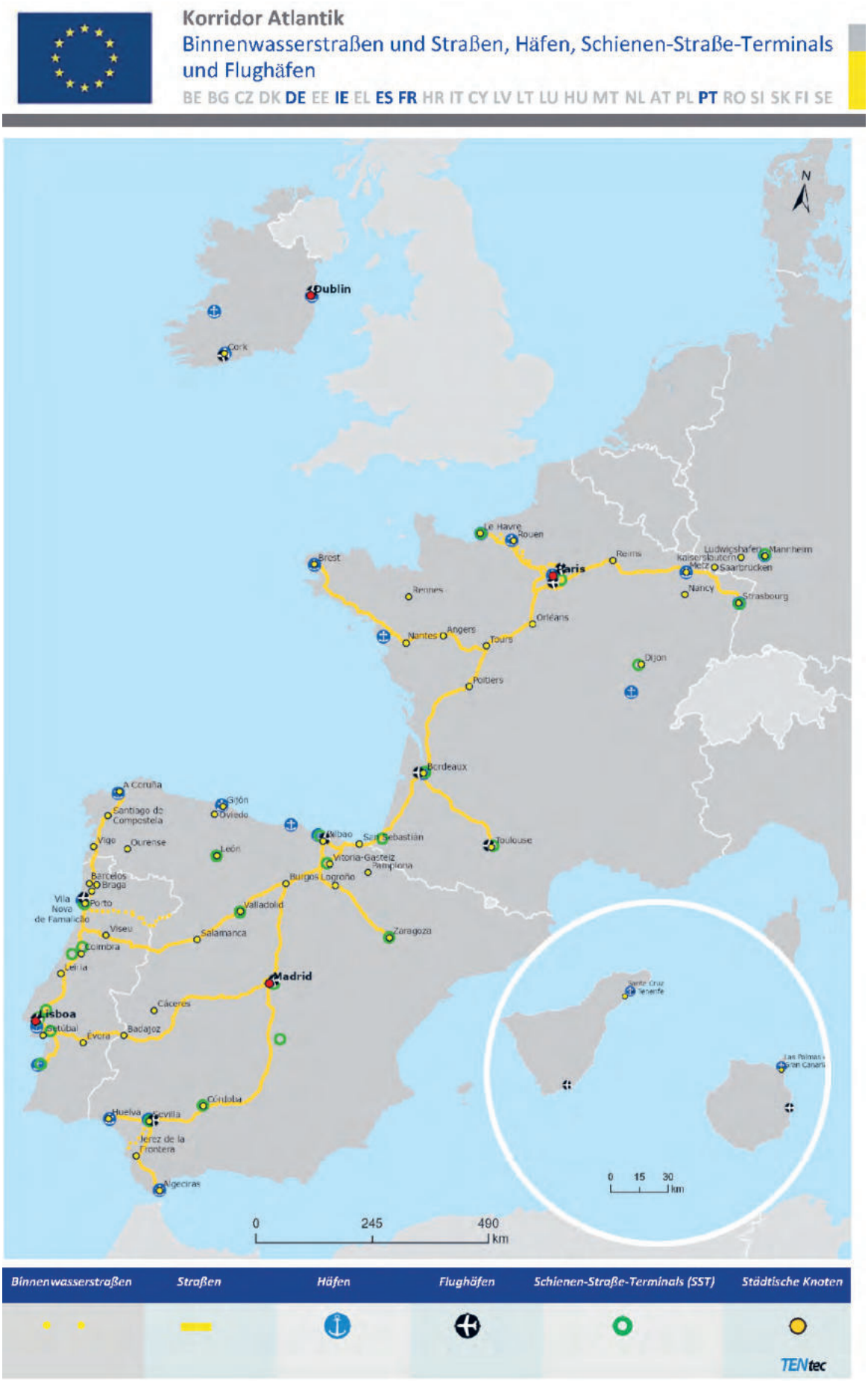
Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.

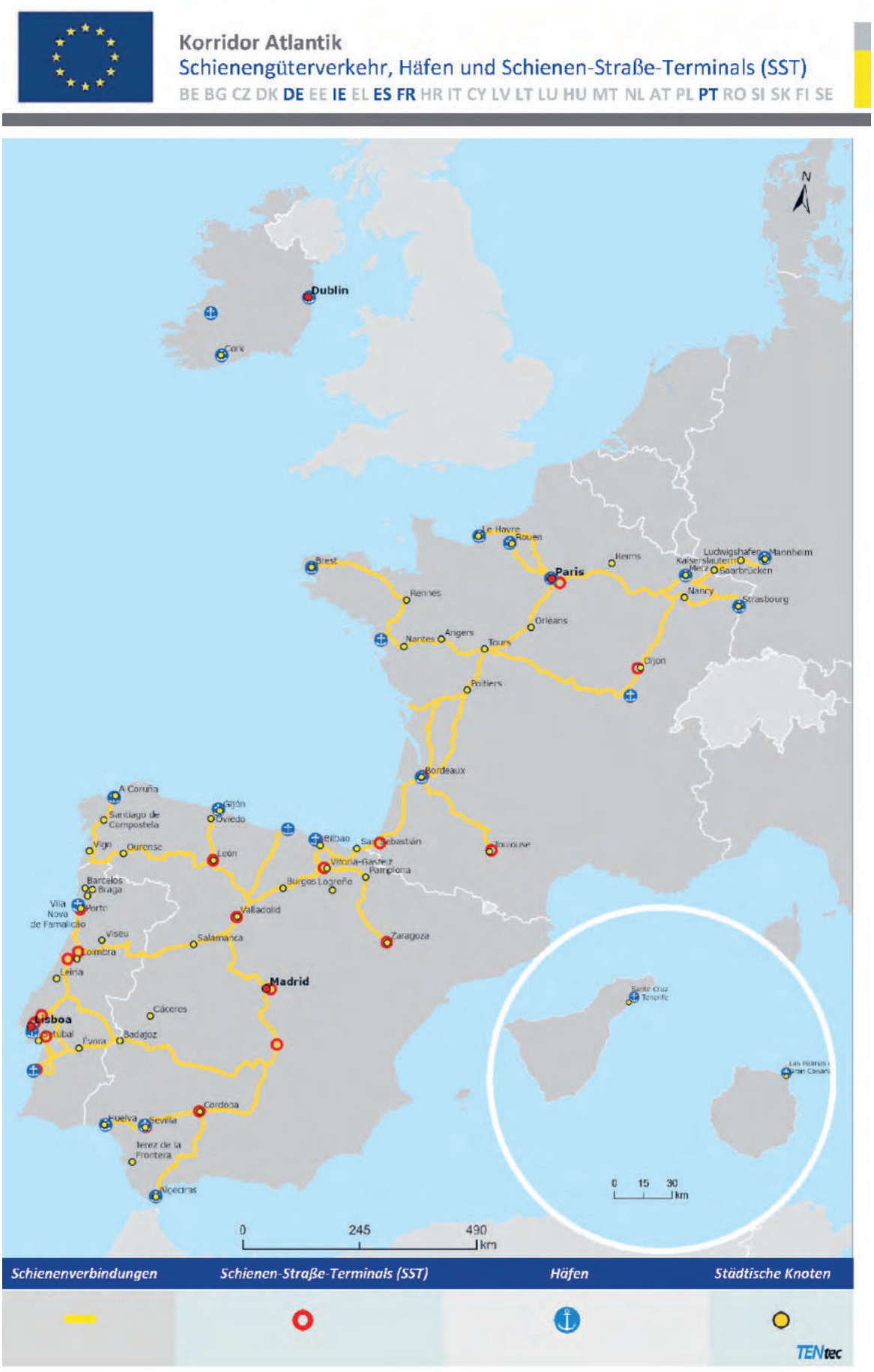


Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.

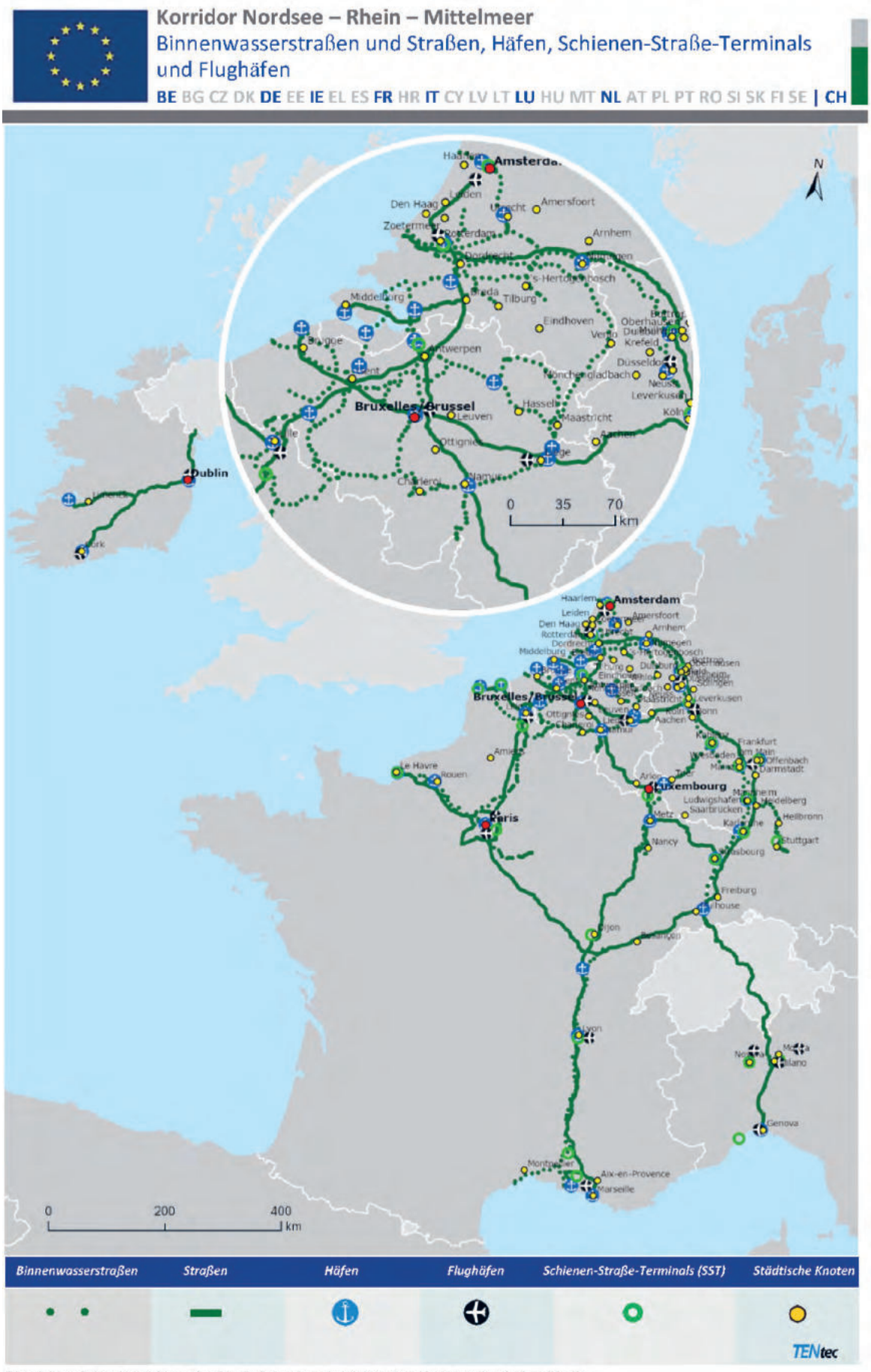


Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.

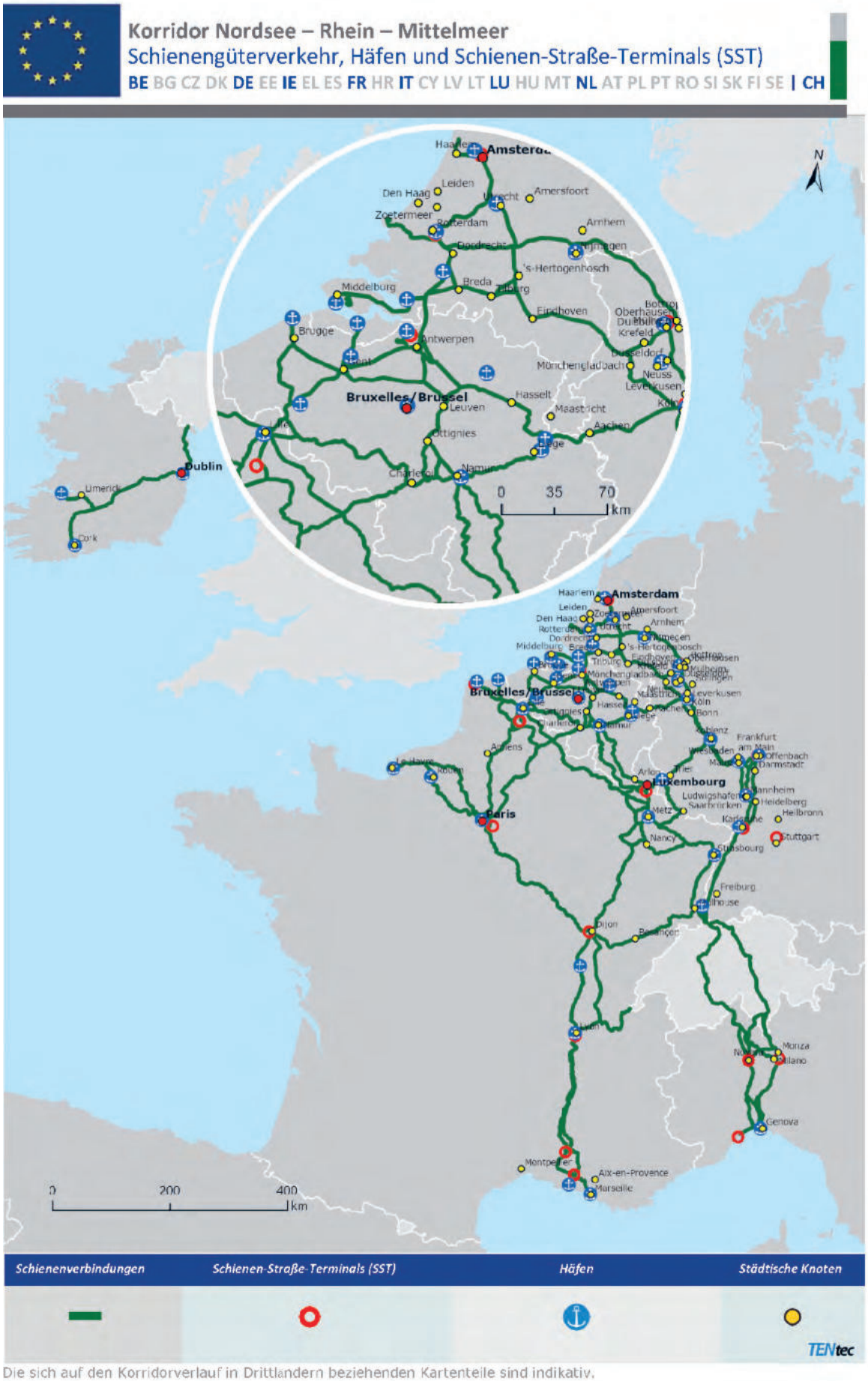

Korridor Atlantik
Binnenwasserstraßen und Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Binnenwasserstraßen
Straßen
Häfen
Flughäfen
Schienen-Straße-Terminals (SST)
Städtische Knoten
TENtec


Korridor Atlantik
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Rennes
Nancy
Strasbourg
Orleans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Santiago de Compostela
Gijón
Oviedo
Vigo
Ourense
Leon
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Burgos
Logroño
Barcelos
Braga
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Zaragoza
Viseu
Salamanca
Coimbra
Leiria
Madrid
Lisboa
Setúbal
Cáceres
Évora
Badajoz
Cordoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Schienenverbindungen
Schienen-Straße-Terminals (SST)
Häfen
Städtische Knoten
TENtec

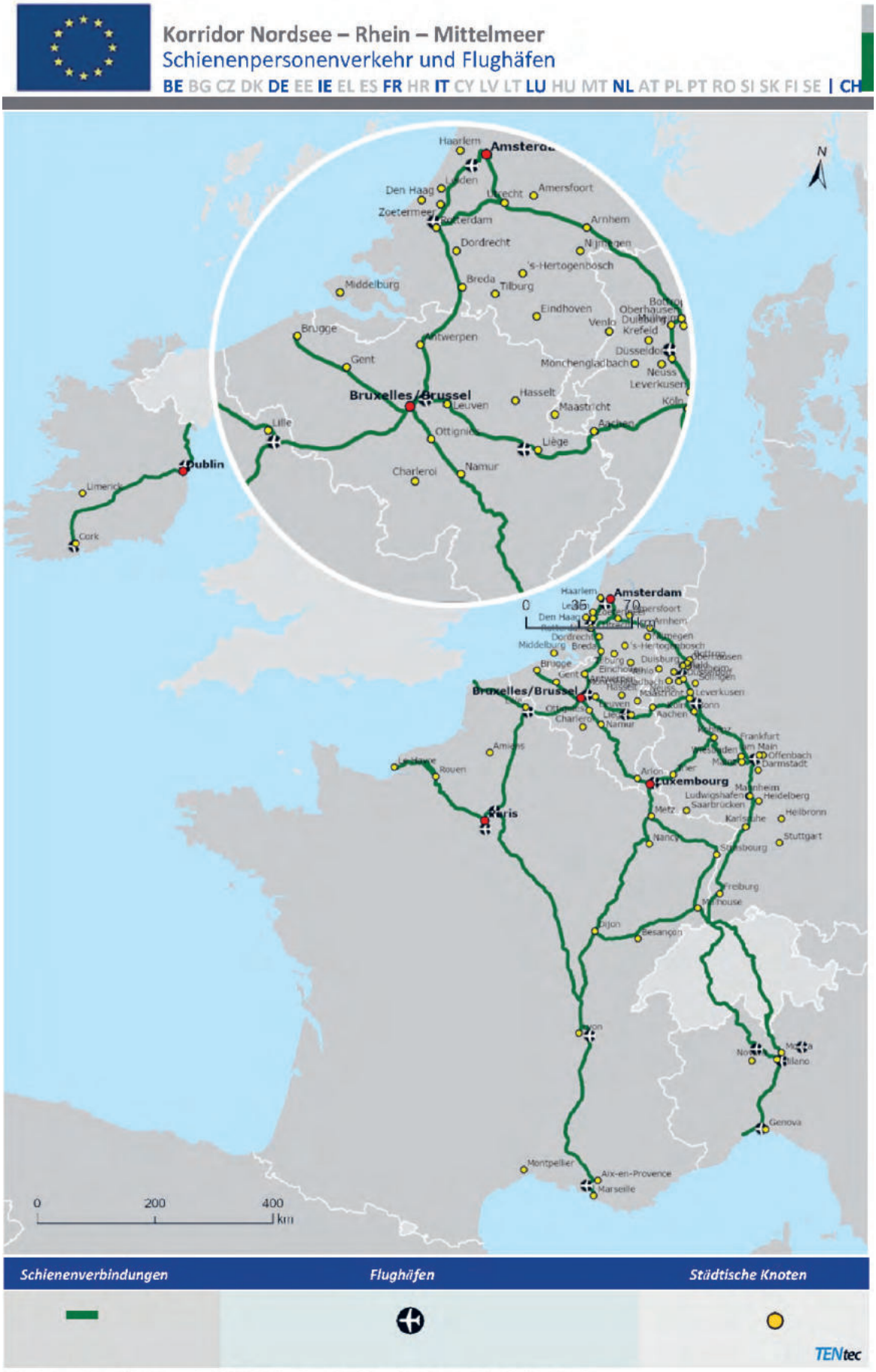

Korridor Atlantik
Schienenpersonenverkehr und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Schienenverbindungen
Flughäfen
Städtische Knoten
TENtec



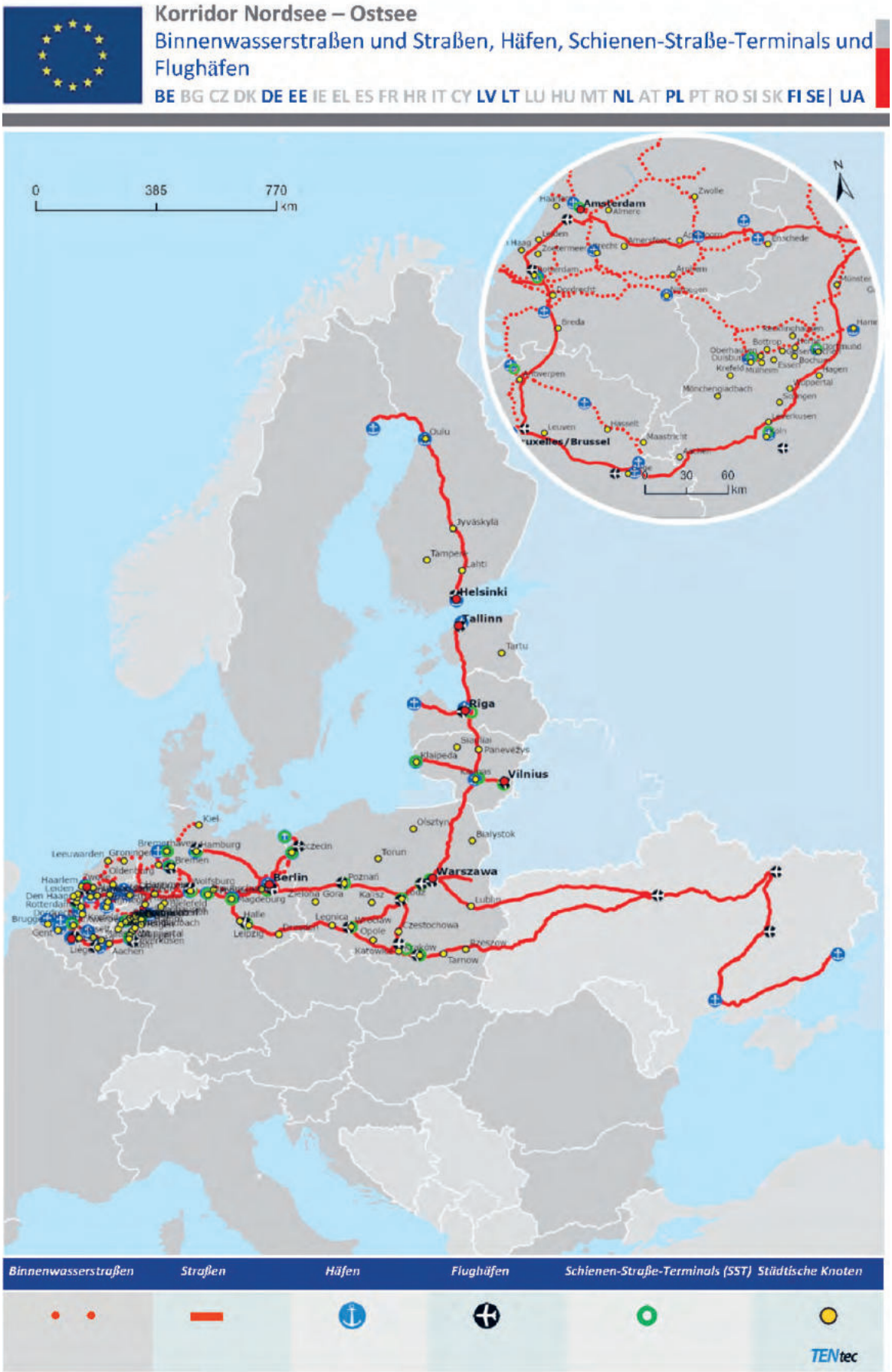
Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



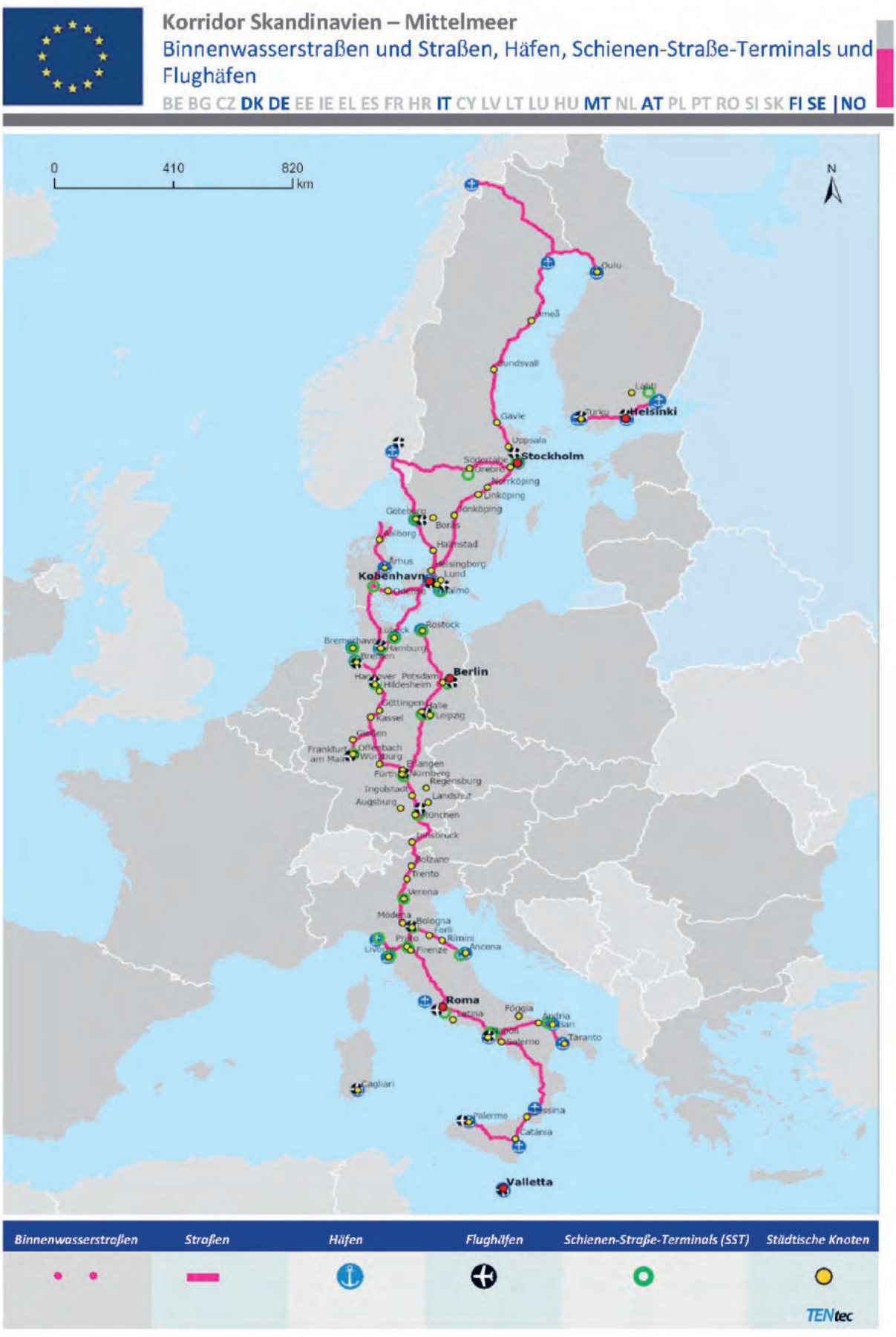
Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.

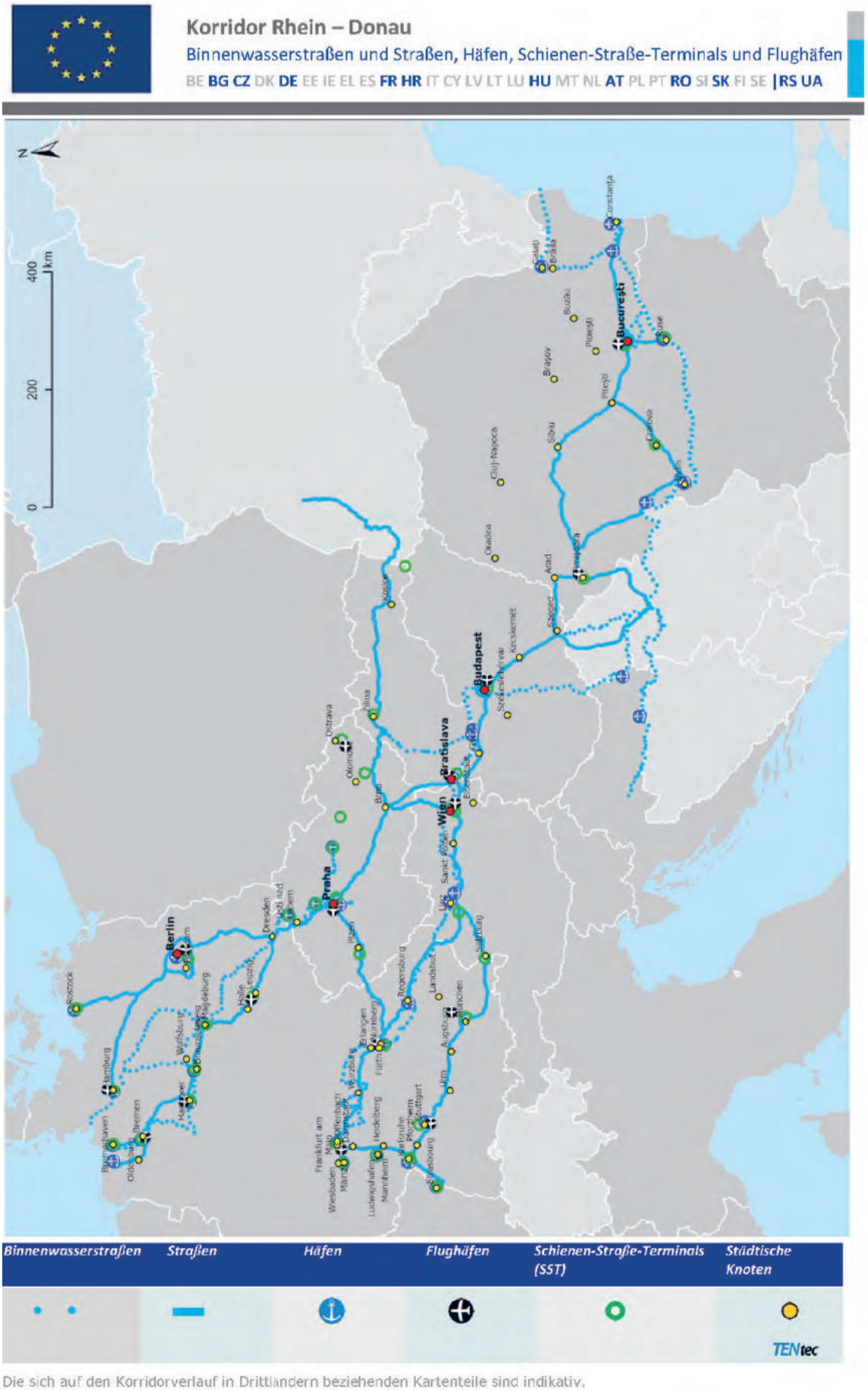


Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.

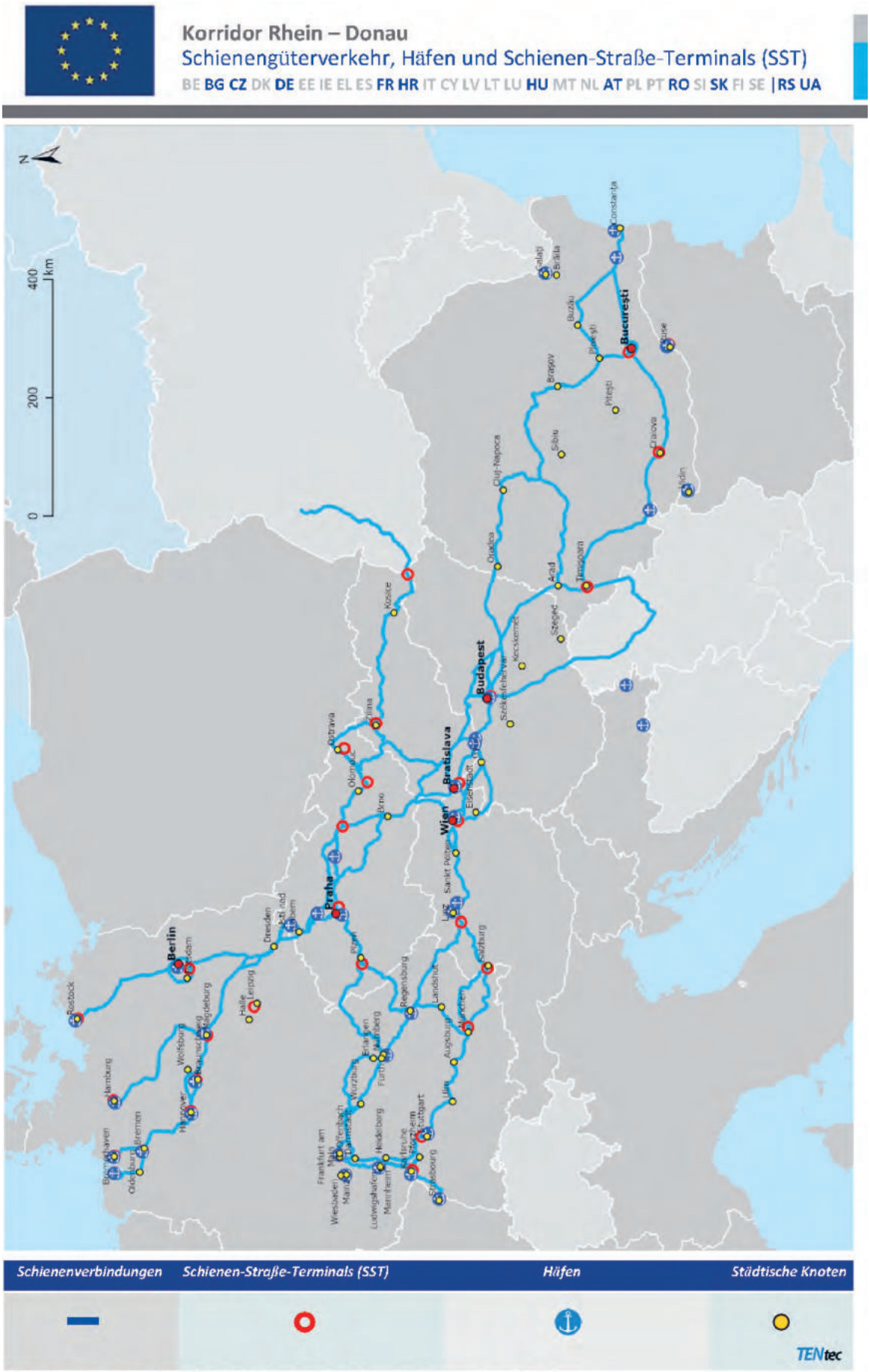

Korridor Ostsee – Adriatisches Meer
Binnenwasserstraßen und Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Gorzow Wielkopolski
Wloclawek
Plock
Warszawa
Poznan
Lodz
Zielona Gora
Radom
Legnica
Wroclaw
Kielce
Czestochowa
Opole
Katowice
Krakow
Bielsko-Biala
Zilina
Wien
Bratislava
Budapest
Kecskemet
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varazdin
Udine
Ljubljana
Zagreb
Padova
Venezia
Rijeka
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forli
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Binnenwasserstraßen
Straßen
Häfen
Flughäfen
Schienen-Straße-Terminals (SST)
Städtische Knoten
TENtec


Korridor Ostsee – Adriatisches Meer
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Włocławek
Płock
Warszawa
Poznań
Łódź
Zielona Góra
Wrocław
Opole
Częstochowa
Kraków
Bielsko-Biała
Vilina
Brno
Wien
Bratislava
Budapest
Graz
Maribor
Ljubljana
Zagreb
Rijeka
Venezia
Ferrara
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Schienenverbindungen
Schienen-Straße-Terminals (SST)
Häfen
Städtische Knoten
TENtec

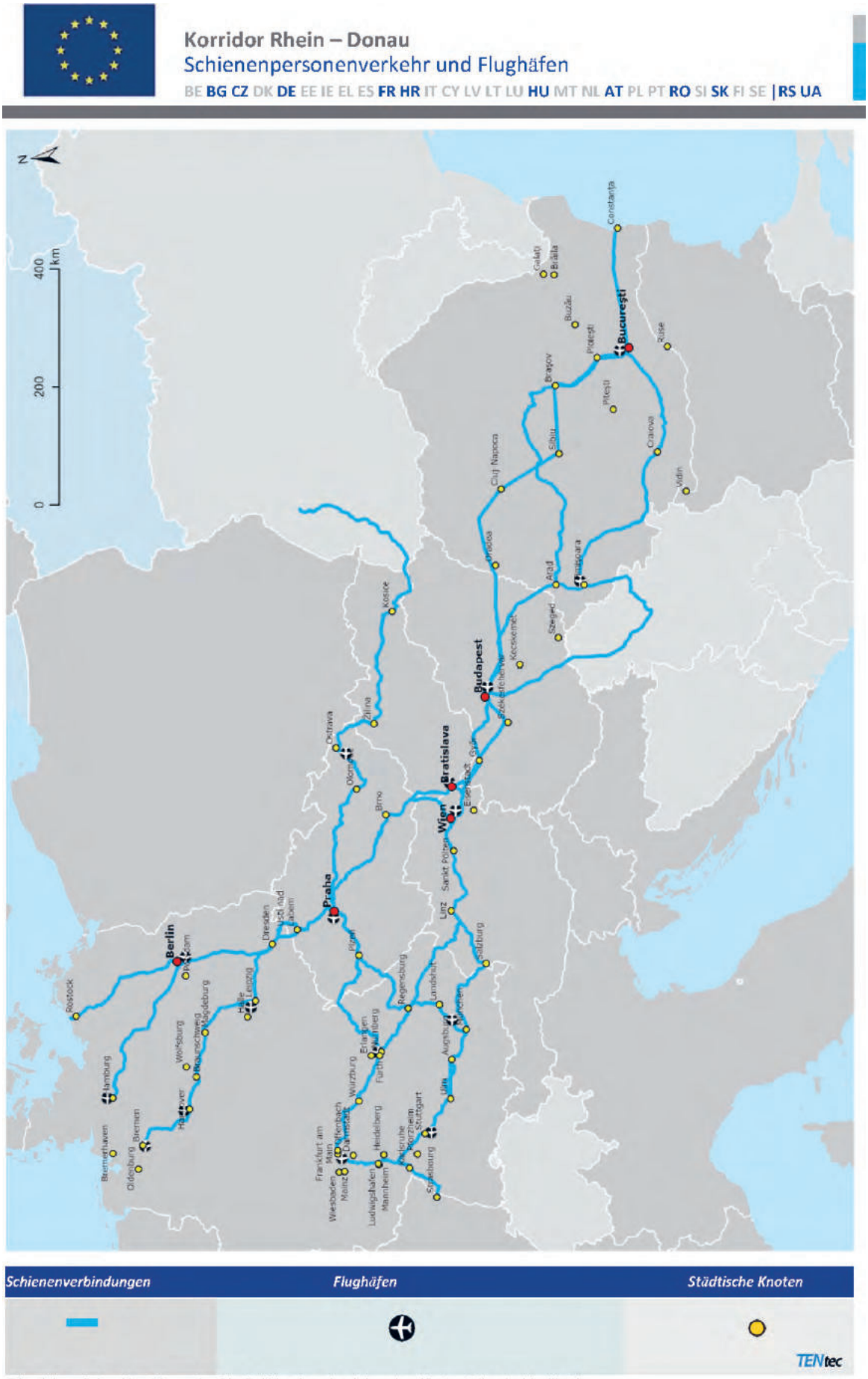

Korridor Ostsee – Adriatisches Meer
Schienenpersonenverkehr und Flughäfen
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Bydgoszcz
Włocławek
Płock
Łódź
Radom
Zielona Góra
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Bielsko-Biała
Kraków
Žilina
Graz
Maribor
Udine
Padova
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Schienenverbindungen
Flughäfen
Städtische Knoten
TENtec



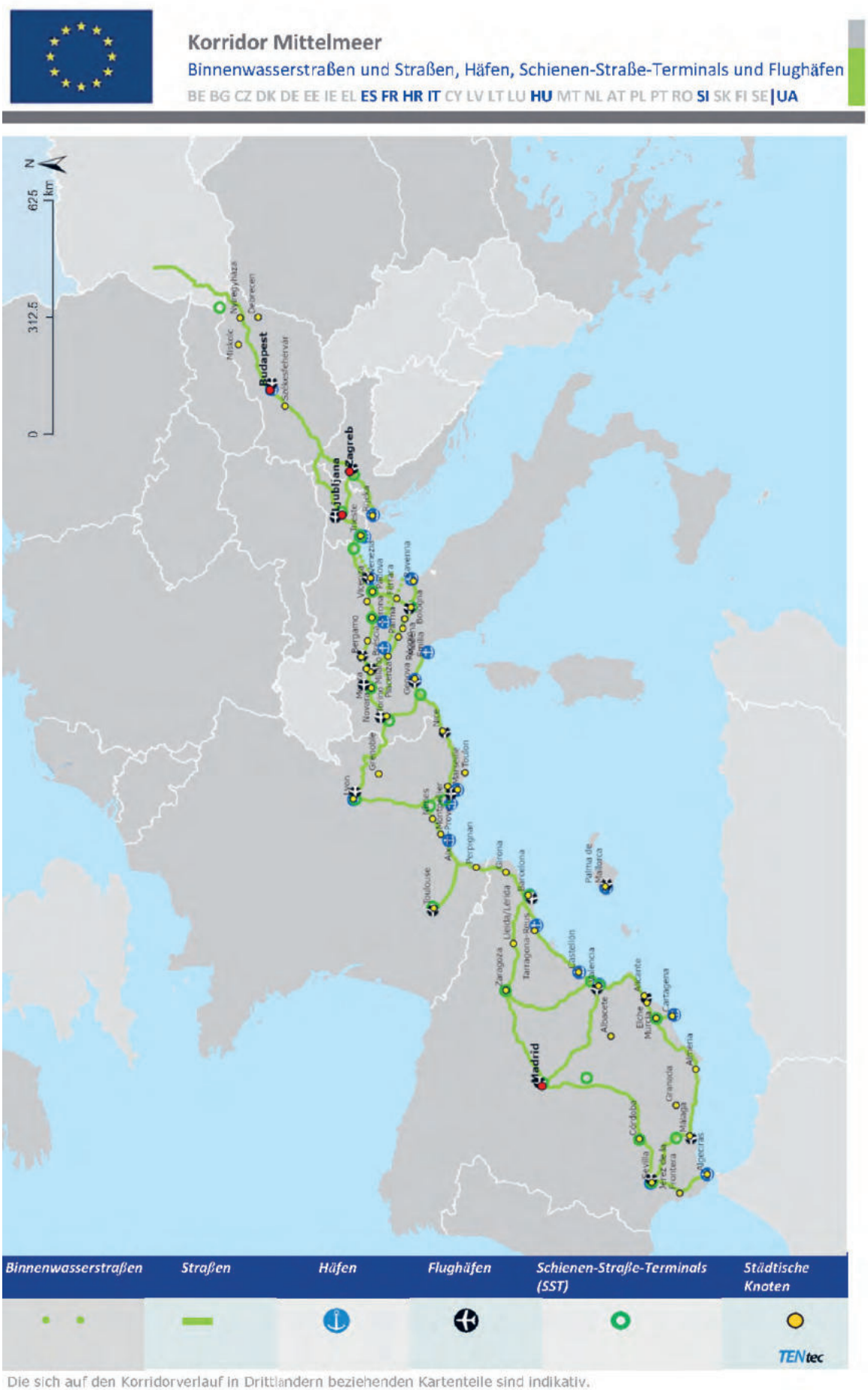
Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



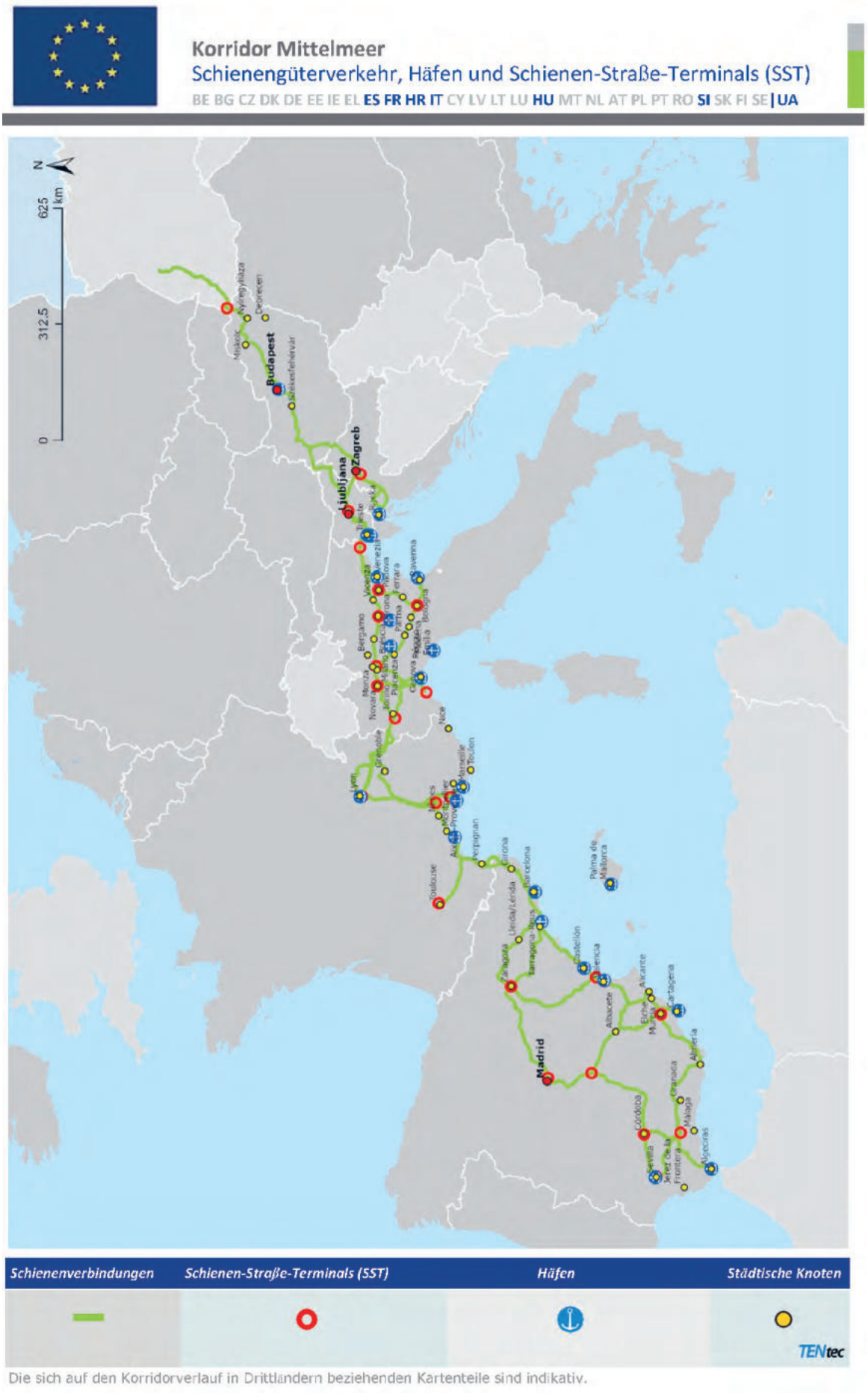
Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



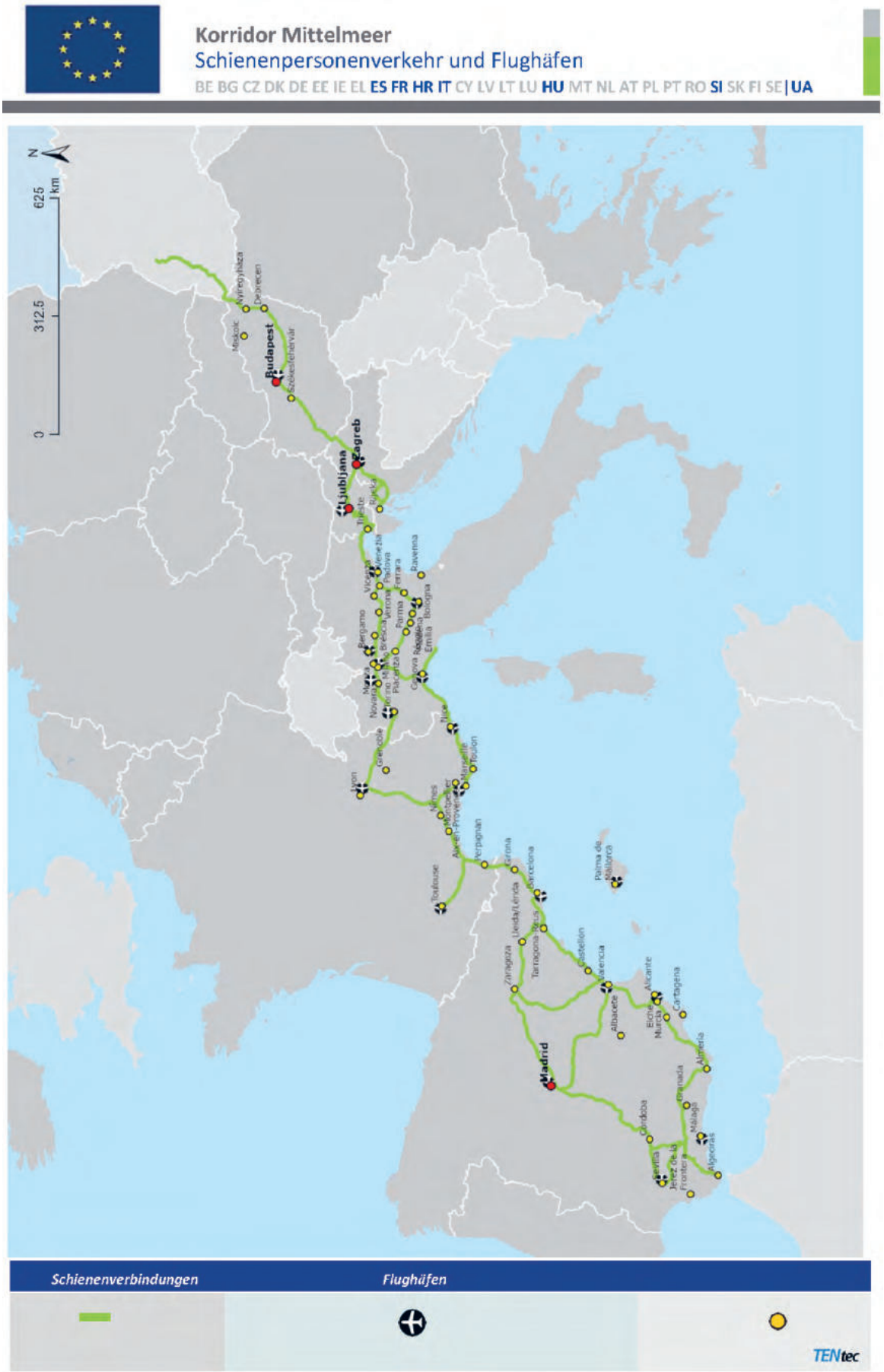
Die sich auf den Korridorverlauf in Drittlandern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittlandern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.



Die sich auf den Korridorverlauf in Drittländern beziehenden Kartenteile sind indikativ.

ANHANG IV

INDIKATIVE KARTEN DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES — AUSGEDEHNT AUF BESTIMMTE DRITTLÄNDER

Kartenübersicht für Nachbarländer

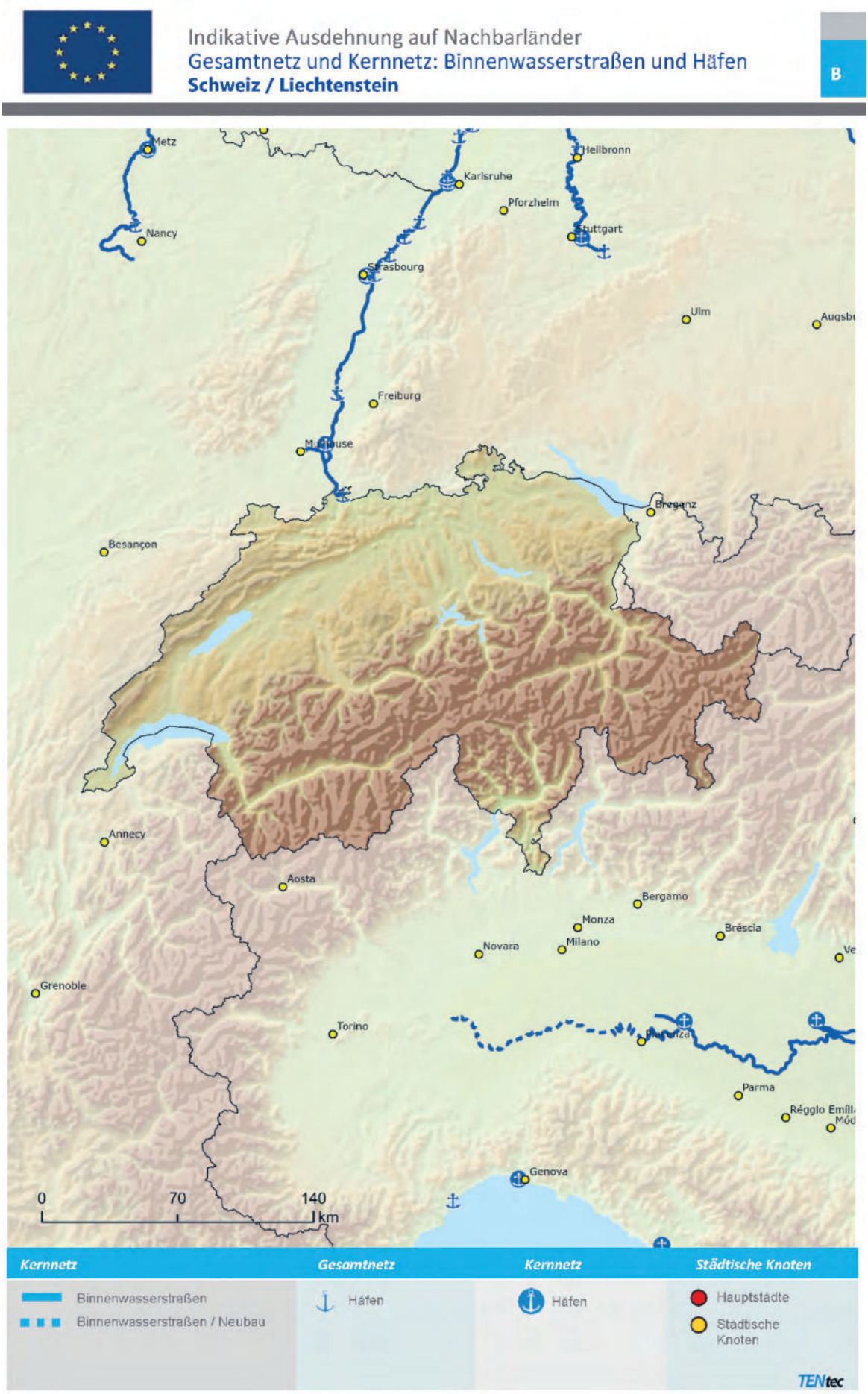


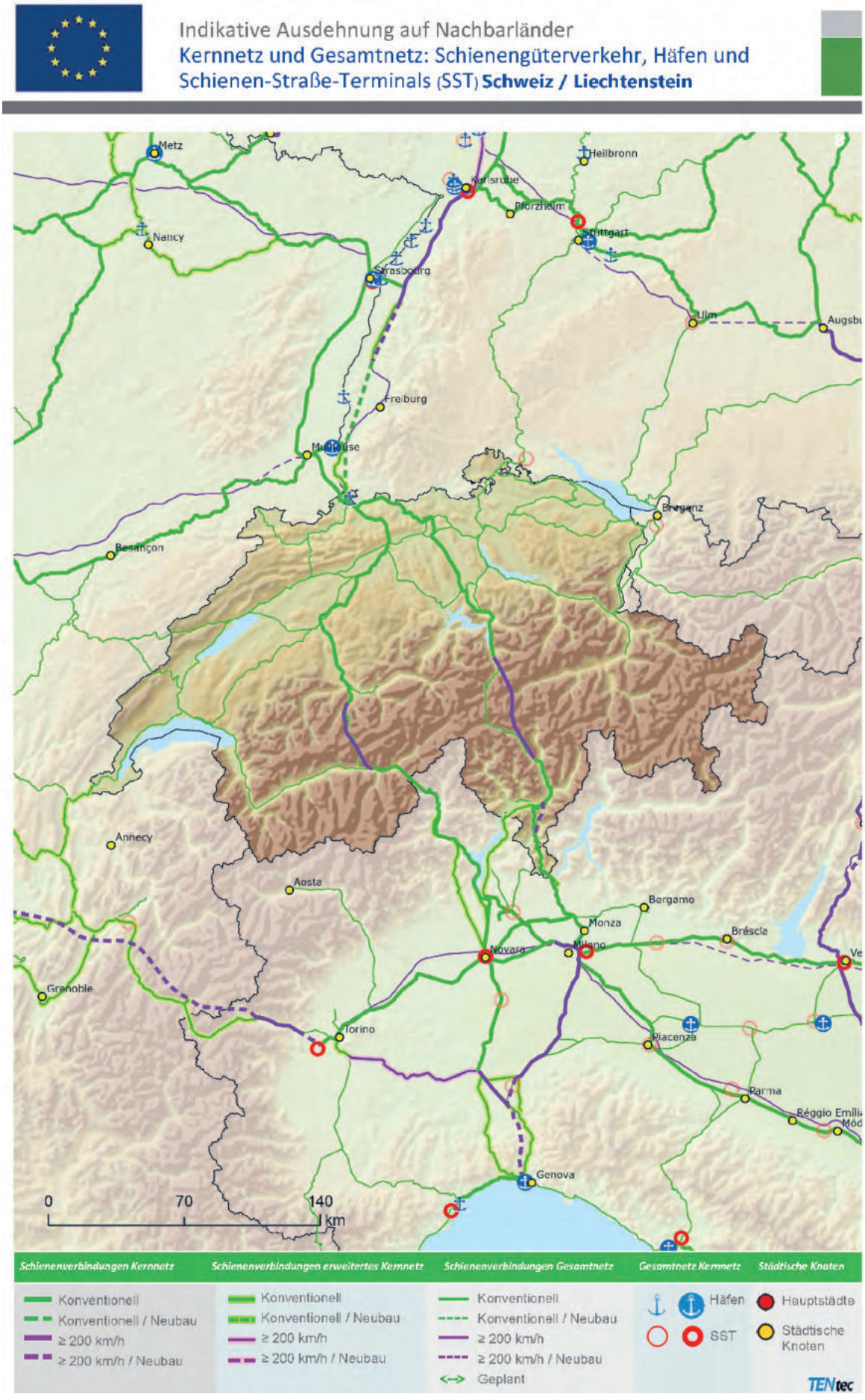

Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz und Kernnetz: Binnenwasserstraßen und Häfen Norwegen / Island
A
0
185
370
km
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Tampere
Gävle
Turku
Helsinki
Uppsala
Västerås
Stockholm
Örebro
Södertälje
Linköping
Borås
Jönköping
Aalborg
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

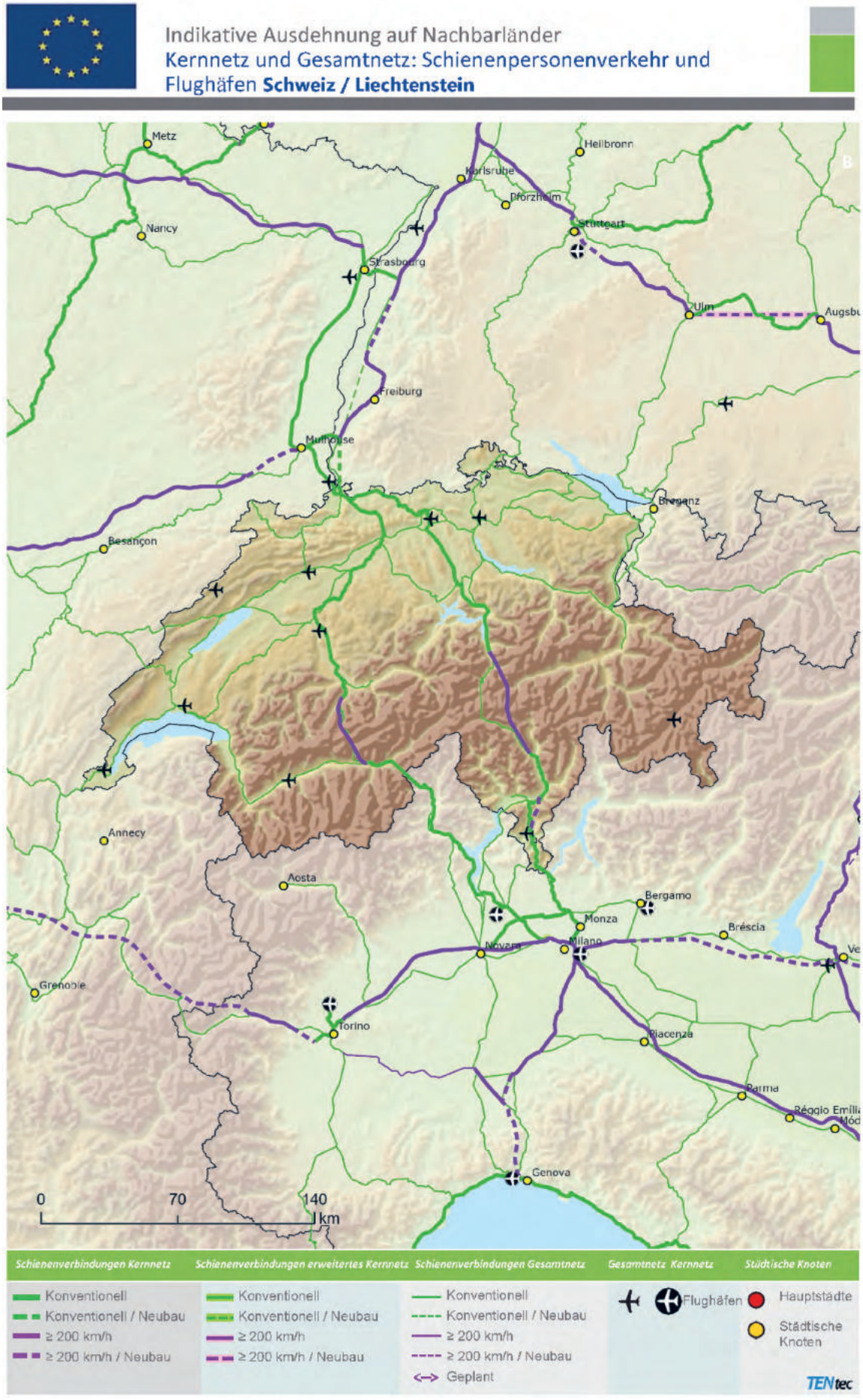

Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)Norwegen / Island
0
185
370
km
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Jyväskylä
Tampere
Gävle
Turku
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Linköping
Borås
Jönköping
Aalborg
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

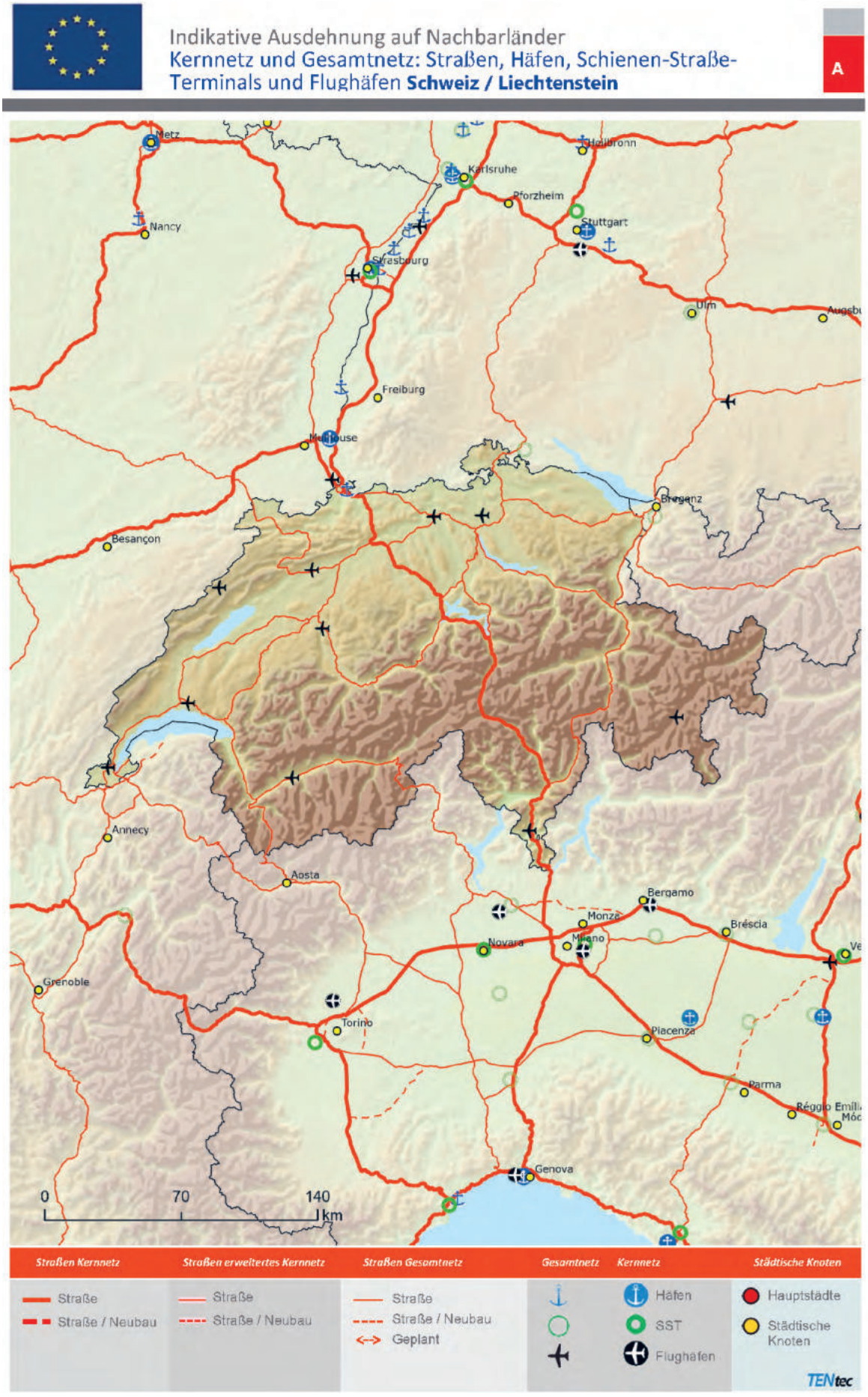

Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer Kernnetz und Gesamtnetz: Schienenpersonenverkehr und Flughäfen Norwegen / Island
A
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Tampere
Lahti
Helsinki
Gävle
Uppsala
Västerås
Stockholm
Örebro
Eskilstuna
Södertälje
Jönköping
Borås
Aalborg
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Flug-häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen Norwegen / Island
A
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Tampere
Lahti
Helsinki
Tallinn
Gävle
Uppsala
Västerås
Stockholm
Eskilstuna
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Göteborg
Helsingborg
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz und Kernnetz: Binnenwasserstraßen und Häfen
Schweiz / Liechtenstein
B
Metz
Nancy
Karlsruhe
Heilbronn
Pforzheim
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Freiburg
Besançon
Annecy
Aosta
Grenoble
Torino
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Brescia
Parma
Genova
0
70
140
km
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST) Schweiz / Liechtenstein
Metz
Nancy
Strasbourg
Karlsruhe
Pforzheim
Heilbronn
Stuttgart
Ulm
Augsbu
Freiburg
Mulhouse
Besançon
Bregenz
Annecy
Aosta
Grenoble
Torino
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Brescia
Piacenza
Parma
Reggio Emilia
Genova
0
70
140
km
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Schienenpersonenverkehr und Flughäfen Schweiz / Liechtenstein
Metz
Nancy
Karlsruhe
Pforzheim
Heilbronn
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Freiburg
Mulhouse
Bregenz
Besançon
Annecy
Aosta
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Brescia
Grenoble
Torino
Piacenza
Parma
Genova
0
70
140
km
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen Schweiz / Liechtenstein
A
Metz
Nancy
Karlsruhe
Heilbronn
Pforzheim
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Freiburg
Mulhouse
Bregenz
Besançon
Annecy
Aosta
Bergamo
Monza
Brescia
Novara
Milano
Grenoble
Torino
Piacenza
Parma
Genova
0
70
140
km
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer Gesamtnetz und Kernnetz: Binnenwasserstraßen und Häfen
Westlicher Balkan
C
Graz
Maribor
Varaždin
Pécs
Kecskemét
Szeged
Arad
Timişoara
Sibiu
Zagreb
Csúcsa
Craiova
Vidin
Sofia
Split
Foggia
Andria
Bari
Potenza
Taranto
Lecce
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Kernnetz und Gesamtnetz: Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
Westlicher Balkan
C
Graz
Maribor
Varaždin
Zagreb
Pécs
Kecskemét
Szeged
Arad
Timişoara
Osijek
Sibiu
Rîmnicu Vîlcea
Craiova
Split
Sofia
Foggia
Andria
Bari
Potenza
Taranto
Lecce
Kozani
Larisa
Ioannina
Volos
Lamia
0
95
190
km
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Hafen
SST
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer Kernnetz und Gesamtnetz: Schienenpersonenverkehr und Flughäfen Westlicher Balkan
C
N
Graz
Maribor
Varaždin
Pécs
Szeged
Arad
Timişoara
Zagreb
Osijek
Split
Sofia
Foggia
Andria
Bari
Potenza
Taranto
Lecce
Kerkyra
0
95
190
km
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
Westlicher Balkan
C
N
Zagreb
Szeged
Arad
Fécs
Varaždin
Kecskemét
Straßen Kernnetz
Straßen erweitertes Kernnetz
Straßen Gesamtnetz
Gesamtnetz Kernnetz
Städtische Knoten
Straße
Straße / Neubau
Straße
Straße / Neubau
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Häfen
SST
Flughäfen
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Binnenwasserstraßen und Häfen
Verkehrsnetz Östliche Partnerschaft: Moldau / Ukraine
D
N
Tartu
Riga
Panevėžys
Kaunas
Vilnius
Bielystok
Lublin
Rzeszow
Suceava
Botoşani
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Iaşi
Debrecen
Piatra-Neamt
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Buzău
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Ploieşti
Piteşti
Bucureşti
Constanţa
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
0
230
460
km
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Schienenverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
Verkehrsnetz Östliche Partnerschaft: Moldau / Ukraine
D
N
0
175
350
km
Tartu
Riga
Panevėžys
Vilnius
Białystok
Lublin
Rzeszów
Botoşani
Suceava
Iaşi
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Piatra-Neamţ
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Buzău
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Ploieşti
Piteşti
Constanţa
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
Verkehrsnetz Östliche Partnerschaft: Moldau / Ukraine
D
N
0
175
350
km
Tartu
Riga
Panevėžys
Kaunas
Vilnius
Białystok
Lublin
Rzeszów
Suceava
Botoşani
Iaşi
Baia Mare
Satu Mare
Debrecen
Piatra Neamţ
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Galaţi
Brăila
Buzău
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
Ploieşti
Constanţa
București
Giurgiu
Ruse
Varna
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Hafen
SST
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

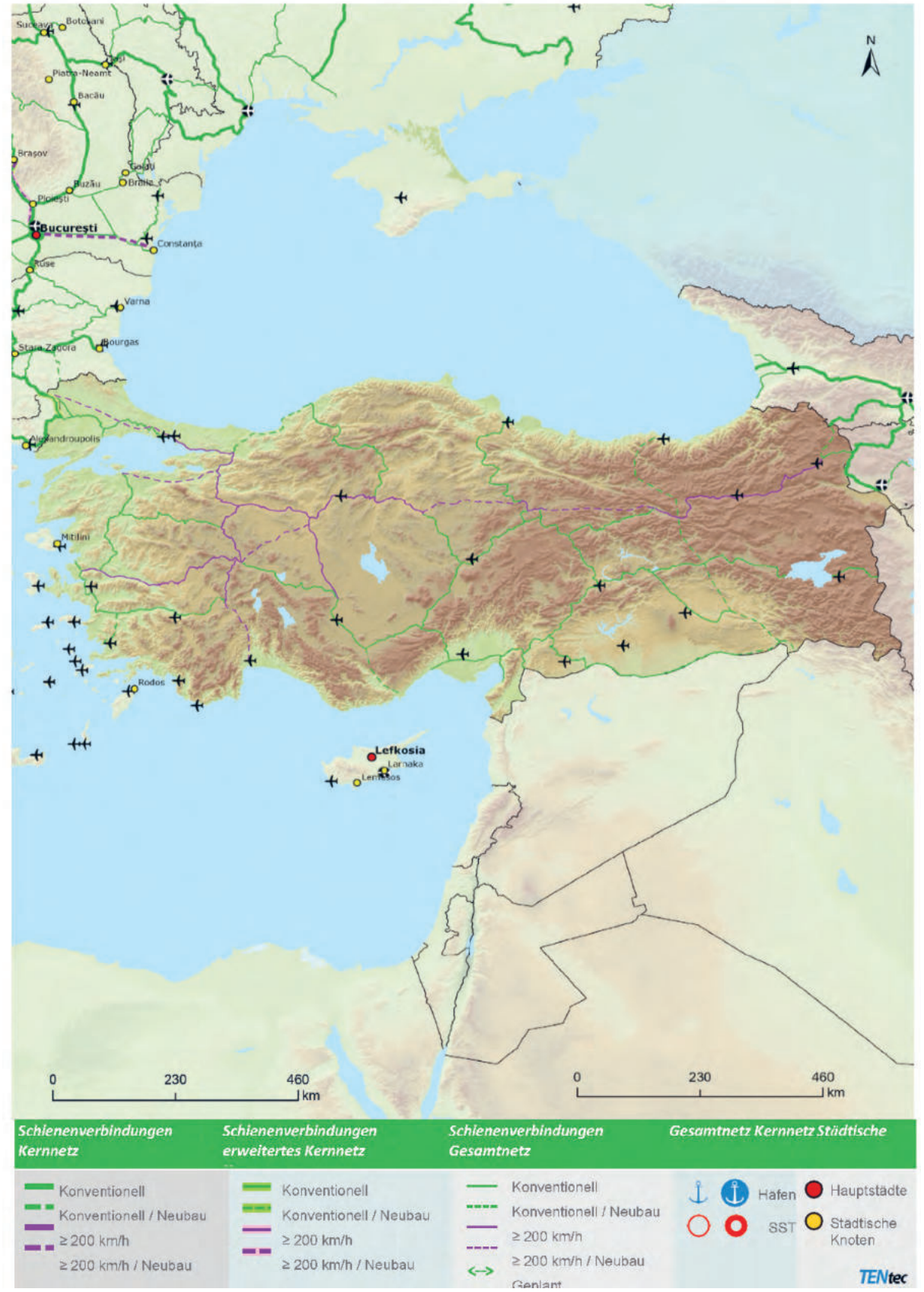

Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Schienenverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST)
Östliche Partnerschaft Armenien / Aserbaidschan / Georgien
E
0
125
250
km
N
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz Städtische
Häfen
SST
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Kernnetz und Gesamtnetz: Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und Flughäfen
Östliche Partnerschaft Armenien / Aserbaidschan / Georgien
E
0
125
250
km
N
Straßen Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen erweitertes Kernnetz
Straße
Straße / Neubau
Straßen Gesamtnetz
Straße
Straße / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Häfen
SST
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec


Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Binnenwasserstraßen und Häfen
Türkei
F
N
Suceava
Botoşani
Piatra-Neamţ
Bacău
Braşov
Buzău
Ploieşti
Brăila
Galaţi
București
Constanța
Ruse
Varna
Stara Zagora
Bourgas
Alexandroupolis
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
0
230
460
km
Kernnetz
Binnenwasserstraßen
Binnenwasserstraßen / Neubau
Gesamtnetz
Häfen
Kernnetz
Häfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer **Gesamtnetz:**
Schienengüterverkehr, Häfen und Schienen-Straße-Terminals (SST) Türkei

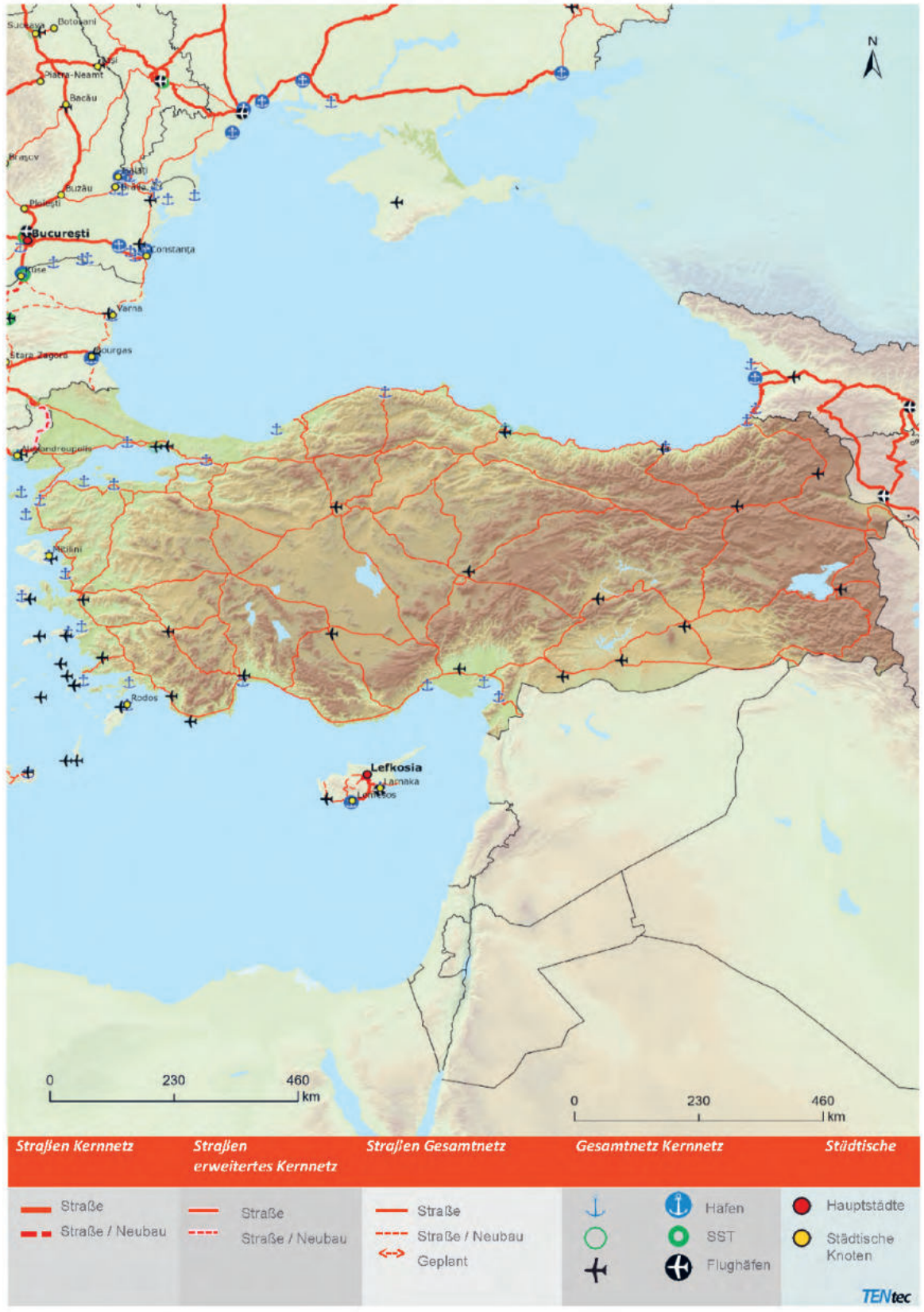
F




Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer
Gesamtnetz: Schienenpersonenverkehr und Flughäfen Türkei
F
N
Bucureşti
Constanţa
Varna
Bourgas
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0 230 460 km
0 230 460 km
Schienenverbindungen Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen erweitertes Kernnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Schienenverbindungen Gesamtnetz
Konventionell
Konventionell / Neubau
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Neubau
Geplant
Gesamtnetz Kernnetz
Flughäfen
Städtische Knoten
Hauptstädte
Städtische Knoten
TENtec

Indikative Ausdehnung auf Nachbarländer **Gesamtnetz**:
Straßen, Häfen, Schienen-Straße-Terminals und
Flughäfen **Türkei**

F



ANHANG V

LEITLINIEN FÜR DIE PLANUNG EINER NACHHALTIGEN URBANEN MOBILITÄT IN STÄDTISCHEN KNOTEN

Dieser Anhang enthält die Leitlinien für die Ausarbeitung von Plänen für eine nachhaltige urbane Mobilität in städtischen Knoten.

1. Ziele: Im Mittelpunkt eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (sustainable urban mobility plan, SUMP) sollte das Ziel stehen, die Zugänglichkeit im funktionalen Stadtgebiet für alle Nutzer, einschließlich Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, zu verbessern und für eine hochwertige, sichere, nachhaltige und emissionsarme Mobilität durch das funktionale Stadtgebiet hindurch und innerhalb dieses Gebiets zu sorgen, wobei die Rolle zu berücksichtigen ist, die öffentlicher Verkehr und aktive Mobilität zu diesem Zweck spielen können. Insbesondere sollten die emissionsfreie und emissionsarme Mobilität und die Umsetzung eines städtischen Verkehrssystems unterstützt werden, das zu einer besseren Gesamtleistung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes beiträgt, indem vor allem eine Infrastruktur für den nahtlosen Verkehr emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge und multimodale Personenverkehrsknoten, die die Einbindung der ersten und letzten Meile erleichtern, sowie multimodale Güterterminals entwickelt werden, die städtische Knoten bedienen.

2. Langfristige Vision und kurzfristiger Umsetzungsplan: Ein SUMP sollte eine langfristige Strategie für die künftige Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und multimodalen Diensten enthalten oder mit einer solchen bereits bestehenden langfristigen Strategie verknüpft sein. Er sollte darüber hinaus Vorgaben enthalten, wie sich mit dieser Strategie kurzfristig Ergebnisse erzielen lassen. Der Plan sollte in einen integrierten Ansatz für die nachhaltige Entwicklung des Stadtgebiets eingebettet und mit dem jeweiligen Flächennutzungsplan und der entsprechenden Raumplanung verknüpft sein. Sowohl die langfristige Vision als auch der kurzfristige Umsetzungsplan sollten auch in finanzieller Hinsicht direkt im SUMP oder alternativ unter Bezugnahme auf andere bestehende übergeordnete oder damit zusammenhängende Planungen angegangen werden, ohne finanzielle Verpflichtungen vorwegzunehmen.

3. Integration verschiedener Verkehrsträger: Ein SUMP sollte den multimodalen Verkehr fördern, indem verschiedene Verkehrsträger und Maßnahmen zur Erleichterung einer zugänglichen, nahtlosen und nachhaltigen Mobilität integriert werden. Er sollte Maßnahmen enthalten, die den Anteil nachhaltigerer Verkehrsträger — beispielsweise des öffentlichen Verkehrs, der geteilten Mobilität, der aktiven Mobilität und gegebenenfalls der Binnenschifffahrt und des Seeverkehrs — erhöhen. Auch sollte er Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Ökologisierung der urbanen Flotte, die Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzer und die Verringerung der Verkehrsüberlastung sowie die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit gemäß den Straßenverkehrssicherheitsstandards in der Union, vor allem für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, gegebenenfalls einschließlich Nutzern aktiver Verkehrsträger, enthalten.

4. Wirksames Funktionieren des Transeuropäischen Verkehrsnetzes: Ein SUMP sollte den Auswirkungen gebührend Rechnung tragen, die sich aus den verschiedenen städtischen Maßnahmen im Bereich der Personen- und Güterverkehrsflüsse für das Transeuropäische Verkehrsnetz ergeben, damit ein nahtloser Verkehr im Transit durch städtische Knoten, bei deren Umgehung oder ihrer Anbindung auch mit emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen gewährleistet ist. Insbesondere sollte er dafür sorgen, dass die Verkehrsüberlastung abnimmt, die Straßenverkehrssicherheit erhöht wird und Engpässe, die die Verkehrsströme im Transeuropäischen Verkehrsnetz beeinträchtigen, beseitigt werden.

5. Partizipativer Ansatz: Die Entwicklung und Umsetzung eines SUMP sollte nach einem integrierten Konzept mit einem hohen Maß an Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen und den zuständigen Behörden erfolgen. Dabei sollten auch Bürgerinnen und Bürger, Vertreter der Zivilgesellschaft und Wirtschaftsakteure einbezogen werden.

6. Überwachung und Leistungsindikatoren: Ein SUMP sollte Ziele, Vorgaben und Indikatoren enthalten, die die aktuelle und künftige Leistung des städtischen Verkehrssystems darstellen. Seine Umsetzung sollte anhand von Leistungsindikatoren überwacht werden.

ANHANG VI

ÄNDERUNG DER VERORDNUNG (EU) 2021/1153

Teil III des Anhangs der Verordnung (EU) 2021/1153 wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift erhält folgende Fassung:

   „GRENZÜBERSCHREITENDE UND FEHLENDE VERBINDUNGEN“

2. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

      „Indikative Listen vorermittelter grenzüberschreitender Verbindungen und fehlender Verbindungen“

   b) Die erste Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor ‚Atlantik‘“ und die zweite Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

   c) Die fünfte Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor ‚Ostsee — Adria‘“ und die sechste Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

   d) Die neunte Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor ‚Mittelmeer‘“ und die zehnte Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

   e) Die dreizehnte Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor ‚Nordsee — Ostsee‘“ und die vierzehnte Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

   f) Die siebzehnte Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor ‚Nordsee — Mittelmeer‘“ und die achtzehnte Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

   g) Die einundzwanzigste Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor ‚Orient/Östliches Mittelmeer‘“ und die zweiundzwanzigste Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

   h) Die fünfundzwanzigste Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor ‚Rhein — Alpen‘“ und die sechsundzwanzigste Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

   i) Die dreißigste Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor ‚Rhein — Donau‘“ und die einunddreißigste Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

   j) Die fünfunddreißigste Zeile mit der Überschrift „Kernnetzkorridor ‚Skandinavien — Mittelmeer‘“ und die sechsunddreißigste Zeile, in der die entsprechende Strecke aufgeführt ist, werden gestrichen.

ANHANG VII

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EU) Nr. 1315/2013	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5 Absätze 1 und 2
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 9
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 6 Absatz 1 und Artikel 10 Absatz 4
—	Artikel 11 Absätze 2 und 3
Artikel 10	Artikel 12
—	Artikel 13
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12 Absatz 1	Artikel 38 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe a	Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 12 Absatz 2 Buchstaben b und c	Artikel 15 Absatz 1
Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe d	Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a
—	Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben b und c
—	Artikel 15 Absätze 3 bis 6
Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe e	—
Artikel 12 Absatz 3	Artikel 15 Absatz 7 und Artikel 18 Absatz 8
—	Artikel 19
Artikel 13	Artikel 20
Artikel 14 Absatz 1	Artikel 21 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 2	Artikel 21 Absatz 3
Artikel 14 Absatz 3	Artikel 21 Absatz 2
Artikel 15 Absatz 1	Artikel 22 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 15 Absatz 2	Artikel 22 Absatz 1 Buchstabe b
—	Artikel 22 Absatz 1 Buchstabe c
—	Artikel 22 Absatz 2
—	Artikel 23 Absatz 1
Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe a	Artikel 23 Absätze 3 und 4
Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b	Artikel 23 Absatz 2

Verordnung (EU) Nr. 1315/2013	Vorliegende Verordnung
Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe c	Artikel 23 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe d
—	Artikel 23 Absätze 5 und 6
Artikel 16	Artikel 24
Artikel 17 Absatz 1	Artikel 29 Absatz 1
Artikel 17 Absatz 2	Artikel 29 Absatz 2
Artikel 17 Absatz 3	Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe a
—	Artikel 30 Absatz 2 Buchstaben b und c
—	Artikel 30 Absätze 3 und 4
Artikel 17 Absatz 4	Artikel 29 Absatz 3
Artikel 18	Artikel 30 Absatz 1
Artikel 19	Artikel 32
Artikel 20 Absatz 1	Artikel 25 Absatz 3
Artikel 20 Absatz 2	Artikel 25 Absatz 4
Artikel 20 Absatz 3	Artikel 25 Absatz 3
Artikel 21	Artikel 25 Absätze 1 und 2
Artikel 22	Artikel 26
Artikel 23	Artikel 28
Artikel 24 Absatz 1	Artikel 33 Absatz 1
Artikel 24 Absatz 2	Artikel 33 Absatz 2
Artikel 25	Artikel 34
Artikel 26	Artikel 35
—	Artikel 36 Absätze 1 bis 4
Artikel 27	Artikel 36 Absatz 5
—	Artikel 37
Artikel 28	Artikel 38
Artikel 29	Artikel 39
—	Artikel 40
Artikel 30	Artikel 41
—	Artikel 42
Artikel 31	Artikel 43
Artikel 32	Artikel 44
Artikel 33	Artikel 45
Artikel 34	Artikel 4 Buchstabe d
Artikel 35	Artikel 46
—	Artikel 47
—	Artikel 48
—	Artikel 49
Artikel 36	Artikel 5 Absatz 3

Verordnung (EU) Nr. 1315/2013	Vorliegende Verordnung
Artikel 37	Artikel 50
Artikel 38 Absatz 1	Artikel 6 Absatz 3 und Artikel 10 Absatz 2
Artikel 38 Absatz 2	—
Artikel 38 Absatz 3	Artikel 6 Absatz 1, Artikel 10 Absatz 4 und Artikel 63 Absatz 1
Artikel 39 Absatz 1	Artikel 5
Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe a Ziffern i und ii	Artikel 16
Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii	Artikel 18
Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iv	Artikel 17
Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe b	Artikel 23 Absatz 1 und Artikel 27 Absatz 1
Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c	Artikel 31
Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe d	Artikel 34 Absatz 1 Buchstabe f
Artikel 39 Absatz 3	Artikel 16 Absatz 11, Artikel 18 Absatz 8 und Artikel 31 Absatz 6
Artikel 40	—
Artikel 41 Absatz 1	Artikel 10 Absatz 3
Artikel 41 Absatz 2	Artikel 27 Absatz 2
—	Artikel 27 Absatz 3
Artikel 41 Absatz 3	Artikel 34 Absatz 1
Artikel 42	Artikel 51
Artikel 43	Artikel 7
Artikel 44	Artikel 11 Absatz 1
—	Artikel 11 Absätze 2 und 3
Artikel 45 Absätze 1 bis 5	Artikel 52 Absätze 1 bis 5
—	Artikel 52 Absätze 7 und 8
Artikel 45 Absatz 6	Artikel 53 Absatz 7
Artikel 45 Absatz 7	Artikel 53 Absatz 6
Artikel 45 Absatz 8	Artikel 52 Absatz 9
Artikel 45 Absatz 9	Artikel 52 Absatz 10
Artikel 46 Absatz 1	Artikel 53 Absatz 1
—	Artikel 53 Absatz 3
Artikel 46 Absatz 2	Artikel 53 Absatz 4
—	Artikel 53 Absatz 5
Artikel 47 Absatz 1	Artikel 54
—	Artikel 55 Absatz 1
Artikel 47 Absatz 2	Artikel 55 Absatz 2
—	Artikel 55 Absätze 3 und 4
Artikel 47 Absatz 3	Artikel 54 Absatz 4
Artikel 48	Artikel 52 Absatz 6

Verordnung (EU) Nr. 1315/2013	Vorliegende Verordnung
—	Artikel 56
Artikel 49 Absatz 1	Artikel 57
—	Artikel 60 Absatz 1
Artikel 49 Absatz 2	Artikel 60 Absatz 2
Artikel 49 Absatz 3	—
Artikel 49 Absatz 4	Artikel 58 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 49 Absatz 5	Artikel 58 Absatz 4
Artikel 49 Absatz 6	Artikel 58 Absatz 5
Artikel 50	Artikel 59
Artikel 51	Artikel 8 Absatz 8
Artikel 52	Artikel 61
Artikel 53	Artikel 62
Artikel 54	Artikel 63
Artikel 55	Artikel 8 Absatz 6
Artikel 56	Artikel 64
Artikel 57	Artikel 65
—	Artikel 66
—	Artikel 67
Artikel 58	Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 68
Artikel 59	Artikel 68
Artikel 60	Artikel 69
Anhang I	Anhang I
Anhang II	Anhang II
—	Anhang III
Anhang III	Anhang IV
—	Anhang V
—	Anhang VI

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1716

28.6.2024

EMPFEHLUNG (EU) 2024/1716 DER KOMMISSION

vom 19. Juni 2024

mit Leitlinien für die Auslegung der Artikel 5, 6 und 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf den Energieverbrauch im öffentlichen Sektor, die Renovierung öffentlicher Gebäude und die Vergabe öffentlicher Aufträge

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 3744)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) wurde die Verpflichtung eingeführt, bis 2030 auf Unionsebene ein übergeordnetes Ziel von mindestens 32,5 % Energieeinsparungen zu erreichen.

(2) In ihren Leitlinien „Article 5: Exemplary role of public bodies' buildings" (Artikel 5: Vorbildcharakter der Gebäude öffentlicher Einrichtungen) und „Article 6: Purchasing by public bodies" (Artikel 6: Beschaffung durch öffentliche Einrichtungen) hat die Kommission den Mitgliedstaaten im Jahr 2013 Orientierungshilfen für die Umsetzung und Anwendung der wichtigsten Bestimmungen der Richtlinie 2012/27/EU in Bezug auf den öffentlichen Sektor bereitgestellt, die ihnen dabei helfen sollen, geeignete Maßnahmen, Instrumente und Methoden einzuführen, um ihr Energieeinsparpotenzial voll ausschöpfen und das übergeordnete Energieeffizienzziel erreichen zu können.

(3) Die Richtlinie (EU) 2023/1791 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) wurde am 13. September 2023 angenommen. Mit ihr wurde die Richtlinie 2012/27/EU neu gefasst, wobei einige Bestimmungen unverändert blieben, gleichzeitig aber auch einige neue Anforderungen eingeführt wurden. Insbesondere wurden die Vorgaben hinsichtlich der Energieeffizienz für 2030 deutlich angehoben, auch in Bezug auf den öffentlichen Sektor.

(4) In Kapitel II der Richtlinie (EU) 2023/1791 über die Vorbildfunktion des öffentlichen Sektors wird auf die Vorreiterrolle des öffentlichen Sektors bei der Energieeffizienz hingewiesen. Artikel 5 enthält neue Verpflichtungen zur Senkung des Energieverbrauchs im öffentlichen Sektor. Mit Artikel 6 wurde der Anwendungsbereich der Verpflichtung zur Renovierung öffentlicher Gebäude erheblich erweitert. Mit Artikel 7 über die Vergabe öffentlicher Aufträge wurden bestehende Vorschriften angepasst und weitere Energieeffizienzverpflichtungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge eingeführt.

(5) Die Mitgliedstaaten müssen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Artikel 5, 6 und 7 sowie des Anhangs IV der Richtlinie (EU) 2023/1791 bis zum 11. Oktober 2025 in Kraft setzen.

(6) Die Mitgliedstaaten können nach eigenem Ermessen entscheiden, wie sie die Anforderungen in Bezug auf die Vorbildfunktion des öffentlichen Sektors umsetzen und erfüllen, um nationalen Gegebenheiten weitestmöglich Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2023/1791 auf einheitliche Weise auszulegen, um bei der Vorbereitung der Umsetzungsmaßnahmen zu einem kohärenten Verständnis der Richtlinie (EU) 2023/1791 in allen Mitgliedstaaten zu gelangen —

([1]) Richtlinie 2012/27/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur Energieeffizienz, zur Änderung der Richtlinien 2009/125/EG und 2010/30/EU und zur Aufhebung der Richtlinien 2004/8/EG und 2006/32/EG (ABl. L 315 vom 14.11.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/27/oj).

([2]) Richtlinie (EU) 2023/1791 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 zur Energieeffizienz und zur Änderung der Verordnung (EU) 2023/955 (ABl. L 231 vom 20.9.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/1791/oj).

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

Die Mitgliedstaaten sollten bei der Umsetzung der Artikel 5, 6 und 7 sowie des Anhangs IV der Richtlinie (EU) 2023/1791 in ihr nationales Recht die im Anhang dieser Empfehlung dargelegten Leitlinien für die Auslegung befolgen.

Brüssel, den 19. Juni 2024

Für die Kommission
Kadri SIMSON
Mitglied der Kommission

ANHANG

1. **EINFÜHRUNG**

Diese Leitlinien bieten den Mitgliedstaaten Orientierung bei der Auslegung der Richtlinie (EU) 2023/1791 im Rahmen ihrer Umsetzung in nationales Recht. Der Schwerpunkt liegt auf den Artikeln 5, 6 und 7 sowie Anhang IV der Richtlinie (EU) 2023/1791.

Die rechtsverbindliche Auslegung des Unionsrechts obliegt jedoch ausschließlich dem Gerichtshof der Europäischen Union.

2. **RECHTLICHER UND POLITISCHER KONTEXT**

Die Artikel 5, 6 und 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sind eng miteinander verknüpft, da die Erreichung der Ziele für die Gebäuderenovierung gemäß Artikel 6 und die energieeffiziente Vergabe öffentlicher Aufträge Auswirkungen auf die Senkung des Endenergieverbrauchs haben, die öffentliche Einrichtungen gemäß Artikel 5 erzielen müssen.

Diese drei Artikel sind auch mit den folgenden Artikeln der Richtlinie (EU) 2023/1791 verknüpft:

— Artikel 2 mit Begriffsbestimmungen, einschließlich der Definition des Begriffs „öffentliche Einrichtung“,

— Artikel 24 über die Verringerung der Energiearmut,

— Artikel 29 Absatz 4 über die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, öffentliche Einrichtungen darin zu bestärken, Energieleistungsverträge zur Überwindung von Investitionshemmnissen zu nutzen,

— Artikel 30 über die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, öffentliche Mittel und einen Zugang zu geeigneten Finanzierungsinstrumenten sicherzustellen,

— Anhang V der Richtlinie (EU) 2023/1791 hinsichtlich der Regel, dass Maßnahmen zur Förderung von Energieeffizienzverbesserungen im öffentlichen Sektor gemäß den Artikeln 5 und 6 im Hinblick auf die Erfüllung der Energieeinsparverpflichtungen nach Artikel 8 Absatz 1 anrechenbar sind, sofern sie die Anforderungen des Anhangs V der Richtlinie (EU) 2023/1791 erfüllen.

Artikel 6 steht auch im Zusammenhang mit der Richtlinie (EU) 2024/1275 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (im Folgenden „EPBD“), insbesondere in Bezug auf Niedrigstenergiegebäude, Nullemissionsgebäude, Ausweise über die Gesamtenergieeffizienz, den Überblick über den Gebäudebestand, der für die nationalen Gebäuderenovierungspläne erstellt werden musste, die Datenbank für die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und Renovierungspässe. Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 steht im Zusammenhang mit den Richtlinien 2014/23/EU ([2]), 2014/24/EU ([3]), 2014/25/EU ([4]) und 2009/81/EG ([5]) des Europäischen Parlaments und des Rates, in denen der Rahmen für die Auftragsvergabe festgelegt wird, dessen Ziel es ist sicherzustellen, dass Grundsätze wie ein fairer Wettbewerb und die Erzielung des größtmöglichen Nutzens aus Steuergeldern eingehalten werden, während in Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 die spezifischen Anforderungen für die Beschaffung von Produkten, Dienstleistungen, Gebäuden und Bauleistungen mit hoher Energieeffizienz festgelegt sind.

([1]) Richtlinie (EU) 2024/1275 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (ABl. L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj).

([2]) Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

([3]) Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([4]) Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/25/oj).

([5]) Richtlinie 2009/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe bestimmter Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge in den Bereichen Verteidigung und Sicherheit und zur Änderung der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG (ABl. L 216 vom 20.8.2009, S. 76, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/81/oj).

3. DEFINITION DES BEGRIFFS „ÖFFENTLICHE EINRICHTUNG“ IN DER RICHTLINIE (EU) 2023/1791

3.1. **Allgemein**

Die Artikel 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 gelten für öffentliche Einrichtungen im Sinne des Artikels 2 Nummer 12 der Richtlinie: Demnach bezeichnet der Ausdruck „öffentliche Einrichtungen“ nationale, regionale oder lokale Behörden und Stellen, die direkt von diesen Behörden finanziert und verwaltet werden, jedoch nicht gewerblicher oder kommerzieller Art sind.

Artikel 7 gilt hingegen für öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber im Sinne von Artikel 2 Nummern 14 und 15 der Richtlinie (EU) 2023/1791, worin wiederum auf die entsprechenden Begriffsbestimmungen in Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2014/23/EU, Artikel 2 Absatz 1 Nummer 1 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU sowie Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 2014/23/EU und Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU verwiesen wird.

Als wesentliches Element des politischen Portfolios, mit dem sichergestellt werden soll, dass die in den Artikeln 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 festgelegten Ziele erreicht werden, könnten die Mitgliedstaaten einen „Mechanismus für die Aufteilung von Zielen“ zwischen den öffentlichen Einrichtungen einführen, die alle gemeinsam als Gruppe ihren Endenergieverbrauch senken müssen, um das Ziel des Mitgliedstaats gemeinsam zu erreichen. Wie eine solche Aufteilung der Ziele organisiert werden sollte, hängt in erster Linie von der rechtlichen und administrativen Struktur der einzelnen Mitgliedstaaten ab.

3.2. **Nationale, regionale und lokale Behörden**

Nationale Behörden

Der Begriff „nationale Behörden“ ist weder in der Richtlinie (EU) 2023/1791 noch in der Richtlinie 2014/23/EU, der Richtlinie 2014/24/EU oder der Richtlinie 2014/25/EU definiert. In Bezug auf die Definition öffentlicher Einrichtungen in der Richtlinie (EU) 2023/1791 und angesichts des Erwägungsgrunds 33 der Richtlinie (EU) 2023/1791, in dem es heißt, dass sich die Begriffe „national“, „regional“ und „lokal“ auf die jeweilige Ebene einer Behörde in der staatlichen Struktur beziehen, kann der Begriff der „nationalen Behörden“ jedoch so verstanden werden, dass er der „zentralen“ Regierungsebene oder dem „Staat“ gleichzusetzen ist. Die zentrale Regierungsebene, die in föderalen Staaten die föderale Regierungsebene ist, umfasst insbesondere die Ministerien oder Abteilungen der Regierung. ([6])

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat festgestellt, dass der Begriff „Staat“ alle Organe umfasst, die die gesetzgebende, die vollziehende und die rechtsprechende Gewalt ausüben. ([7]) Daher können auch Parlamente ([8]) und die Justiz ([9]) als Beispiele für Behörden genannt werden, die Teil des Staates (und damit auch nationale Behörden) sind.

Das Verzeichnis der zentralen Regierungsbehörden in Anhang I der Richtlinie 2014/24/EU kann daher so verstanden werden, dass es öffentliche Auftraggeber enthält, die unter den Begriff „nationale Behörden“ fallen würden.

Der EuGH hat die Definition des Begriffs „Staat“ in der Rechtssache Beentjes näher ausgeführt, in der „Staat“ zumindest eine Einrichtung umfasst, „deren Zusammensetzung und Aufgaben gesetzlich geregelt sind und die insoweit von der öffentlichen Hand abhängig ist, als diese ihre Mitglieder ernennt, die Beachtung der sich aus ihren Handlungen ergebenden Verpflichtungen gewährleistet und die von ihr vergebenen öffentlichen Aufträge finanziert“ ([10]). Diese Definition wurde später in dem Sinne konkretisiert, dass sie nur Stellen ohne eigene Rechtspersönlichkeit umfasst ([11]).

Regionale Behörden

Gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 2014/24/EU umfassen „Gebietskörperschaften“ Behörden, die gemäß der Bezugnahme der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik nicht erschöpfend in NUTS 1 und 2 aufgeführt sind. Die Kommission geht davon aus, dass sich diese Definition in föderalen Staaten auf die regionale Regierungsebene (einschließlich der Länder oder Provinzen) und insbesondere auf die Ministerien oder Abteilungen dieser Regionalregierungen bezieht. ([13])

([6]) Arrowsmith, The Law of Public and Utilities Procurement, Band 1 (2014), S. 342.
([7]) C-323/96, Kommission/Belgien, ECLI:EU:C:1998:411, Rn. 27.
([8]) C-323/96, Kommission/Belgien, ECLI:EU:C:1998:411.
([9]) C-222/84, Johnston/Chief Constable, ECLI:EU:C:1986:206.
([10]) C-31/87, Gebroeder Beentjes BV/Niederlande, ECLI:EU:C:1988:422, Rn. 12.
([11]) C-306/97, Connemara Machine Turf/Coillte Teoranta, ECLI:EU:C:1998:623 und C-353/96, Kommission/Irland (1998), ECLI:EU:C:1998:611.
([12]) Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) (ABl. L 154 vom 21.6.2003, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj).
([13]) Arrowsmith, The Law of Public and Utilities Procurement, Band 1 (2014), S. 342.

Lokale Behörden

Gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 2014/24/EU umfassen „lokale Behörden" sämtliche Behörden der Verwaltungseinheiten, die gemäß der Bezugnahme der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik unter NUTS 3 fallen, sowie kleinere Verwaltungseinheiten im Sinne von Anhang III derselben Verordnung. Sie werden auch als „lokale Verwaltungseinheiten" ([14]) bezeichnet. Die Kommission geht davon aus, dass sich diese Definition auf die lokale oder kommunale Regierungsebene bezieht, einschließlich der allgemeinen lokalen Behörden, die für lokale Angelegenheiten zuständig sind.

3.3. **Finanzierungs- und Verwaltungskriterien**

Allgemein

Gemäß Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2023/1791 gelten „Stellen" nur dann als „öffentliche Einrichtungen", wenn sie durch nationale, regionale oder lokale Behörden (unter anderem) „direkt … finanziert und verwaltet werden" ([15]). Die Verwendung des Wortes „und" impliziert, dass beide Kriterien, das heißt, das „Finanzierungskriterium" und das „Verwaltungskriterium" erfüllt sein müssen, damit eine „Stelle" als „öffentliche Einrichtung" gelten kann. ([16])

Stellen

„Stellen" sind abgegrenzte Organisationen mit eigener Rechtspersönlichkeit. Die Rechtspersönlichkeit muss auf der Ebene der Mitgliedstaaten bewertet werden. In der Regel kann jedoch davon ausgegangen werden, dass juristische Personen des öffentlichen Rechts (Einrichtungen, Institutionen, Fonds) und des Privatrechts (z. B. Körperschaften, Vereine, private Stiftungen, Genossenschaften, Europäische Unternehmen (SE) und Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigungen (EWIV)) Stellen sind.

Verwaltungskriterium

Im Gegensatz zur Definition von Einrichtungen des öffentlichen Rechts in Artikel 2 Absatz 1 Nummer 4 der Richtlinie 2014/24/EU und den darin festgelegten Abhängigkeitskriterien bezieht sich die Definition der öffentlichen Einrichtungen in Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2023/1791 nur auf die Verwaltungs- und Finanzierungskriterien und nicht auf das Aufsichtskriterium. In Erwägungsgrund 35 der Richtlinie (EU) 2023/1791 wird erläutert, dass das Verwaltungskriterium erfüllt ist, wenn eine nationale, regionale oder lokale Behörde über die Mehrheit in Bezug auf die Wahl des Managements der Stelle verfügt. Diese Definition unterscheidet sich von der Definition in Artikel 2 Absatz 1 Nummer 4 der Richtlinie 2014/24/EU, da sie

i) nicht den Fall vorsieht, dass eine andere öffentliche Einrichtung eine Mehrheit in Bezug auf die Wahl des Managements der Stelle hat, und

ii) auf das „Management" einer Stelle beschränkt ist. Daher führt lediglich eine Mehrheit einer nationalen, regionalen oder lokalen Behörde bei der Wahl des Verwaltungs- oder Aufsichtsorgans einer Einrichtung nicht dazu, dass eine Stelle als öffentliche Einrichtung eingestuft wird.

In diesem Zusammenhang ist der Begriff „Mehrheit" im Sinne von „mehr als die Hälfte" auszulegen. Im Gegensatz zum Ernennungskriterium in Artikel 2 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe c der Richtlinie 2014/24/EU reichen indirekte Ernennungsrechte (z. B. durch eine Einrichtung, die ihrerseits mehrheitlich von einer nationalen, regionalen oder lokalen Behörde ernannt wird) nicht aus, um das Verwaltungskriterium zu erfüllen, da die Verwaltung durch diese Behörden direkt sein muss.

Finanzierungskriterium

Unter Finanzierung durch eine nationale, regionale oder lokale Behörde ist ein Beitrag von Mitteln zu verstehen, der unter anderem Zahlungen, Darlehen, Zuschüsse, Garantien, Beihilfen oder die Bereitstellung von Personal und Sachgütern umfassen kann.

Finanzierung durch Behörden bedeutet daher, dass die den betreffenden Stellen zur Verfügung gestellten Mittel von der öffentlichen Hand stammen müssen. Erfolgt die Finanzierung hingegen hauptsächlich durch die Erhebung von Gebühren (wie dies z. B. bei öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten oder Krankenkassen der Fall ist) auf der Grundlage einer entsprechenden gesetzlichen Regelung und damit nicht direkt durch nationale, regionale oder lokale Behörden, liegt keine Finanzierung durch Behörden vor, sodass das Finanzierungskriterium nach Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2023/1791 nicht erfüllt wäre. Gleiches gilt, wenn nationale, regionale oder lokale Behörden den betreffenden Stellen das Recht einräumen, die jeweiligen Gebühren selbst zu erheben.

([14]) Lokale Verwaltungseinheiten, siehe https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/local-administrative-units/.
([15]) Hervorhebung hinzugefügt.
([16]) In den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge sind dies alternative Kriterien.

In Erwägungsgrund 35 der Richtlinie (EU) 2023/1791 wird das in Artikel 2 Nummer 12 enthaltene Finanzierungskriterium insofern näher bestimmt, als es nur dann erfüllt ist, wenn eine bestimmte Stelle überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanziert wird. Der Ausdruck „überwiegend finanziert" kann so interpretiert werden, dass er „mehr als die Hälfte", d. h. mehr als 50 % bedeutet. Sobald die 50%-Grenze überschritten ist, ist folglich das Finanzierungskriterium von Artikel 2 Nummer 12 erfüllt.

Nicht gewerblicher oder kommerzieller Charakter

Gemäß dem Wortlaut in Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2023/1791 wird in der Definition des Begriffs „öffentliche Einrichtungen" im Unterschied zur Definition des Begriffs „Einrichtungen des öffentlichen Rechts" in den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge nicht verlangt, dass Stellen zu dem besonderen Zweck eingerichtet werden, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben zu erfüllen, um dieser Definition entsprechen zu können. Folglich muss vor der Überprüfung, ob die betreffenden Stellen gemäß Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2023/1791 nicht gewerblicher oder kommerzieller Art sind, nicht geprüft werden, ob diese Stellen zu dem besonderen Zweck eingerichtet wurden, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben zu erfüllen.

Nach der Rechtsprechung des EuGH sind bei der Beurteilung, ob eine Tätigkeit von einer Stelle in gewerblicher oder kommerzieller Eigenschaft ausgeübt wird, alle rechtlichen und tatsächlichen Umstände zu berücksichtigen, die zum Zeitpunkt der Einrichtung der Stelle gegeben sind, sowie die Voraussetzungen, denen die Tätigkeit der Stelle unterliegt. ([17]) Ganz allgemein hat der EuGH entschieden, dass es wenig wahrscheinlich ist, dass die von einer Stelle ausgeübten Tätigkeiten nicht gewerblicher Art sind, wenn sie unter normalen Marktbedingungen tätig ist, eine Gewinnerzielungsabsicht hat und die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Verluste trägt. ([18]) Daraus lässt sich ableiten, dass eine Stelle, die keine Aufgaben „gewerblicher oder kommerzieller Art" wahrnimmt, grundsätzlich eine Stelle ist, die nicht am allgemeinen Geschäftsleben auf dem relevanten Markt im Wettbewerb mit privaten Wirtschaftsteilnehmern unter denselben Bedingungen (d. h. nach denselben wirtschaftlichen Regeln) teilnimmt und nicht das wirtschaftliche Risiko (einschließlich Insolvenzrisiko) ihres Handelns trägt.

Ob eine solche Stelle z. B. vollständig unter Wettbewerbsbedingungen tätig ist, ist nicht nur im Hinblick auf ihre Ziele (auch im Hinblick auf den in der Satzung oder Geschäftsordnung definierten Gesellschaftszweck) zu beurteilen, sondern vor allem auch auf der Grundlage einer objektiven Beurteilung des betreffenden konkreten Marktes. In diesem Sinne ist es besonders wichtig, ob die Stelle ihre Aufgaben in einer Wettbewerbssituation mit privaten Unternehmen oder Unternehmen, die auf privatwirtschaftliche Ziele ausgerichtet sind, erfüllt oder ob sie aufgrund einer besonderen rechtlichen oder tatsächlichen Stellung zumindest teilweise von einer „Wettbewerbssituation" am Markt ausgeschlossen ist.

Ein weiteres Indiz für eine „nichtgewerbliche Art" ist, dass finanzielle Verluste nicht von der Stelle selbst zu tragen sind, sondern eine kostentragende Verpflichtung des Staates z. B. per Gesetz, in der Satzung oder in anderen privatrechtlichen Vereinbarungen vorgesehen ist oder es sehr wahrscheinlich erscheint, dass sie vom Staat getragen werden; diese Ausrichtung wurde z. B. in Bezug auf staatliche Gefängnisse gewählt ([19]). Mit anderen Worten ist eine Einstufung als gewerbliche Tätigkeit nicht anwendbar, wenn das „finanzielle Risiko" nicht besteht.

Andere Argumente für das Vorliegen einer „nichtgewerblichen" Tätigkeit sind die Wahrscheinlichkeit, dass eine nationale, regionale oder lokale Behörde Maßnahmen ergreift, um eine Zwangsliquidation der Stelle zu verhindern, oder dass eine solche Behörde Maßnahmen ergreift, um eine Stelle zu „retten", anstatt ihr Scheitern zuzulassen. ([20])

Wenn eine Stelle (neben gewerblichen Tätigkeiten) nichtgewerbliche Tätigkeiten ausübt, sind die nichtgewerblichen Tätigkeiten entscheidend für die Beurteilung, ob es sich bei der betreffenden Stelle um eine öffentliche Einrichtung handelt, selbst wenn die meisten ihrer Tätigkeiten gewerblicher Art sind. ([21]) Dies gilt auch dann, wenn die gewerblichen Tätigkeiten einer Stelle klar von ihren nichtgewerblichen Tätigkeiten getrennt sind.

Öffentliche Einrichtungen in der Rechtsprechung

Bei der Umsetzung der Definition öffentlicher Einrichtungen in die Praxis und als mögliche Orientierung für die Festlegung der Behörden und Stellen, die unter die Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2023/1791 fallen, können sich die Mitgliedstaaten auf die in Anhang I der Richtlinie 2014/24/EU enthaltene Liste der zentralen Regierungsbehörden stützen — bei denen es sich um „nationale Behörden" im Sinne von Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2023/1791 handelt.

([17]) Siehe z. B. C-567/15, LitSpecMet, ECLI:EU:C:2017:736, Rn. 43 und C-393/06, Ing. Aigner (2008), ECLI:EU:C:2008:213.
([18]) Siehe z. B. C-567/15, LitSpecMet, ECLI:EU:C:2017:736, Rn. 44.
([19]) C-283/00, Kommission/Spanien, ECLI:EU:C:2003:544.
([20]) C-18/01, Korhonen u. a., ECLI:EU:C:2003:300, Rn. 91.
([21]) C-360/96, Gemeente Arnhem, ECLI:EU:C:1998:525, Rn. 55.

Als Beispiele für Stellen, die gemäß der Rechtsprechung nicht gewerblicher oder kommerzieller Art sind, können genannt werden ([22]):

— eine spanische Stelle, die Unterstützungsleistungen für den Strafvollzug erbringt, ([23])

— Bestattung Wien GmbH, ([24])

— Fernwärme Wien Gesellschaft m.b.H., ([25])

— Telekom Austria AG, ([26])

— eine gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft. ([27]), ([28])

4. VERPFLICHTUNG IM ZUSAMMENHANG MIT ARTIKEL 5

4.1. Verpflichtung zur Senkung des Endenergieverbrauchs

Der Artikel 5 ist gegenüber der Richtlinie 2012/27/EU neu.

Gemäß Artikel 5 Absatz 1 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass der Gesamtendenergieverbrauch aller öffentlichen Einrichtungen zusammen gegenüber dem Ausgangsjahr 2021 jährlich um mindestens 1,9 % gesenkt wird.

Die Senkung des Endenergieverbrauchs sollte in erster Linie durch Verbesserungen der Energieeffizienz aller öffentlichen Dienstleistungen realisiert werden ([29]).

Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Sektoren öffentlicher Verkehr und Streitkräfte von dieser Verpflichtung auszunehmen. Das bedeutet, dass einer dieser Sektoren oder beide ausgenommen werden können. Es sollte jedoch betont werden, dass es sich hierbei um eine Möglichkeit und nicht um eine Verpflichtung handelt. Der Sektor Streitkräfte ist energieintensiv und macht einen erheblichen Anteil am Energieverbrauch des öffentlichen Sektors aus. ([30]) Darüber hinaus ist der Verteidigungssektor aufgrund der Arbeit des Konsultationsforums für nachhaltige Energie im Verteidigungs- und Sicherheitssektor ([31]), das 2016 seine Arbeit aufnahm, umfassend mit Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz vertraut und steht solchen Maßnahmen im Allgemeinen positiv gegenüber. Auch der Sektor öffentlicher Verkehr verfügt über ein beträchtliches, wirtschaftlich attraktives Energieeffizienzpotenzial, insbesondere hinsichtlich der Elektrifizierung des Verkehrs. Darüber hinaus ist dies der einzige Wirtschaftszweig, in dem der Energieverbrauch im Laufe der Jahre stetig gestiegen ist. Daher wird den Mitgliedstaaten empfohlen, den potenziellen Beitrag, den die Streitkräfte und der öffentliche Verkehr zur Erreichung der nationalen Ziele leisten könnten, sorgfältig zu prüfen und die Beseitigung der regulatorischen und rechtlichen Hemmnisse für ihre vollständige Nutzung in Erwägung zu ziehen.

([22]) Diese Beispiele dienen nur zur groben Orientierung. Eine Einzelfallbetrachtung ist immer erforderlich.
([23]) C-283/00, Kommission/Spanien, ECLI:EU:C:2003:544.
([24]) C-373/00, Adolf Truley, ECLI:EU:C:2003:110.
([25]) C-393/06, Ing., Aigner, ECLI:EU:C:2008:213.
([26]) C-324/98, Telaustria und Telefonadress, ECLI:EU:C:2000:669.
([27]) Österreichischer Oberster Gerichtshof OGH, 31.1.2002, 6 Ob 236/01a.
([28]) Hinsichtlich der Auslegung des Kriteriums einer gewerblichen oder kommerziellen Art kann beispielsweise auf die Rechtssache C-373/00, ECLI:EU:C:2003:110, die Rechtssache C-360/96, Gemeente Arnhem und Gemeente Rheden/BFI Holding (1998), ECLI:EU:C:1998:525, die Rechtssache C-18/01, Korhonen u. a. (2003), ECLI:EU:C:2003:300 und die Rechtssache C-283/00, Kommission/Spanien (2003), ECLI:EU:C:2003:544 verwiesen werden.
Hinsichtlich der Auslegung des Finanzierungskriteriums kann beispielsweise auf die Rechtssache C-380/98, R./HM Treasury Ex p. University of Cambridge(2000), ECLI:EU:C:2000:529, die Rechtssache C-115/12 P, Frankreich/Kommission(2013), ECLI:EU:C:2013:596 und für die Unterscheidung von der indirekten Finanzierung z. B. auf die Rechtssache C-337/06, Bayerischer Rundfunk (2007), ECLI:EU:C:2007:786 oder die Rechtssache C-300/07, Hans & Christophorus Oymanns/AOK Rheinland/Hamburg (2009), ECLI:EU:C:2009:358 verwiesen werden.
Hinsichtlich der Auslegung des Verwaltungskriteriums kann beispielsweise auf die Rechtssache C-380/98, R./HM Treasury Ex p. University of Cambridge (2000), ECLI:EU:C:2000:529, die Rechtssache C-237/99, Kommission/Frankreich (2001), ECLI:EU:C:2001:70 und hinsichtlich der Unterscheidung von der indirekten Verwaltung zum Beispiel auf die Rechtssache C-44/98, Mannesmann/Strohal (1998), ECLI:EU:C:1998:4 verwiesen werden.
([29]) Als ein Grund für die Verpflichtung zur Senkung des Endenergieverbrauchs wird Folgendes angeführt: „Der öffentliche Sektor stellt daher eine wichtige treibende Kraft dar, wenn es darum geht, die Marktveränderung hin zu effizienteren Produkten, Gebäuden und Dienstleistungen zu fördern und bei Bürgern und Unternehmen Verhaltensänderungen in Bezug auf den Energieverbrauch zu bewirken. Außerdem kann eine Senkung des Energieverbrauchs als Folge von Maßnahmen zur Energieeffizienzverbesserung öffentliche Gelder für andere Zwecke freisetzen. Nationale, regionale und lokale öffentliche Einrichtungen sollten bei der Energieeffizienz mit gutem Beispiel vorangehen.“ Der Schwerpunkt liegt daher auf Energieeffizienzmaßnahmen, um das Ziel der Senkung des Endenergieverbrauchs zu erreichen.
([30]) https://eda.europa.eu/docs/default-source/brochures/05-01-24-defence-energy-factsheet.pdf.
([31]) https://eda.europa.eu/what-we-do/eu-policies/consultation-forum/.

Bis zum Ende des Übergangszeitraums, der für diese Bestimmung vier Jahre ab Inkrafttreten (d. h. bis zum 11. Oktober 2027) dauert, ist das Ziel für die Senkung des Endenergieverbrauchs ein Richtwert und wird erst nach diesem Datum verbindlich.

Darüber hinaus gilt die Verpflichtung, den Gesamtendenergieverbrauch um 1,9 % zu senken, bis zum 31. Dezember 2026 nicht für öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit einer Bevölkerung von weniger als 50 000 Einwohnern und bis zum 31. Dezember 2029 nicht für öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit einer Bevölkerung von weniger als 5 000 Einwohnern.

Eine Senkung des Endenergieverbrauchs durch Absenkung des Niveaus der öffentlichen Dienstleistungen unter die tatsächliche Nachfrage ist nicht beabsichtigt.

Tabelle 1

Überblick über die Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Sektor

Verpflichtung	Beginn der Verpflichtung	Häufigkeit
Senkung des Endenergieverbrauchs		
Bestimmung der Ausgangsbasis für den Endenergieverbrauch für das Kalenderjahr 2021	bis 11. Oktober 2027	entfällt
Für alle öffentlichen Einrichtungen mit Ausnahme öffentlicher Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit einer Bevölkerung von weniger als 50 000 Einwohnern: Senkung des Endenergieverbrauchs um mindestens 1,9 %	Umsetzungsdatum	jährlich
Für öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit einer Bevölkerung von weniger als 50 000 Einwohnern: Senkung des Endenergieverbrauchs um mindestens 1,9 % jährlich	1. Januar 2027	jährlich
Für öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit einer Bevölkerung von weniger als 5 000 Einwohnern: Senkung des Endenergieverbrauchs um mindestens 1,9 % jährlich	1. Januar 2030	jährlich
Strategische Anforderungen im Zusammenhang mit der Unterstützung öffentlicher Einrichtungen		
Sicherstellen, dass alle regionalen und lokalen Behörden in ihren langfristigen Planungsinstrumenten spezifische Energieeffizienzmaßnahmen festlegen	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Sicherstellen, dass alle Behörden, einschließlich der regionalen und lokalen Behörden, aktiv in die Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Energiearmut eingebunden werden	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Unterstützung öffentlicher Einrichtungen bei der Einführung von Maßnahmen zur Energieeffizienzverbesserung	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Ermutigung öffentlicher Einrichtungen, bei Investitionen in öffentliche Gebäude die Lebenszyklus-CO_2-Emissionen zu berücksichtigen	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Ermutigung öffentlicher Einrichtungen, die Energieeffizienz von Gebäuden zu verbessern, u. a. durch den Austausch alter und ineffizienter Heizungsanlagen	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Gebäudeinventar		
Öffentliche Verfügbarkeit und Zugänglichkeit eines Inventars beheizter und/oder gekühlter Gebäude	Umsetzungsdatum	entfällt
Aktualisierung des Inventars	Umsetzungsdatum	alle zwei Jahre
Renovierungsverpflichtung		
Schätzung des 3 %-Ziels auf der Grundlage der Gesamtfläche beheizter und/oder gekühlter Gebäude, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden, zum 1. Januar 2024	Umsetzungsdatum	entfällt
Renovierung von 3 % der Gesamtfläche beheizter und/oder gekühlter Gebäude	Umsetzungsdatum	jährlich

Verpflichtung	Beginn der Verpflichtung	Häufigkeit
Aufnahme von Verhandlungen mit Gebäudeeigentümern, damit die Gebäude in Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude umgewandelt werden	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Alternativer Ansatz		
Übermittlung geplanter Energieeinsparungen, die mit dem Hauptansatz bis zum 31. Dezember 2030 erreicht werden sollen, an die Kommission	bis 31. Dezember 2023	entfällt
Erzielung von Energieeinsparungen in einer Höhe, die der mit dem Hauptansatz erzielten Höhe entspricht	Umsetzungsdatum	jährlich
Ausstellung eines Renovierungspasses für Gebäude, die 3 % der Gesamtfläche beheizter und/oder gekühlter Gebäude ausmachen	Umsetzungsdatum	jährlich
Renovierung der Gebäude, für die ein Renovierungspass ausgestellt wurde, zu Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden	bis 2040	entfällt
Energieeffizienz bei der Vergabe öffentlicher Aufträge		
Ausschließliche Beschaffung von Produkten, Dienstleistungen, Gebäuden und Bauleistungen mit hoher Energieeffizienz	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Anwendung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Gegebenenfalls Berücksichtigung übergeordneter Nachhaltigkeitsaspekte	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Prüfung bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, die in erheblichem Maße energieverbrauchsrelevant sind, ob es durchführbar ist, langfristige Energieleistungsverträge zu schließen	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Beschaffung des Produktpakets, das das Kriterium der Zugehörigkeit zur höchsten verfügbaren Energieeffizienzklasse erfüllt	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Berücksichtigung der Kriterien der Union für eine umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge oder verfügbarer gleichwertiger nationaler Kriterien	Umsetzungsdatum	kontinuierlich
Informationen über die Auswirkungen von Aufträgen auf die Energieeffizienz öffentlich zugänglich machen	Umsetzungsdatum	kontinuierlich

4.1.1. *Bestimmung der Ausgangsbasis*

Grundsätze

Die Ausgangsbasis für den Endenergieverbrauch ist definiert als der Gesamtendenergieverbrauch aller öffentlichen Einrichtungen in einem Mitgliedstaat im Ausgangsjahr, auf dessen Grundlage die Erreichung des Ziels in den Folgejahren überwacht wird. In Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ist das Kalenderjahr 2021 als Ausgangsjahr festgelegt.

Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 gilt für öffentliche Einrichtungen (siehe Abschnitt 3) insgesamt.

Die Verpflichtung erstreckt sich auf den Gesamtendenergieverbrauch aller öffentlichen Sektoren, einschließlich öffentlicher Gebäude, Gesundheitsversorgung, Raumplanung, Wasserwirtschaft und Abwasserbehandlung, Abwasser- und Wasseraufbereitung, Abfallwirtschaft, öffentliche Beleuchtung, Bildung und Sozialdienste, IKT ([32])

Der Endenergieverbrauch öffentlicher Einrichtungen bezieht sich auf den Energieverbrauch durch Tätigkeiten öffentlicher Einrichtungen, z. B. in Gebäuden, Einrichtungen, Räumlichkeiten, Vorrichtungen, Fahrzeugen usw., die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden oder von diesen genutzt werden.

([32]) Gemäß Artikel 2 Nummer 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 bezeichnet der Begriff „Endenergieverbrauch“ die gesamte an die Industrie, den Verkehrssektor, einschließlich des Energieverbrauchs im internationalen Luftverkehr, die Haushalte, den öffentlichen und privaten Dienstleistungssektor, die Landwirtschaft, die Forstwirtschaft, die Fischerei sowie sonstige Endnutzersektoren gelieferte Energie. Nicht eingeschlossen sind der Energieverbrauch im grenzüberschreitenden Seeverkehr (Bunker), die Umgebungsenergie und Lieferungen an den Umwandlungssektor und den Energiesektor sowie Übertragungs- und Netzverluste im Sinne des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 1099/2008. Unter den Begriff fallen auch selbst erzeugte Energie wie Wärme oder Strom aus Solarpaneelen, Wasserkraft oder Windenergie.

Die Erhebung aller erforderlichen Daten zum Endenergieverbrauch für das Ausgangsjahr sowie für die Jahre, für die die Verpflichtung gilt, erfordert eine umfassende Bottom-up-Datenerhebung unter Beteiligung aller öffentlichen Einrichtungen des betreffenden Mitgliedstaates, die in den Anwendungsbereich der Verpflichtung fallen. Dies würde auch öffentliche Einrichtungen in den Sektoren Verteidigung und Verkehr umfassen, wenn sich ein Mitgliedstaat dafür entscheidet, die Verringerung des Energieverbrauchs in diesen Sektoren auf die Ergebnisse gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 anzurechnen. Vorhandene konsolidierte Daten aus Energiestatistiken sind möglicherweise nur für ausgewählte Segmente des öffentlichen Sektors im Sinne von Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ([33]) verfügbar und können verschiedene Stellen umfassen. Ein Übergangszeitraum von zwei Jahren zusätzlich zu dem zweijährigen Umsetzungszeitraum nach Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2023/1791 gibt den Mitgliedstaaten mehr Zeit, um die Verfahren für die Erhebung von Daten über den Endenergieverbrauch für alle öffentlichen Einrichtungen vorzubereiten. Während dieses Übergangszeitraums können die Mitgliedstaaten als Ausgangsbasis für den Endenergieverbrauch Schätzdaten verwenden. Nach Ablauf dieses Zeitraums von vier Jahren müssen die Mitgliedstaaten bis zum 11. Oktober 2027, wenn die Verpflichtung wirksam wird, die Ausgangsbasis angepasst und vollständig an den tatsächlichen Endenergieverbrauch aller öffentlichen Einrichtungen angeglichen haben. Wird festgestellt, dass einzelne öffentliche Einrichtungen unberücksichtigt geblieben sind, ist die Ausgangsbasis zu korrigieren. In jedem Fall wird empfohlen, nach Inkrafttreten der Richtlinie bei allen öffentlichen Einrichtungen mit der Erhebung von Daten zum Endenergieverbrauch zu beginnen. Das Ausgangsjahr bleibt unverändert, und in Bezug auf die Erhebung von Daten über den Endenergieverbrauch ab 2021 könnte es nach mehreren Jahren zusätzliche Schwierigkeiten geben.

In der Regel können öffentliche Einrichtungen den Endenergieverbrauch ihren Rechnungen auf der Grundlage der gemessenen Jahresverbrauchsdaten entnehmen ([34]). In einigen Fällen werden die Informationen zum Endenergieverbrauch in Buchführungs-, Energiebuchhaltungs- oder Energieüberwachungssystemen erfasst, die von Behörden verwaltet werden.

Wird der Energieverbrauch öffentlicher Einrichtungen in der Aufstellung der Betriebskosten berücksichtigt, z. B. wenn eine öffentliche Einrichtung einen Teil eines Gebäudes mietet, dessen Energiekosten zunächst vom Eigentümer getragen und dann auf die Mieter umgelegt werden, so ist auch dieser Endenergieverbrauch zu berücksichtigen.

Wird die in einem öffentlichen Gebäude oder einer öffentlichen Einrichtung verbrauchte Energie von einer anderen Rechtspersönlichkeit als der öffentlichen Einrichtung, z. B. von einem Mieter eines öffentlichen Gebäudes, etwa einem Mieter einer Sozialwohnung, verbraucht, bleibt dieser Energieverbrauch bei der Ermittlung des Endenergieverbrauchs der öffentlichen Einrichtung unberücksichtigt.

In Bezug auf die Erzeugung von Strom aus Fotovoltaik und Solarwärme ist der Anteil des Eigenverbrauchs durch die Behörde Teil des Endenergieverbrauchs ([35]). Der Anteil der Erzeugung von Strom aus Fotovoltaik oder Solarwärme, der in das Netz eingespeist oder externen Prosumenten einer Energiegemeinschaft zur Verfügung gestellt wird, geht nicht in den Endenergieverbrauch der produzierenden öffentlichen Einrichtung ein.

Bei der Energieversorgung über eine Wärmepumpe wird nur der für den Betrieb der Wärmepumpe erforderliche Strom ([36]) angerechnet. Die Umgebungswärme wird nicht berücksichtigt.

Aufschlüsselung des Endenergieverbrauchs

Die Daten über den Endenergieverbrauch für das Basisjahr sowie für die folgenden Jahre sollten auf einer angemessenen Aufschlüsselungsebene des Endenergieverbrauchs auf der Grundlage folgender Erwägungen erhoben werden:

— Umsetzung solider und verständlicher Anpassungsverfahren nach dem Stand der Technik (siehe Abschnitt 4.1.3),

([33]) Aus diesem Grund hat die Kommission eine Softwarevorlage für die Erhebung und Überwachung von Endenergieverbrauchsdaten öffentlicher Einrichtungen erarbeitet, die interessierten Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt wird.

([34]) Da das Ziel auf Jahresbasis festgelegt wird, besteht keine Notwendigkeit, Verbrauchsdaten auf höherer Aufschlüsselungsebene, etwa monatliche Verbrauchsdaten, zu erheben.

([35]) Bei der Stromerzeugung aus Fotovoltaik kann in den meisten Fällen die Eigenverbrauchsmenge auf der Grundlage der Messdaten berechnet werden. Bei der Solarwärmeerzeugung, für die in den meisten Fällen keine Messdaten vorliegen, können zur Bestimmung des Eigenverbrauchs technische Schätzungen nach dem Stand der Technik herangezogen werden, sofern die Erstellung dieser Schätzungen keine unangemessene Belastung verursacht.

([36]) In seltenen Fällen kann die Wärmepumpe auch von einem Gasmotor betrieben werden.

— Ermöglichung einer Überprüfung der Plausibilität des Basisverbrauchs und des Verbrauchs in den Folgejahren in der vorgeschriebenen Berichterstattung der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ([37]).

Während in der Richtlinie (EU) 2023/1791 keine formale minimale Aufschlüsselung vorgesehen ist und die Mitgliedstaaten die Daten auf andere Weise aufschlüsseln können, zeigt Tabelle 2 ein Beispiel dafür, wie eine angemessene Aufschlüsselung der Endenergieverbrauchsdaten, die für jede öffentliche Einrichtung für das Basisjahr sowie für die folgenden Jahre zu erheben sind, aussehen könnte. Die angegebene Aufschlüsselung basiert auf dem bei Energieaudits verwendeten Ansatz und ist für die oben genannten Zwecke hinreichend detailliert. All diese Daten können in der Regel den Energierechnungen entnommen und in bestehenden Energiebuchhaltungssystemen erfasst werden. Darüber hinaus wird empfohlen, dass alle öffentlichen Einrichtungen eines Mitgliedstaats ihre Daten über den Endenergieverbrauch in demselben Format erfassen. Die Teilsektoren und Tätigkeiten in der ersten Spalte reichen auch aus, um die Verpflichtung gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791, den Verbrauch der öffentlichen Einrichtungen nach Sektoren aufzuschlüsseln, zu erfüllen.

([37]) Artikel 5 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 bezieht sich auf eine sektorale Darstellung der zu erreichenden Senkung des Energieverbrauchs. Ebenso kann davon ausgegangen werden, dass der Jahresbericht auch eine sektorale Aufschlüsselung des Endenergieverbrauchs enthalten sollte. Auch wenn in Artikel 5 Absatz 5 der Richtlinie nicht detailliert beschrieben ist, welche Sektoren darzustellen sind, erfordern sowohl die mögliche Ausnahme für den öffentlichen Verkehr als auch die zulässigen Anpassungen eine ausreichende Aufschlüsselung der Daten über den Endenergieverbrauch nach dem Stand der Technik.

Tabelle 2

Datenfelder für die Erhebung des Endenergieverbrauchs (Ausgangsbasis und Jahresberichte) je nach öffentlicher Einrichtung

Verbrauchssektoren und öffentliche Dienstleistungen	Strom (1)	Fernwärme	Fernkälte	Erdgas	Heizöl	Benzin	Diesel	Pellets	Holzschnitzel	Feste Biomasse — Brennstoffe	Feste fossile Brennstoffe	Biogas	Sonstige Brennstoffe	GESAMT
Energieverbrauch in Gebäuden														
Büro- und Verwaltungsgebäude														
Krankenhäuser und Gebäude des Gesundheitswesens														
Schulen und Kindergärten														
Hochschulen														
Fabrik- und Werkstattgebäude														
Sonstige öffentliche Gebäude (im Eigentum oder gemietet)														
Energieverbrauch für Prozesse														
Öffentliche Beleuchtung														
Wasserversorgung														
Abwasserbehandlung														
Abfallwirtschaft														
Weitere Prozesse														
Energieverbrauch für Mobilitätsdienste														
Öffentlicher Verkehr (2)														
Fahrzeugflotte öffentlicher Einrichtungen für andere Zwecke als den öffentlichen Verkehr														
Streitkräfte (3)														
GESAMT														

(1) Optionale Erweiterung: Hinsichtlich der Stromversorgung wäre es ratsam, weiter zu differenzieren (z. B. Strom für Wärme- und Kälteversorgung und andere Zwecke, Eigenverbrauch aus der Fotovoltaik-Erzeugung), diese Daten sind möglicherweise jedoch nur bei Einzelverbrauchserfassung verfügbar.

(2) Wenn ein Mitgliedstaat die Senkung des Endenergieverbrauchs des öffentlichen Verkehrs auf die Erfüllung der Verpflichtung gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 anrechnen möchte, muss für diesen Sektor eine spezifische Ausgangsbasis ermittelt werden (siehe Abschnitt 4.1).

(3) Wenn ein Mitgliedstaat die Senkung des Endenergieverbrauchs bei den Streitkräften auf die Erfüllung der Verpflichtung gemäß Artikel 5 Absatz 1 anrechnen möchte, muss für diesen Sektor eine spezifische Ausgangsbasis ermittelt werden (siehe Abschnitt 4.1). Darüber hinaus kann die Erhebung von Energieverbrauchsdaten für den Streitkräftesektor auf diejenigen Teilsegmente beschränkt werden, die nicht der sicherheitsbedingten Geheimhaltungspflicht unterliegen.

Ausgangsbasis für den Energieverbrauch öffentlicher Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 50 000 und weniger als 5 000 Einwohnern

Gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 gilt die Verpflichtung zur Senkung des Endenergieverbrauchs bis zum 31. Dezember 2026 nicht für öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit einer Bevölkerung von weniger als 50 000 Einwohnern und bis zum 31. Dezember 2029 nicht für öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit einer Bevölkerung von weniger als 5 000 Einwohnern. Basisjahr ist jedoch auch für diese beiden Gruppen das Jahr 2021.

Daher wird den Mitgliedstaaten empfohlen, mit der Erhebung der Ausgangsdaten zum Endenergieverbrauch dieser beiden Gruppen öffentlicher Einrichtungen nicht bis zum Beginn der Verpflichtung zu warten, sondern unmittelbar nach Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2023/1791 mit der Erhebung zu beginnen. Dennoch steht in Bezug auf diese beiden Gruppen mehr Zeit für die Erarbeitung der erforderlichen Verfahren und den Abschluss der Erhebung aller erforderlichen Endenergieverbrauchsdaten zur Verfügung.

Ausgangsbasis für den spezifischen Energieverbrauch für ausgenommene Sektoren

Wenn ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 die in den Sektoren öffentlicher Verkehr oder Streitkräfte erzielten Senkungen des Endenergieverbrauchs auf das Reduktionsziel anrechnen möchte, muss eine spezifische Ausgangsbasis für den Endenergieverbrauch festgelegt werden, die nur der Berechnung der in diesen spezifischen Sektoren erreichten Senkung des Endenergieverbrauchs dient. Basisjahr ist, wie für alle anderen öffentlichen Einrichtungen, das Jahr 2021. Die Differenz zwischen dem Endenergieverbrauch im Basisjahr und dem tatsächlichen Endenergieverbrauch in einem bestimmten Jahr ergibt die Verbrauchssenkung, die auf das Reduktionsziel in diesem Jahr angerechnet werden kann. Die Daten für die Streitkräfte können kumuliert erhoben und bereitgestellt werden.

Den Mitgliedstaaten steht es frei, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, und sie können sie für ein oder mehrere Jahre und für einen oder beide Sektoren nutzen.

4.1.2. *Berechnung der Ziele für die Senkung des Endenergieverbrauchs für jedes Jahr*

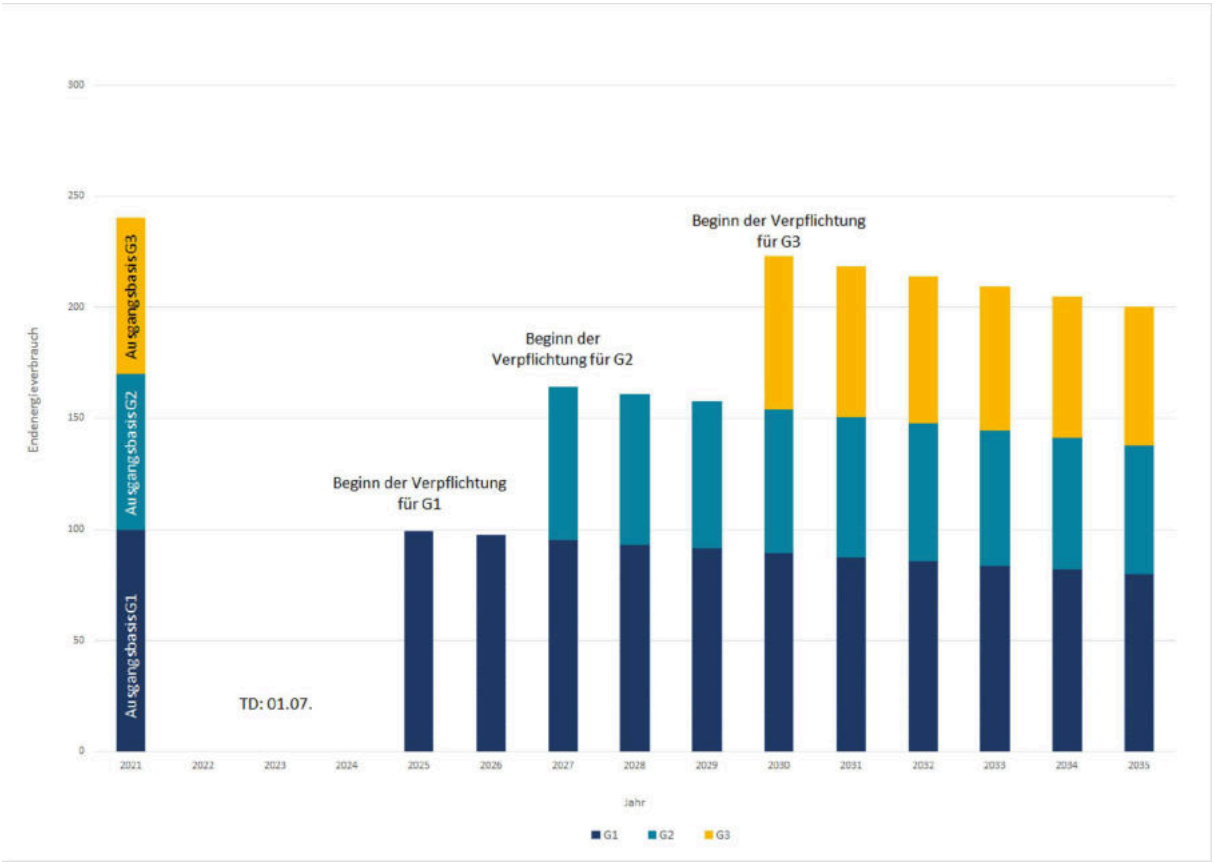
Aufgrund der oben beschriebenen schrittweisen Einführung bei öffentlichen Einrichtungen in unterschiedlich großen Verwaltungseinheiten muss die Verpflichtung zur Senkung des Endenergieverbrauchs für jede Gruppe öffentlicher Einrichtungen getrennt berechnet werden.

Sobald die Ausgangsbasis für jede Gruppe separat festgelegt ist, d. h. für die öffentlichen Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 5 000 Einwohnern sowie für die öffentlichen Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 50 000, aber mehr als 5 000 Einwohnern, kann für jedes Jahr das Ziel zur Senkung des Endenergieverbrauchs als maximaler Endenergieverbrauch ausgedrückt werden.

Auf der Grundlage der angenommenen Ausgangswerte für die drei Gruppen öffentlicher Einrichtungen in Verwaltungseinheiten mit unterschiedlicher Größe veranschaulicht die nachstehende Abbildung 1, wie sich der maximale Endenergieverbrauch ab dem Jahr 2025 im Laufe der Zeit entwickelt. Im Jahr 2025 handelt es sich bei der Verpflichtung um eine anteilige Verpflichtung ab dem 11. Oktober des Umsetzungsjahres, was bedeutet, dass die Mitgliedstaaten keine vollständige Senkung des Endenergieverbrauchs um 1,9 % gegenüber der Ausgangsbasis erreichen müssen, sondern nur den anteiligen Teil des mit dem Umsetzungsdatum beginnenden Jahres, d. h. 0,4 %. Darüber hinaus sind die Zielvorgaben bis vier Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie Richtwerte. Detaillierte Formeln für die Berechnung des Ziels für die Senkung des Endenergieverbrauchs für jedes Jahr sind in Anhang I der Richtlinie (EU) 2023/1791 enthalten.

Abbildung 1

Beispiel für die schrittweise Entwicklung von Zielwerten für den Endenergieverbrauch (angenommene Werte für „Basisgruppe 1“ (G1) = 100 Energieeinheiten; „Basisgruppe 2“ (G2; öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 50 000 und mehr als 5 000 Einwohnern) = 70; „Basisgruppe 3“ (G3, öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 5 000 Einwohnern) = 70; für das Jahr 2025 gilt ein anteiliges Ziel)



Wird die Ausgangsbasis beispielsweise nach dem Übergangszeitraum korrigiert, wenn die geschätzten Werte durch reale Werte ersetzt werden, oder aus anderen Gründen in den Folgejahren ([38]), sind die Ziele mit den neuen Ausgangswerten neu zu berechnen.

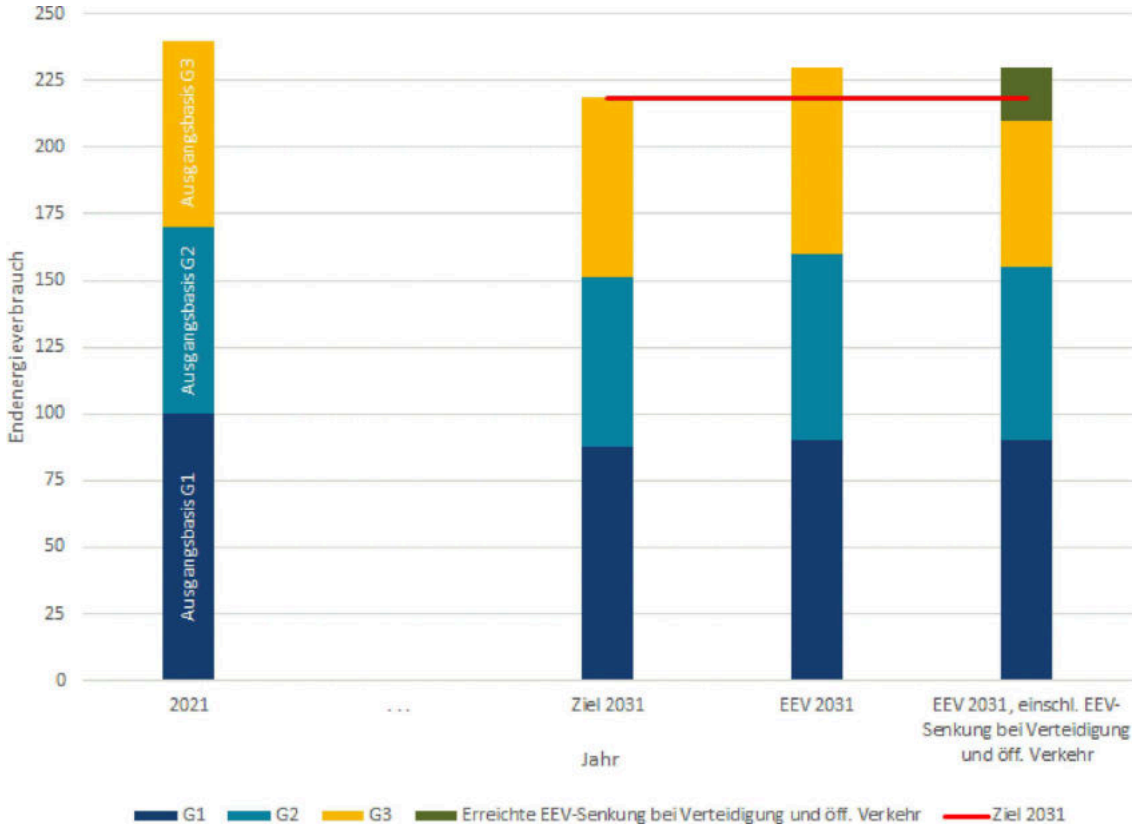
Hinsichtlich der Berichterstattung über die Erfüllung der Verpflichtung wird empfohlen, Kalenderjahre heranzuziehen, da die Ausgangsbasis für das Kalenderjahr 2021 festgelegt werden muss und die Berichterstattung über die nationalen Energie- und Klimapläne zwei Kalenderjahre umfasst.

Das Ziel für die Senkung des Endenergieverbrauchs in einem bestimmten Jahr ist erreicht, wenn der tatsächliche Endenergieverbrauch, möglicherweise nach Anpassung einiger Elemente des Endenergieverbrauchs (siehe Abschnitt 4.1.3), niedriger ist als der maximale Endenergieverbrauch in diesem Jahr. Die nachfolgende Abbildung 2 zeigt die Überprüfung der Zielerreichung anhand des Beispiels des Jahres 2031. Das Ziel, das im Jahr 2031 von allen öffentlichen Einrichtungen gemeinsam erreicht werden soll, besteht in der Hinzufügung der Ausgangswerte für jede der drei Gruppen öffentlicher Einrichtungen in unterschiedlich großen Verwaltungseinheiten. Darüber hinaus zeigt das Beispiel, wie die Einbeziehung von Senkungen des Endenergieverbrauchs aus den Sektoren öffentlicher Verkehr und Streitkräfte zur Erreichung des Ziels beitragen kann, da sie vom tatsächlichen Endenergieverbrauch in dem betreffenden Jahr abgezogen werden können.

([38]) Wenn beispielsweise öffentliche Einrichtungen, z. B. aufgrund von Privatisierungen, nicht mehr der Erfassung unterliegen, muss sich dieser Umstand sowohl in der Ausgangsbasis als auch im jährlichen Endenergieverbrauch widerspiegeln (siehe Abschnitt 4.1.3).

Abbildung 2

Überprüfung der Zielerreichung anhand des Beispiels des Jahres 2031, einmal ohne und einmal mit Berücksichtigung der Senkung des Endenergieverbrauchs durch die Sektoren öffentlicher Verkehr und Streitkräfte



4.1.3. *Erfassung der Senkung des Endenergieverbrauchs für jedes Jahr*

Ab 2025 müssen die Mitgliedstaaten die Endenergieverbrauchsdaten öffentlicher Einrichtungen jährlich erfassen und dabei dieselbe Methode und dieselbe Datenstruktur wie bei der Erhebung der Daten zur Festlegung der Ausgangsbasis verwenden. Gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen Daten für öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 50 000 Einwohnern ab 2027 erhoben werden. Für öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 5 000 Einwohnern beginnt die Erhebung 2030. Die Mitgliedstaaten können, falls sie dies wünschen, bewerten, ob das Verfahren der Datenerhebung tatsächlich funktioniert und ob bei diesen öffentlichen Einrichtungen ein Trend zur Senkung des Endenergieverbrauchs zu beobachten ist. Daher könnte es ratsam sein, mit der Datenerhebung parallel zu den anderen öffentlichen Einrichtungen zu beginnen, für die die Reduktionspflicht 2025 beginnt.

Gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 können die Mitgliedstaaten bei der Berechnung des Endenergieverbrauchs ihrer öffentlichen Einrichtungen klimatische Unterschiede innerhalb des Mitgliedstaats berücksichtigen.

Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der Gesamtziele der Richtlinie bei der Berechnung des Endenergieverbrauchs ihrer öffentlichen Einrichtungen weitere Anpassungen vornehmen. Dies betrifft insbesondere die Anpassung an ein sich änderndes Niveau der öffentlichen Dienstleistungen oder Anpassungen, wenn öffentliche Einrichtungen neu aufgenommen, nicht mehr erfasst oder umstrukturiert werden. Die Bereinigung des Endenergieverbrauchs um diese Einflussfaktoren wird auch dazu beitragen, größere negative Anreize und Verluste zu vermeiden, die durch die Verpflichtungen gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 verursacht werden könnten, etwa die Senkung des Endenergieverbrauchs durch Auslagerung oder die Verringerung des Dienstleistungsniveaus.

Die Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, klimatische Unterschiede oder andere Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Beschließt ein Mitgliedstaat, den Energieverbrauch durch Bereinigung um klimatische Unterschiede oder andere Einflussfaktoren anzupassen, so sollte er ausreichende Informationen vorlegen, um zu erläutern, wie die Anpassung berechnet wurde und wie sich die Anpassung auf den gemeldeten Endenergieverbrauch ausgewirkt hat.

Nach dem Stand der Technik bei der Anpassung des Endenergieverbrauchs aufgrund klimatischer Unterschiede, insbesondere gemäß ISO 17742 oder ISO 50049, darf die Anpassungsmethode nicht von einem Jahr zum anderen geändert werden. Darüber hinaus muss die angewandte Anpassungsmethode in allen Verbrauchssektoren einheitlich sein und darf nicht selektiv auf bestimmte Verbrauchssegmente, z. B. Sektoren, öffentliche Dienstleistungen oder Gruppen öffentlicher Einrichtungen, angewandt werden.

Beschließt ein Mitgliedstaat, die gewählte Methode nach einer bestimmten Anzahl von Berichtsjahren zu ändern, müsste eine umfassende Erläuterung der Gründe für jede Änderung und aus Gründen der Kohärenz eine Neuberechnung der für die Vorjahre gemeldeten Endenergieverbrauchszahlen unter Anwendung des neu gewählten Ansatzes für alle Sektoren und öffentlichen Dienstleistungen vorgelegt werden. Damit soll nachgewiesen werden, dass die Verpflichtungen aus dem Artikel auch mit der neuen Methode konsequent erfüllt werden.

Vor diesem Hintergrund werden in Anlage B zu diesem Anhang die methodischen Ansätze zur Anpassung der Berechnungen für den Endenergieverbrauch, die nach dem Stand der Technik als angemessen erachtet werden, kurz beschrieben. Die Mitgliedstaaten können aus guten Gründen und mit entsprechender Begründung von dem vorgeschlagenen Verfahren abweichen.

4.2. **Strategische Anforderungen gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791**

Den Mitgliedstaaten steht es frei, den „Policy-Mix“ zusammenzustellen, mit dem die Ziele für den Endenergieverbrauch erreicht werden sollen. Obwohl Artikel 5 Absätze 3, 4 und 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 einige verbindliche Instrumente vorsehen, können die konkreten Umsetzungspfade von den Mitgliedstaaten mit einem hohen Maß an Flexibilität gestaltet werden.

In den folgenden Abschnitten wird näher auf die wichtigsten Anforderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung von Artikel 5 Absätze 3, 4 und 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 eingegangen.

4.2.1. *Anforderungen im Zusammenhang mit langfristigen Planungsinstrumenten*

Gemäß Artikel 5 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass alle regionalen und lokalen Behörden in ihren langfristigen Planungsinstrumenten spezifische Energieeffizienzmaßnahmen festlegen. Dies bedeutet, dass die Mitgliedstaaten geeignete strategische Maßnahmen ergreifen müssen, die dazu führen, dass alle Regionen und Gemeinden langfristige Planungsinstrumente einsetzen, die zumindest das Thema Energieeffizienz abdecken. Die langfristigen Energieeffizienzpläne sollten idealerweise Teil umfassenderer Pläne sein, z. B. von Dekarbonisierungsplänen oder Plänen für nachhaltige Energie, sofern solche bestehen oder erstellt werden.

Die Mitgliedstaaten können als Ausgangspunkt verschiedene Formen von Dekarbonisierungsplänen oder Plänen für nachhaltige Energie verwenden, die von lokalen Behörden im Rahmen einschlägiger nationaler und europäischer Initiativen entwickelt wurden. ([39]) In der Regel sind Energieeffizienzmaßnahmen bereits fester Bestandteil des Planungsprozesses im Rahmen dieser Initiativen. Darüber hinaus sehen die meisten Initiativen eine Art Qualitätssicherung sowohl für die langfristigen Pläne als auch für die Umsetzungsverfahren vor. Zudem haben einige Mitgliedstaaten bereits damit begonnen, Überlegungen zu nachhaltiger Energie, einschließlich Energieeffizienz, in die von den Regionen und Gemeinden regelmäßig ausgearbeiteten Raumordnungs- oder Bauleitpläne einzubeziehen.

4.2.2. *Verringerung von Energiearmut*

Die Anforderungen, die die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Verringerung der Energiearmut und den Schutz schutzbedürftiger Kunden erfüllen müssen, sind in Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2023/1791 enthalten. In diesem Zusammenhang wird in Artikel 5 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 lediglich hinzugefügt, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass alle Behörden, einschließlich der regionalen und lokalen Behörden ([40]), aktiv an der Umsetzung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Energiearmut beteiligt sind. Insbesondere muss sichergestellt werden, dass die Interessen vorrangiger Gruppen (von Energiearmut betroffene Menschen, Menschen in Haushalten mit geringem Einkommen und schutzbedürftige Gruppen) bei der Planung und Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen berücksichtigt werden und dass beträchtliche unmittelbare und mittelbare Auswirkungen von Energieeffizienzmaßnahmen abgemildert werden. Dies gilt für die langfristigen Energieeffizienz- und Dekarbonisierungspläne, insbesondere für Sozialwohnungen, die Eigentum regionaler oder lokaler Behörden sind, sowie Pläne und Strategien, die auch mit Maßnahmen und Investitionen kombiniert werden können, die im Rahmen des Klima-Sozialfonds förderfähig sind.

([39]) Um nur einige beispielhafte Initiativen zu nennen: Auf europäischer Ebene hat der Konvent der Bürgermeister erfolgreich das Instrument des Aktionsplans für nachhaltige Energie und Klimaschutz (SECAP) eingeführt; in der DACH-Region sind Initiativen wie e5 oder das Klimabündnis allgemein bekannt. Die Niederlande haben ein nationales Programm zur Ausarbeitung regionaler Energiestrategien auf den Weg gebracht.

([40]) Lokale Behörden, die den EU-Konvent der Bürgermeister unterzeichnet haben, können Unterstützung für ihre Planungs- und Umsetzungsbemühungen zur Bekämpfung der Energiearmut erhalten. Der Konvent arbeitet mit der JRC und der Beratungsplattform Energiearmut der EU zusammen, um diese Unterstützung anzubieten. Für weitere Informationen siehe: https://eu-mayors.ec.europa.eu/de/library/energy_poverty/.

4.2.3. *Unterstützung für öffentliche Einrichtungen bei der Einführung von Maßnahmen zur Energieeffizienzverbesserung*

Gemäß Artikel 5 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, öffentliche Einrichtungen bei der Einführung von Maßnahmen zur Energieeffizienzverbesserung zu unterstützen, was unbeschadet der Vorschriften über staatliche Beihilfen auch finanzielle und technische Unterstützung umfassen kann.

Im Allgemeinen können die Mitgliedstaaten diese „Unterstützungspakete" für die öffentliche Einrichtungen frei gestalten. Ausgehend von den in Artikel 5 Absätze 6 und 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 genannten Beispielen und auf der Grundlage praktischer Erfahrungen sollte die Unterstützung jedoch unter anderem folgende wichtige Elemente umfassen: ([41])

— technische und finanzielle Unterstützung zur Verbesserung der langfristigen Planung im Zusammenhang mit nachhaltiger Energie und Dekarbonisierung auf regionaler und lokaler Ebene;

— technische Unterstützung bei der Vorbereitung von Investitionsvorhaben auf der Grundlage der Ergebnisse der langfristigen Planung („Projektpipelines");

— finanzielle Unterstützung für Investitionsprojekte in den Bereichen Energieeffizienz, Modernisierung oder Dekarbonisierung gemäß Artikel 30 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ([42]),

— Unterstützung bei der Einbeziehung umfassenderer Vorteile der Energieeffizienz und von Erwägungen zu Lebenszyklus-CO_2-Emissionen in Investitionsbewertungen, z. B. durch Programme zum Kapazitätsaufbau,

— technische Hilfe bei der Anwendung von Energieleistungsverträgen gemäß Artikel 29 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791.

Darüber hinaus sollten die Unterstützungsmaßnahmen allen öffentlichen Einrichtungen zugänglich sein. Pilotprogramme und -maßnahmen mit begrenzter Reichweite reichen nicht aus.

4.2.4. *Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und Austausch ineffizienter Heizungsanlagen*

In Artikel 5 Absatz 9 der Richtlinie (EU) 2023/1791 wird der Schwerpunkt auf die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden gelegt, einschließlich des Austauschs alter und ineffizienter Heizungsanlagen als besonders attraktive Energieeffizienzmaßnahme, die öffentliche Einrichtungen ergreifen können. Da sich die Verpflichtung nach Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 auf die Senkung des Endenergieverbrauchs bezieht, würde der Austausch fossiler Heizkessel durch (erneuerbare) Fernwärme, soweit möglich, oder durch Wärmepumpen zu einer erheblichen Senkung des Endenergieverbrauchs führen.

5. VERPFLICHTUNGEN GEMÄß ARTIKEL 6 DER RICHTLINIE (EU) 2023/1791

Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ersetzt Artikel 5 der Richtlinie 2012/27/EU. Die wichtigsten Änderungen sind:

— Der Geltungsbereich der Anforderung, 3 % der Gesamtfläche beheizter und/oder gekühlter Gebäude zu renovieren, wurde von Gebäuden, die sich im Eigentum der Zentralregierung befinden und von ihr genutzt werden, auf alle Gebäude ausgeweitet, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 befinden;

— das erforderliche Renovierungsniveau wurde von den Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz (gemäß Artikel 5 der EPBD) auf Niedrigstenergiegebäudestandard (gemäß Artikel 2 Nummer 3 der EPBD) oder Nullemissionsgebäudestandard (gemäß Artikel 11 der EPBD) erhöht;

— zusätzlich zur jährlichen Erzielung gleichwertiger Energieeinsparungen verpflichtet der alternative Ansatz die Mitgliedstaaten, einen Renovierungspass für Gebäude einzuführen, die mindestens 3 % der Gesamtfläche beheizter und/oder gekühlter Gebäude im Eigentum öffentlicher Einrichtungen ausmachen, sowie diese Gebäude vor 2040 durch Renovierung in Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden umzuwandeln.

([41]) Für viele der aufgeführten Elemente gibt es EU-Programme und -Systeme, die in Anspruch genommen werden können, z. B. ELENA, LIFE, INTERREG usw.

([42]) Empfehlung der Kommission vom 12. Dezember 2023 zur Umsetzung von Artikel 30 über nationale Energieeffizienzfonds, Finanzierung und technische Unterstützung der Richtlinie (EU) 2023/1791 zur Energieeffizienz (ABl. C, C/2023/1553, 19.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/1553/oj).

Zur Einhaltung von Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Mitgliedstaaten:

— sicherstellen, dass jährlich mindestens 3 % der Gesamtfläche beheizter und/oder gekühlter Gebäude, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden und deren Gesamtnutzfläche mehr als 250 m² beträgt, renoviert werden, um sie mindestens in Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude umzuwandeln (Standardansatz);

— bei Gebäuden, die von öffentlichen Einrichtungen genutzt werden, aber nicht deren Eigentum sind, Verhandlungen mit dem Eigentümer mit dem Ziel aufzunehmen, Vertragsklauseln festzulegen, nach denen das Gebäude mindestens zu einem Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude umgewandelt wird, insbesondere wenn es einen Auslöser wie Verlängerung der Miete, Nutzungsänderung oder erhebliche Reparatur- oder Instandhaltungsarbeiten gibt;

— ein Inventar der öffentlichen Gebäude erstellen und es öffentlich verfügbar und zugänglich machen.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, einen alternativen Ansatz anzuwenden, der darin besteht, jährliche Energieeinsparungen zu erzielen, die mindestens denen des Standardansatzes entsprechen. Für die Zwecke der Anwendung eines alternativen Ansatzes müssen die Mitgliedstaaten:

— die Energieeinsparungen schätzen, die durch Renovierungen gemäß Artikel 6 Absätze 1 bis 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 erzielt würden, wobei geeignete Standardwerte für den Energieverbrauch von Referenzgebäuden öffentlicher Einrichtungen vor und nach der Renovierung zu Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden zu verwenden sind;

— dafür sorgen, dass jedes Jahr ein Renovierungspass für Gebäude vorgelegt wird, die mindestens 3 % der Gesamtfläche beheizter und/oder gekühlter Gebäude, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden, ausmachen. Für diese Gebäude muss die Renovierung zu einem Niedrigstenergiegebäude bis spätestens 2040 abgeschlossen sein.

Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ist auf beheizte und/oder gekühlte Gebäude anwendbar, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden oder von ihnen genutzt werden, und deren Gesamtnutzfläche mehr als 250 m² beträgt (Artikel 6 Absatz 1 der genannten Richtlinie). Der Begriff „Gebäude“ ist im Einklang mit der Definition in Artikel 2 Nummer 1 der EPBD auszulegen; dort bezeichnet der Begriff „Gebäude“ „eine Konstruktion mit Dach und Wänden, deren Raumklima unter Einsatz von Energie konditioniert wird“. Der Ausdruck „Gesamtnutzfläche“ bezeichnet „die Fläche von Gebäuden oder Gebäudeteilen, in denen Energie zur Konditionierung des Innenraumklimas verwendet wird“ (Artikel 2 Nummer 13 der Richtlinie (EU) 2023/1791). Folglich sind Gebäude wie z. B. unbeheizte Garagen oder Lagerhäuser von der Verpflichtung ausgenommen. Tabelle 3 gibt einen Überblick über die verschiedenen Verpflichtungen je nach Gebäudekategorie gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791.

Tabelle 3

Geltungsbereich der verschiedenen Verpflichtungen nach Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791

Kategorie		Im Inventar enthalten	In der Ausgangsbasis enthalten [1]	Verpflichtung zur Renovierung	Beitrag zur Erreichung des Ziels der Renovierung zu Niedrigstenergiegebäuden
Bezug		Artikel 6 Absatz 5	Artikel 6 Absätze 1 bis 4 und 6		
Von öffentlichen Einrichtungen genutzt, aber nicht ihr Eigentum		JA	NEIN	NEIN [2]	NEIN
Eigentum öffentlicher Einrichtungen	Gebäude, die am 1. Januar 2024 bereits Niedrigstenergiegebäude sind	JA	NEIN	NEIN	NEIN
	Sozialwohnungen — NICHT kostenneutral zu renovieren	JA	NEIN	NEIN	NEIN
	Sozialwohnungen — kostenneutral zu renovieren	JA	JA	JA	JA
	Gebäude, deren Umwandlung in Niedrigstenergiegebäude technisch, wirtschaftlich oder funktional nicht durchführbar ist (Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2)	JA	JA	NEIN	JA [3]

Kategorie		Im Inventar enthalten	In der Ausgangsbasis enthalten ([1])	Verpflichtung zur Renovierung	Beitrag zur Erreichung des Ziels der Renovierung zu Niedrigstenergiegebäuden
Bezug		Artikel 6 Absatz 5	Artikel 6 Absätze 1 bis 4 und 6		
	Sondergebäude gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a bis c.	JA	JA	JA	JA ([4])
	Alle sonstigen Gebäude, für die die Renovierungspflicht gilt, > 250 m²	JA	JA	JA	JA
Sonstige Gebäude ≤ 250 m²		NEIN ([5])	NEIN	NEIN	NEIN

([1]) Nur Gebäude, die sich zum 1. Januar 2024 im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden, sind in der Ausgangsbasis enthalten. Gebäude, die von einer öffentlichen Einrichtung nach diesem Datum erworben wurden, sind nicht in der Ausgangsbasis enthalten, können aber zur Erreichung des Ziels beitragen, wenn sie anschließend nach dem Niedrigstenergiegebäude- oder Nullemissionsgebäudestandard renoviert werden.
([2]) Verpflichtung zur Aushandlung von Vertragsklauseln (Artikel 6 Absatz 1).
([3]) Nur, wenn sie dennoch zu Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden renoviert werden.
([4]) Für Sondergebäude gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a bis c reicht eine Renovierung zur Steigerung der Energieeffizienz in einem von den Mitgliedstaaten festgelegten angemessenen Umfang aus, wobei die Bedingungen weniger streng sein können als für Niedrigstenergiegebäude. Das Erreichen der Kriterien eines Niedrigstenergiegebäudes nach der Renovierung ist nicht verpflichtend.
([5]) Es besteht keine Verpflichtung, Gebäude mit einer Fläche von weniger als 250 m² gemäß Artikel 6 Absatz 5 in das Inventar aufzunehmen, doch können die Mitgliedstaaten dies tun, um ein vollständiges Inventar öffentlicher Gebäude zu erhalten.

Die in Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 festgelegten Renovierungs- und Energieeinsparverpflichtungen sind von den Mitgliedstaaten ab dem Umsetzungstermin bis zum 11. Oktober 2025 jährlich zu erfüllen. Für die Zwecke der Datenerhebung und -berichterstattung wird den Mitgliedstaaten empfohlen, das Kalenderjahr als Grundlage für die Berechnung und Berichterstattung ihrer Verpflichtungen zu verwenden. Während des Zeitraums ab dem Umsetzungsdatum bis zum Jahresende kann die Anforderung in Bezug auf die zu renovierenden m² oder die zu erzielenden Energieeinsparungen anteilig berechnet werden, d. h. 0,7 % der Fläche aller Gebäude öffentlicher Einrichtungen im Jahr 2025, zusätzlich zu den 2,3 % der Gebäude der Zentralregierung, die gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2012/27/EU im Jahr 2025 renoviert werden sollen.

Der Begriff der energetischen Renovierung beschreibt die Verbesserung der Gesamtenergieeffizienz einer oder mehrerer Gebäudekomponenten, z. B. der Gebäudehülle oder der gebäudetechnischen Systeme, wodurch der Energieverbrauch für Raumheizung und/oder -kühlung, Warmwasser, Lüftung, (eingebaute) Beleuchtung und Hilfsenergie deutlich gesenkt wird. ([43])

Die Empfehlung (EU) 2019/1019 der Kommission ([44]) enthält weitere Einzelheiten zu den Begriffen der technischen, wirtschaftlichen und funktionellen Realisierbarkeit, die auch für die Anwendung von Artikel 6 Absatz 2 relevant sind. Laut der Empfehlung bleibt es den Mitgliedstaaten überlassen, die besonderen Fälle festzulegen, in denen die Erfüllung der Anforderungen in technischer, wirtschaftlicher und/oder funktioneller Hinsicht nicht möglich ist, und sicherzustellen, dass diese Fälle klar identifiziert, abgegrenzt und begründet sind. Die Verfahren zur Bewertung der Realisierbarkeit können sich auch je nach Gebäudeart unterscheiden, um deren Besonderheiten Rechnung zu tragen. Die technische, wirtschaftliche und funktionelle Realisierbarkeit sollte wie folgt interpretiert werden:

— *Technische Realisierbarkeit:* Technische Realisierbarkeit liegt nicht vor, wenn vom technischen Standpunkt aus keine Anwendung der Anforderungen möglich ist, d. h., wenn die technischen Eigenschaften des Systems die Anwendung der Anforderungen verhindern.

— *Wirtschaftliche Realisierbarkeit:* Sie bezieht sich auf die Kosten für die Anwendung der Anforderungen und darauf, ob: i) diese Kosten in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der geplanten Maßnahme (z. B. Systemmodernisierung) stehen; ii) die erwarteten Gewinne unter Berücksichtigung der erwarteten Lebenszeit des Systems die Kosten übersteigen.

— *Funktionale Realisierbarkeit:* Die Anwendung von Anforderungen ist funktionell nicht realisierbar, wenn dies zu Veränderungen führen würde, die unter Berücksichtigung der für das System und/oder das Gebäude möglicherweise geltenden besonderen Beschränkungen (z. B. technischen Vorschriften) den Betrieb des Systems oder die Nutzung des Gebäudes (oder Gebäudeteils) beeinträchtigen würden.

([43]) Europäische Kommission, Generaldirektion Energie, 2019, Comprehensive study of building energy renovation activities and the uptake of nearly zero-energy buildings in the EU: final report, Amt für Veröffentlichungen, S. 208, https://data.europa.eu/doi/10.2833/14675.
([44]) Empfehlung (EU) 2019/1019 der Kommission vom 7. Juni 2019 zur Modernisierung von Gebäuden (ABl. L 165 vom 21.6.2019, S. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2019/1019/oj).

5.1. **Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Inventar der Gebäude öffentlicher Einrichtungen**

Gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Mitgliedstaaten bis zum Umsetzungsdatum, dem 11. Oktober 2025, ein Inventar der beheizten und/oder gekühlten Gebäude erstellen, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden oder von ihnen genutzt werden und eine Gesamtnutzfläche von mehr als 250 m^2 aufweisen, und dieses öffentlich verfügbar und zugänglich machen. Das Inventar muss zu jedem Gebäude mindestens die Fläche in m^2, den Ausweis über die Gesamtenergieeffizienz und, soweit verfügbar, den gemessenen jährlichen Energieverbrauch für Heizung, Kühlung, Strom und Warmwasser enthalten. Dieses Inventar muss mindestens alle zwei Jahre aktualisiert werden. Das Inventar unterstützt die Bewertung der Verpflichtungen gemäß Artikel 6 Absätze 1 bis 4 und 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791, indem es den Mitgliedstaaten ermöglicht, die im Rahmen des 3%-Ziels erfasste Gesamtfläche und die nach dem Standardansatz jährlich zu renovierenden m^2 oder die gleichwertigen Energieeinsparungen, die im Rahmen des alternativen Ansatzes zu erreichen sind, zu berechnen.

Ausgangspunkt für die Erstellung des Inventars ist die Erstellung einer Liste aller öffentlichen Einrichtungen. Sie kann auf der Liste der öffentlichen Einrichtungen beruhen, die für Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 erforderlich ist. Daher ist es ratsam, die zur Einhaltung von Artikel 6 Absatz 5 erforderlichen Daten zusammen mit den Daten zu erheben, die zur Erfüllung von Artikel 5 erforderlich sind, und hierfür dieselben Instrumente zu nutzen. Die Mitgliedstaaten müssen für jede öffentliche Einrichtung alle Gebäude ermitteln, die in den Anwendungsbereich des Artikels fallen. Zwar sind die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 nicht verpflichtet zu melden, welche Einrichtungen Eigentümer oder Nutzer der Gebäude sind, doch benötigen die Mitgliedstaaten diese Informationen, um geeignete Maßnahmen zu konzipieren, die für Gebäude, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden, und Gebäude, die von öffentlichen Einrichtungen genutzt werden, unterschiedlich sind. Sie können diese Informationen auch nutzen, um andere Anforderungen zu erfüllen, z. B. die Anforderung, das Inventar regelmäßig zu aktualisieren und mit der EPBD zu verknüpfen. Es kann auch nützlich sein, Daten zum Eigentum oder zur Nutzung zu veröffentlichen, damit die Nutzer des Inventars die Gebäude ermitteln können, in denen öffentliche Einrichtungen unmittelbar für die Energieeffizienzmaßnahmen (einschließlich Renovierung) verantwortlich sind.

Das Inventar sollte so erstellt werden, dass es möglich ist, jedes Gebäude eindeutig zu identifizieren. Ein praktischer Ansatz könnte darin bestehen, dieselbe eindeutige Identifizierung wie im Ausweis über die Gesamtenergieeffizienz zu verwenden, die von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich sein kann. Dies könnte beispielsweise die Anschrift und/oder die Gebäudebezeichnung sein. So könnten die Führung des Inventars und die Verknüpfung mit anderen Datenbanken, die gemäß der EPBD erforderlich sind, weiter erleichtert werden.

Auf der Grundlage der in Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2023/1791 genannten Kategorien muss das Inventar alle Gebäude erfassen, die Eigentum einer öffentlichen Einrichtung sind oder von ihr genutzt werden, darunter:

— Gebäude, die bereits die Standards für Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude erfüllen;

— Sozialwohnungen; da die Definition von Sozialwohnungen von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich ist, sollte die nationale Definition verwendet werden, um festzustellen, ob ein Gebäude einbezogen werden sollte;

— Gebäude, die zu den Sonderkategorien gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 gehören.

Gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 muss das Inventar den Ausweis über die Gesamtenergieeffizienz enthalten, d. h. eine elektronische Fassung, die beispielsweise als Website, PDF oder Bild sichtbar ist.

Der Ausweis über die Gesamtenergieeffizienz beinhaltet die Fläche des Gebäudes (die als Gesamtnutzfläche in m^2 zu verstehen ist), die zum Ausfüllen des entsprechenden Elements des Inventars verwendet werden kann.

Gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Mitgliedstaaten für jedes in das Inventar aufgenommene Gebäude den gemessenen Energieverbrauch erfassen, sobald diese Daten vorliegen. Dies schließt den jährlichen Energieverbrauch von Heizung, Kühlung, Strom und Warmwasser ein. Daten über den Energieverbrauch können in der Regel leicht ermittelt werden, da sie vom Energieversorger bereitgestellt werden. Dabei muss insbesondere den folgenden Aspekten Rechnung getragen werden:

— Heizung in Gebäuden wird in der Regel bereitgestellt durch: elektrische Systeme (Wärmepumpen, HLK, Widerstandsheizgeräte), Brennstoffkessel (Gas, Biomasse usw.), Wärmenetze oder sonstige Erzeugung vor Ort (z. B. Solarthermie). In einigen Fällen ist die Bestimmung der Endwärmenutzung relativ einfach, beispielsweise ist es möglich, dass Wärmenetze zu Abrechnungszwecken die Wärmemenge erfassen, die dem Gebäude zugeführt wird. In anderen Fällen (z. B. bei Biomassekesseln) erfolgt die Rechnungslegung gegenüber den Verbrauchern auf Grundlage der von ihnen gekauften Brennstoffmenge, die daher in kWh umgerechnet werden muss.

— Der Stromverbrauch umfasst in der Regel die Energie, die von Geräten verbraucht wird, die nicht in direktem Zusammenhang mit dem Gebäude selbst stehen. Beispielsweise können in einem bestimmten Gebäude die Server für eine gesamte Organisation untergebracht sein, sodass dieses Gebäude im Vergleich zu dem im Ausweis über die Gesamtenergieeffizienz angegebenen Wert einen sehr hohen Verbrauch aufweist.

— Verfügt das Gebäude nicht über eine Einzelverbrauchserfassung, kann es unter Umständen nicht möglich sein, den Energieverbrauch für Heizung, Kühlung und Warmwasser getrennt anzugeben, wenn diese durch elektrische Geräte bereitgestellt werden. In diesem Fall sollten diese Geräte in den Stromverbrauch einbezogen werden.

— Bei Gebäuden mit erneuerbaren Energien vor Ort sollte der Verbrauch des vor Ort erzeugten Stroms zu der Nettoenergiemenge hinzugerechnet werden, die aus dem Netz bezogen wird. Der Gesamtenergieverbrauch wird berechnet als *Gesamtaufnahme* plus Erzeugung minus *Gesamtabgabe*.

— In einigen Fällen wird es nicht möglich sein, eine vollständige Zahl für eine der Unterkategorien des Energieverbrauchs anzugeben, z. B. bei einem Gebäude, in dem nur ein Teil des Warmwasserbedarfs durch einen solaren Warmwasserbereiter gedeckt wird. In diesem Fall sollte nur die messbare Menge an vor Ort erzeugtem Warmwasser unter der Unterkategorie *Warmwasser* gemeldet werden.

Bei der Festlegung der Methode zur Erfüllung der Anforderungen von Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sollten die Mitgliedstaaten den öffentlichen Einrichtungen klare Anweisungen dazu geben, wie Verbrauchsdaten gemeldet werden sollten.

Um das Inventar öffentlich verfügbar und zugänglich zu machen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die breite Öffentlichkeit und alle interessierten Kreise leicht auf die Daten zugreifen und sie nutzen können. In der Praxis können die Mitgliedstaaten die Anforderung beispielsweise erfüllen, indem sie

— das Inventar auf einer öffentlich leicht zugänglichen Website veröffentlichen,

— den freien Zugang ohne Registrierung oder nach einem einfachen Registrierungsverfahren ermöglichen,

— grundlegende Funktionen für Nutzer bereitstellen, z. B. für die Suche nach einem bestimmten Gebäude oder Gebäuden, die Eigentum einer bestimmten öffentlichen Einrichtung sind, oder nach anderen verfügbaren Gebäudemerkmalen,

— Nutzern ermöglichen, alle oder Teile der Daten herunterzuladen.

Die Mitgliedstaaten können weitere Funktionen vorsehen, um die Nutzung des Inventars zu erleichtern, z. B. für die Suche auf Grundlage öffentlicher Einrichtungen, von Städten/Regionen oder Adressen.

Die Mitgliedstaaten müssen das Inventar innerhalb der Umsetzungsfrist erstellen und mindestens alle zwei Jahre aktualisieren. ([45]) Diese Aktualisierungen sollten mindestens folgende Änderungen umfassen:

— neu gebaute Gebäude und neue Gebäude, die von einer öffentlichen Einrichtung erworben oder genutzt werden;

— Gebäude in der Datenbank, die verkauft oder abgerissen werden oder bei denen das Mietverhältnis beendet ist;

— Gebäude, bei denen Änderungen vorgenommen werden, die ihre Größe verändern;

— Gebäude, in denen eine aktualisierte Bewertung der Gesamtenergieeffizienz durchgeführt wurde, was zu einem neuen Ausweis über die Gesamtenergieeffizienz führte;

— Gebäude, bei denen eine energetische Renovierung durchgeführt wurde, was zu erheblichen Energieeinsparungen führte.

Um das Inventar alle zwei Jahre zu aktualisieren, müssen die Mitgliedstaaten auch die Energieverbrauchsdaten der Gebäude öffentlicher Einrichtungen aktualisieren. Damit der Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten möglichst gering bleibt, wird jedoch empfohlen, die Energieverbrauchsdaten nur dann zu aktualisieren, wenn es wesentliche Änderungen gibt, z. B. aufgrund einer energetischen Renovierung oder einer Nutzungsänderung. Um den Verwaltungsaufwand weiter zu verringern, werden digitale und automatisierte Lösungen empfohlen, welche die Datenerhebung erleichtern. Diese sollten so entwickelt werden, dass die Anforderungen im Zusammenhang mit Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 auch mit dem gleichen Datenstrom erfüllt werden können. So können beispielsweise automatisierte Datenablesewerte von intelligenten Zählern auf Gebäudeebene und auf Ebene öffentlicher Einrichtungen aggregiert werden, sodass sowohl das Inventar für Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 als auch die zur Einhaltung von Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 eingerichtete Datenbank regelmäßig auf dem neuesten Stand gehalten werden können.

([45]) Die Aktualisierung des Inventars wird sich nicht auf die Ausgangsbasis und das Jahresziel auswirken, die unverändert bleiben.

Gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Mitgliedstaaten das Inventar mit dem Überblick über den Gebäudebestand verknüpfen, der im Rahmen der nationalen Gebäuderenovierungspläne gemäß Artikel 3 der EPBD und den gemäß Artikel 22 der EPBD eingerichteten Datenbanken erstellt wird. Dies könnte durch die Verknüpfung des Inventars mit diesen Datensätzen über den Gebäudenamen oder die Gebäudekennung erreicht werden. Wenn die Mitgliedstaaten gemäß der EPBD verpflichtet sind, die Zahl der Gebäude und die Gesamtfläche (m^2) öffentlicher Gebäude zu melden, kann dies dem gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 erstellten Inventar entnommen werden. Die zur Erstellung des in Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 vorgeschriebenen Inventars erhobenen Daten können zur Erarbeitung des nationalen Überblicks über den Gebäudebestand verwendet werden, wobei jedoch weitere Datenquellen benötigt werden.

Gemäß Artikel 6 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 kann die Beobachtungsstelle für den EU-Gebäudebestand (EU-BSO) öffentlich verfügbare und zugängliche Daten zu den Merkmalen des Gebäudebestands, zur Gebäuderenovierung und zur Gesamtenergieeffizienz aggregieren, um anhand vergleichbarer Daten ein besseres Verständnis der Gesamtenergieeffizienz des Gebäudesektors zu gewährleisten. Die EU-BSO ist ein Instrument zur Überwachung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden in der gesamten EU. ([46]) Das gemäß Artikel 6 Absatz 5 erstellte Inventar sollte zur Verbesserung der Daten und Informationen in der EU-BSO beitragen, indem Daten über den Gebäudebestand öffentlicher Einrichtungen, einschließlich Ausweisen über die Gesamtenergieeffizienz sowie Informationen über Niedrigstenergiegebäude und den Energieverbrauch, bereitgestellt werden. Die Anforderung wäre mindestens dann erfüllt, wenn die Mitgliedstaaten Inventardaten an die EU-BSO gemäß den von der Kommission festzulegenden Modalitäten weitergeben.

5.2. **Verpflichtung zur Einhaltung des jährlichen Renovierungsziels**

Die Renovierungsquote von 3 % ist anhand der Gesamtfläche von Gebäuden mit einer Gesamtnutzfläche von mehr als 250 m^2 zu berechnen, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden und die am 1. Januar 2024 keine Niedrigstenergiegebäude sind. Dies bedeutet, dass das jährliche Renovierungsziel von 3 % auf einem festen Wert (Ausgangsbasis) über den gesamten Umsetzungszeitraum beruht.

Die Mitgliedstaaten können entscheiden, welche Gebäude renoviert werden sollen, um die Renovierungsanforderung von 3 % zu erfüllen, wobei die Kosteneffizienz und die technische Durchführbarkeit bei der Auswahl der zu renovierenden Gebäude gebührend zu berücksichtigen sind. Kommen Mitgliedstaaten zu dem Schluss, dass es technisch, wirtschaftlich oder funktionell nicht durchführbar ist, ein bestimmtes Gebäude in ein Niedrigstenergiegebäude umzuwandeln, und renovieren sie dieses Gebäude auf ein niedrigeres Niveau, dürfen sie die Renovierung dieses Gebäudes nicht auf die Erfüllung der Anforderung anrechnen. Diese Gebäude müssen jedoch weiterhin in die Liste der Gebäude aufgenommen werden, die zur Berechnung des jährlichen Renovierungsbedarfs herangezogen wird (d. h. in die Ausgangsbasis). Die Mitgliedstaaten sollten auch berücksichtigen, dass die Definition von Niedrigstenergiegebäuden das Konzept der Kosteneffizienz umfasst.

In Ausnahmefällen können die Mitgliedstaaten für Gebäude der folgenden Kategorien weniger strenge Anforderungen anwenden als für die Renovierung zu Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden (Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791):

— geschützte Gebäude ([47]), soweit die Einhaltung bestimmter Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz eine unannehmbare Veränderung ihrer Eigenart oder ihrer äußeren Erscheinung bedeuten würde;

— Gebäude, die sich im Eigentum der Streitkräfte oder der Zentralregierung befinden und der Landesverteidigung dienen. Diese Bestimmung gilt nicht für Einzelunterkünfte oder Bürogebäude;

— Gebäude, die für den Gottesdienst und religiöse Zwecke genutzt werden.

Diese Bestimmung bedeutet, dass diese Gebäude in die Berechnung der Ausgangsbasis einbezogen werden sollten und auf die Erreichung des Ziels angerechnet werden können, selbst wenn sie einen anderen Energieeffizienzstandard als Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude erreichen. Wird bei der Renovierung dieser Gebäude ein Standard erreicht, der unter dem Niedrigstenergiegebäude- oder Nullemissionsgebäudestandard liegt, sollte dieser möglichst nahe am Niedrigstenergiegebäude- oder Nullemissionsgebäudestandard liegen, damit diese Gebäude unter Berücksichtigung ihrer besonderen Merkmale auf das Ziel angerechnet werden können. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten diesen Mindeststandard entsprechend den Merkmalen des Gebäudes oder der Gruppe von Gebäuden mit ähnlichen Merkmalen festlegen.

([46]) Beobachtungsstelle für den EU-Gebäudebestand, https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-efficiency/energy-efficient-buildings/eu-building-stock-observatory_en/.

([47]) Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 bezieht sich auf Gebäude, die als Teil eines ausgewiesenen Umfelds oder aufgrund ihres besonderen architektonischen oder historischen Werts offiziell geschützt sind, was zu einem großen Teil historische Gebäude sein dürften.

Sozialwohnungen

Für die Zwecke von Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Richtlinie (EU) 2023/1791 umfasst der Begriff „Sozialwohnungen“ alle Gebäude (einschließlich Ein- und Mehrfamilienhäusern) mit einer Gesamtnutzfläche von mehr als 250 m^2, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen für die Bereitstellung von Sozialwohnungen befinden und die am 1. Januar 2024 nicht der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Definition von Niedrigstenergiegebäuden entsprechen. Die Mitgliedstaaten sollten sich auf die nationale Definition des sozialen Wohnungsbaus stützen. Gebäude mit gemischten Eigentumsverhältnissen sollten in die Renovierungspflicht einbezogen werden, wenn die Flächenkriterien für die Teile, die Eigentum der öffentlichen Einrichtung sind, erfüllt sind.

Die Mitgliedstaaten können Sozialwohnungen von der Renovierungspflicht ausnehmen, wenn die Renovierung für die Bewohner von Sozialwohnungen zu Mieterhöhungen führen würde, die die entsprechenden wirtschaftlichen Einsparungen bei den Energierechnungen übersteigen würden. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten die Einsparungen bei den Energierechnungen aufgrund der Renovierung von Sozialwohnungen (unter Berücksichtigung der Energieeinsparungen und der Entwicklung der Energiepreise) schätzen und bewerten, ob sie ausreichen, um die Renovierungskosten zu decken. Wenn die wirtschaftlichen Einsparungen bei der Energierechnung die Renovierungskosten nicht decken, könnten die Mitgliedstaaten alternative Optionen in Erwägung ziehen, um zu verhindern, dass die gesamten Renovierungskosten an die Bewohner weitergegeben werden, beispielsweise durch die Finanzierung eines Teils der Kosten über öffentliche oder private Finanzierungsinstrumente, darunter auch durch Maßnahmen und Investitionen, die im Rahmen des Klima-Sozialfonds förderfähig sind. Diese Vorgehensweise sollte in Situationen angewandt werden, in denen die Miete proportional zum Wert des Hauses berechnet wird und in denen die Kosten für die Verbesserung der Wohnung (einschließlich energetischer Renovierungen) in Form höherer Mieten auf die Haushalte umgelegt werden.

„Kostenneutral“ bedeutet, dass die für die Renovierung des Gebäudes erforderlichen Investitionen mindestens dem monetären Gegenwert des nach der Renovierung zu erwartenden Nutzens für die Lebensdauer entsprechen. Um beurteilen zu können, ob dies der Fall ist, sollten die Mitgliedstaaten geeignete Methoden definieren, mit denen festgelegt wird, wie die für die Berechnung erforderlichen Parameter wie Renovierungskosten, Abzinsungssätze, künftige Energiepreise, Verbrauch vor und nach der Renovierung usw. festzulegen sind.

Die Mitgliedstaaten sollten andere relevante Kosten, die durch Sozialwohnungen verursacht werden, sowie andere Vorteile berücksichtigen, die nach einer Renovierung von Niedrigstenergiegebäuden erzielt werden können. So könnten beispielsweise Haushalte, die Sozialwohnungen mieten, von (niedrigeren) Tarifen profitieren, mit denen vorrangige Gruppen (z. B. von Energiearmut betroffene Menschen, schutzbedürftige Kunden, Menschen, die in Haushalten mit niedrigem Einkommen leben, und gegebenenfalls Menschen, die in Sozialwohnungen leben) in Bezug auf ihre Energierechnungen unterstützt werden, oder die Energierechnung könnte teilweise oder vollständig über soziale Förderregelungen oder andere Instrumente, die in jedem Mitgliedstaat zur Verfügung stehen, gezahlt werden, wobei auch die Möglichkeiten zu prüfen wären, die revolvierende Fonds und Erneuerbare-Energie-Projekte in Gemeinschaftseigentum bieten, d. h. die gemeinsame Nutzung von Solarenergie unter den Mietern von Sozialwohnungen, sodass grüner Strom zu einem niedrigeren Preis bezogen werden kann. Energetische Renovierungen würden die Energierechnung verringern und somit diese indirekten Energiekosten senken, die möglicherweise nicht erkennbar sind, wenn nur die Energierechnung berücksichtigt wird. Niedrigere Instandhaltungskosten und bessere Lebensbedingungen nach der Renovierung sind weitere Aspekte, die im Rahmen der Bewertung der Kostenneutralität berücksichtigt werden sollten.

Die Mitgliedstaaten sollten die Kostenneutralität der Intervention auf der Grundlage der geschätzten Kosten und Verbrauchswerte bewerten, könnten jedoch in Erwägung ziehen, etwaige Mieterhöhungen für Mieter von Sozialwohnungen nach der Renovierung auf die bei der Energierechnung erzielten Einsparungen zu begrenzen. Ein fiktives Beispiel hierfür ist die Renovierung von Sozialwohnungen, die 30 000 EUR kostet und 12 000 kWh pro Jahr beim Energieverbrauch einspart. Wenn Haushalte einen Durchschnittstarif von 0,25 EUR pro kWh zahlen, würden sie 3 000 EUR pro Jahr einsparen, doch wenn der Haushalt in den Genuss eines ermäßigten Tarifs (z. B. 0,10 EUR pro kWh) kommt, würden sich die jährlichen Einsparungen auf 1 200 EUR belaufen. Wenn im Haushalt weniger Energie verbraucht wird, als für diese Wohnung geschätzt wurde, werden in der Praxis Einsparungen von weniger als 1 200 EUR erzielt. In diesem Fall ist es nicht möglich, dass sich die Investition amortisiert, selbst wenn sehr niedrige Abzinsungssätze verwendet werden; dies liegt jedoch an den vergesellschafteten Kosten (in diesem Beispiel subventionierte Stromtarife) und an der Tatsache, dass eine zu geringe Beheizung der Wohnungen durch die Mieter nicht angemessen berücksichtigt wird. Um Kostenneutralität zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten die Subventionen berücksichtigen, die die Anbieter von Sozialwohnungen erhalten, und diesen Anbietern dabei helfen, die Renovierungskosten zu decken, die sie nicht über ihre Mieter decken können.

Die Mitgliedstaaten sollten eine geeignete Methode festlegen, um zu bewerten, ob die Bedingung der Kostenneutralität erfüllt ist. Die Mitgliedstaaten sollten einen angemessenen Abzinsungssatz festlegen, um Wartungskosten und Energierechnungen abzuzinsen, dieser sollte jedoch auf einem realistischen Niveau festgelegt werden, z. B. auf der Grundlage der Kapitalkosten für die öffentliche Einrichtung oder des sozialen Abzinsungssatzes. ([48]) Dies unterscheidet sich von der Prüfung der wirtschaftlichen Durchführbarkeit, bei der es angebracht sein könnte, eine Gewinnspanne und einen höheren Abzinsungssatz einzubeziehen, um die Vergütung des Risikos widerzuspiegeln.

([48]) In diesem Zusammenhang können die Kapitalkosten als die Mindestrendite definiert werden, die eine öffentliche Einrichtung erzielen muss, bevor sie Gewinne erzielt. So könnte es sich beispielsweise um die Kosten für die Kreditaufnahme bei einem Finanzinstitut handeln. Der soziale Abzinsungssatz ist ein Abzinsungssatz, der in der Regel auf Projekte von öffentlichem oder sozialem Wert angewandt wird.

Der Grundsatz der Kostenneutralität kann als eingehalten betrachtet werden, wenn die folgende Bedingung erfüllt ist:

$$RC \leq \sum_{i=0}^{rl} \frac{(E_{br,i} + OC_{br,i} - OB_{br,i}) - (E_{ar,i} + OC_{ar,i} - OB_{ar,i})}{(1+r)^i}$$

Dabei sind

RC: die Kosten der energetischen Renovierung des Gebäudes,

E: die Gesamtenergierechnung,

OC: sonstige Kosten,

OB: sonstige Zuschüsse,

br: vor der Renovierung,

ar: nach der Renovierung,

r: der angewandte Abzinsungssatz,

i: das Jahr, für das Kosten und Nutzen geschätzt werden,

rl: die Restlebensdauer des bestehenden Gebäudes vor der Renovierung.

Die rechte Seite der Gleichung stellt die Einsparungen bei den Betriebskosten der Gebäude dar, die während der gesamten Nutzungsdauer erzielt werden, wobei angemessen abgezinst wird. Die Gleichung wird als Summe dargestellt, da die Mitgliedstaaten möglicherweise Änderungen der Energiekosten und anderer Kosten und Zuschüsse berücksichtigen wollen, die in den kommenden Jahren erwartet werden.

Die Mitgliedstaaten können die Einzelheiten der Methode festlegen, die Bewertung sollte jedoch mit der Definition von Kostenneutralität und bewährten Verfahren im Einklang stehen. Bei der Bewertung sollten die Mitgliedstaaten folgende Aspekte berücksichtigen:

— Bei der Bewertung sollten nicht die tatsächlichen Energiekosten berücksichtigt werden, die von Haushalten in Sozialwohnungen gezahlt werden, wenn diese unter dem Marktpreis liegen, sondern eine fiktive Rechnung, die anhand von Durchschnittssätzen berechnet wird und auf dem geschätzten Verbrauch basiert, beispielsweise im Einklang mit der Methode zur Berechnung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden gemäß Anhang I der EPBD. Bei der Schätzung des Mietanstiegs sollten jedoch nur die von den Mietern tatsächlich erzielten Energieeinsparungen berücksichtigt werden.

— Bei der Schätzung der Kosten der energetischen Renovierung sollten die Wiederbeschaffungskosten von Gebäudekomponenten berücksichtigt werden, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Wenn beispielsweise ein Gaskessel ausgetauscht werden muss, sollten die Kosten der energetischen Renovierung nur den Kostenunterschied zwischen einem energieeffizienten System (z. B. einer Wärmepumpe) und der wahrscheinlichsten auf dem Markt verfügbaren Alternative zum Austausch des Gaskessels umfassen.

— Die erwartete Lebensdauer der ausgetauschten Komponenten sollte bei der Bewertung des Nutzens berücksichtigt und auf ähnliche Weise geschätzt werden wie bei der Methode zur Bewertung des kostenoptimalen Niveaus gemäß Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 244/2012 der Kommission ([49]). Für die Berechnung des Restwerts eines Gebäudes sollten die Mitgliedstaaten Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 244/2012 zur Schaffung eines Vergleichsrahmens für die Berechnung kostenoptimaler Niveaus von Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und Gebäudekomponenten heranziehen. Die Mitgliedstaaten müssen einen Berechnungszeitraum von 30 Jahren für Wohngebäude und öffentliche Gebäude und einen Berechnungszeitraum von 20 Jahren für gewerbliche Gebäude/Nichtwohngebäude zugrunde legen.

— Andere Einnahmen, z. B. aus Fotovoltaikpaneelen, sollten als Teil der anderen Vorteile nach der Renovierung betrachtet werden.

— Renovierungen können zusätzliche Arbeiten nach sich ziehen, entweder als regulatorische Anforderung oder als Ziel zusätzlicher Verbesserungen des Gebäudes. So kann es beispielsweise für die Renovierung eines Gebäudes erforderlich sein, das Gebäude an die Vorschriften über Brandschutz, Zugänglichkeit oder elektrische Verkabelung anzupassen, oder es werden durch die Renovierung neue Wohnbereiche geschaffen (z. B. eine Dachgeschosswohnung). Die Mitgliedstaaten sollten in der Methode erläutern, wie die Kosten für diese Arbeiten aus den Renovierungskosten herausgenommen werden können; ist dies nicht möglich, sollten die zusätzlichen Vorteile, die sich aus diesen Kosten ergeben, jedoch als *Sonstige Vorteile* nach der Renovierung berücksichtigt werden.

([49]) Delegierte Verordnung (EU) Nr. 244/2012 der Kommission vom 16. Januar 2012 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden durch die Schaffung eines Rahmens für eine Vergleichsmethode zur Berechnung kostenoptimaler Niveaus von Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und Gebäudekomponenten (ABl. L 81 vom 21.3.2012, S. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2012/244/oj).

Die Mitgliedstaaten können auch andere Aspekte berücksichtigen:

— die Differenz des Werts des Gebäudes vor und nach der Renovierung (Restwert eines Gebäudes am Ende des betreffenden Zeitraums),

— eine Schätzung des Komfortanstiegs für die Bewohner.

Sozialwohnungen, die die Kriterien der Kostenneutralität nicht erfüllen, können von der Ausgangsbasis ausgenommen werden. Entscheiden sich die Mitgliedstaaten dafür, ihre Sozialwohnungen ganz oder teilweise aus der Ausgangsbasis auszunehmen, so müssen sie begründen, warum die Renovierung dieser Gebäude nicht kostenneutral wäre oder zu Mieterhöhungen führen würde, die über die Einsparungen bei der Energierechnung hinausgehen.

Da sich die Bewertung der Kostenneutralität und die mögliche Ausnahme von Sozialwohnungen auf die Berechnung des jährlichen Renovierungsziels auswirken, sollten die Mitgliedstaaten die Bewertung der Kostenneutralität des gesamten Sozialwohnungsbestands vor Ablauf der Umsetzungsfrist durchführen. Die Mitgliedstaaten können bei der Bewertung der Kostenneutralität im Voraus unterschiedliche Methoden anwenden:

— Wenn der Sozialwohnungsbestand relativ homogen ist, können die Mitgliedstaaten Standardwerte für die Schätzung der Kosten und des Nutzens für die Hauptwohnungsarten festlegen. Diese Werte können mit Faktoren wie dem Baujahr und dem Jahr der letzten Renovierung zusammenhängen und eine rasche Bewertung der Kostenneutralität für den gesamten Bestand ermöglichen.

— Wenn der Bestand an Sozialwohnungen stark unterschiedliche Merkmale aufweist, sollten die Mitgliedstaaten eine Reihe maßgeschneiderter Bewertungen durchführen, um ein ausreichend detailliertes Bild des gesamten Bestands zu erhalten.

Da die Bewertung der Kostenneutralität vor den Renovierungsarbeiten erfolgen muss, sollte bei der Bewertung der aktuelle Zustand des Gebäudes (einschließlich der verbleibenden Lebensdauer der verschiedenen Gebäudekomponenten) berücksichtigt werden.

Besondere Gebäudekategorien im Sinne von Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2023/1791

In Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ist festgelegt, dass die Mitgliedstaaten für einige Gebäudekategorien im Sinne von Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2023/1791 weniger strenge Anforderungen als die in Artikel 6 Absatz 1 der genannten Richtlinie festgelegten Anforderungen anwenden können. Diese Bestimmung sollte als Verpflichtung zur Renovierung ausgelegt werden, die dadurch erfüllt werden kann, dass diese Gebäude auf ein anderes Gesamtenergieeffizienzniveau als Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude renoviert werden, auch wenn diese Gebäude in der Regel möglichst zu Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden renoviert werden. Die Mitgliedstaaten müssen bei der Berechnung der 3%-Renovierungsanforderung stets die den Sonderkategorien zugeordneten Gebäude in die Ausgangsbasis einbeziehen. Die Mitgliedstaaten dürfen die Renovierung dieser Gebäude auf die jährliche Renovierungsquote anrechnen, auch wenn die Gebäude nach einem anderen Standard renoviert werden. Während für Gebäude, die sich im Eigentum der Streitkräfte oder der Zentralregierung befinden und der Landesverteidigung dienen, weniger strenge Renovierungsanforderungen gelten können, müssen Einzelunterkünfte oder Bürogebäude der Streitkräfte und des sonstigen Personals nationaler Verteidigungsbehörden bis auf das Niveau von Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden renoviert werden, damit sie auf das jährliche Ziel angerechnet werden können.

Bei der Ermittlung von Gebäuden, die zu diesen Kategorien gehören, sollten die Mitgliedstaaten auf bereits bestehende Methoden zurückgreifen. Beispielsweise könnte für offiziell geschützte Gebäude und Gebäude, die für den Gottesdienst und religiöse Zwecke genutzt werden, die gleiche Methode wie für die Zwecke der EPBD angewandt werden.

Gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sind die Mitgliedstaaten nicht ausdrücklich verpflichtet, die Kommission über ihren Ansatz in Bezug auf die besonderen Gebäudekategorien zu unterrichten, müssen jedoch nach den für geschützte Gebäude festgelegten Kriterien eine Bewertung durchführen. Für Streitkräfte, Verteidigungsgebäude und Gebäude, die für den Gottesdienst und religiöse Zwecke genutzt werden, müssen die Mitgliedstaaten nur nachweisen, dass diese Gebäude zu diesen Kategorien gehören. Dies kann geschehen, wenn die Renovierung dieser Gebäude auf die jährliche Renovierungsquote angerechnet wird, da alle Gebäude der Sonderkategorien in die Ausgangsbasis für die Berechnung des jährlichen Bedarfs einbezogen werden müssen.

Die Mitgliedstaaten sollten das Gesamtenergieeffizienzniveau, das Gebäude dieser Kategorien erreichen müssen, um auf die jährliche Renovierungsquote angerechnet zu werden, eindeutig festlegen und diese Gesamtenergieniveaus begründen. Das Gesamtenergieeffizienzniveau sollte mit dem Ziel von Artikel 6 in Einklang stehen, d. h., alle Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Umwandlung des Gebäudes in Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude sollten umgesetzt werden, es sei denn, sie wirken sich auf den Charakter oder die Nutzung der Gebäude aus oder sind unverhältnismäßig.

Für Sondergebäude (Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2023/1791) und Gebäude, die die Mitgliedstaaten aufgrund von Durchführbarkeitserwägungen nicht renovieren wollen (Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791), sollten die Mitgliedstaaten in Erwägung ziehen, eine geeignete Methode festzulegen, die es ermöglicht, auf der Grundlage von Standardkriterien Gebäude zu ermitteln, deren Renovierung zu Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden nicht durchführbar ist. Bei der Methode sind die Renovierungskosten, die Energieeinsparungen und die zusätzlichen Kosten oder Auswirkungen im Zusammenhang mit den Merkmalen des Gebäudes, das einer besonderen Kategorie zugeordnet wird, zu berücksichtigen. Die Methode und die Kriterien können auf Gebäudegruppen statt auf Gebäudeebene angewandt werden; beispielsweise auf Büroflächen, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums nach demselben Bauverfahren gebaut wurden. Relevante Indikatoren, die von den Mitgliedstaaten zur Bewertung der Vergleichbarkeit von Gebäuden in Betracht gezogen werden könnten, sind:

a) Gebäudemerkmale

— Art des Gebäudes (z. B. Wohn-, Büro-, Unterrichts- oder Krankenhausgebäude),

— Baujahr,

— Maß für die physische Größe (z. B. Fläche),

— beheizte und/oder gekühlte Fläche,

— Außenwandfläche,

— Energieeffizienzmaßnahmen (z. B. Luftdichtigkeit, Fenster-Wand-Verhältnis, Fenstertypen, Dämmungspegel, Doppelverglasung, effiziente Beleuchtung, Heizschaltuhren, Zeit seit der letzten Heizungseinstellung),

— fehlerhafte Gebäudesysteme (z. B. Heizungssysteme, elektrische Anlagen, Gebäudehülle).

b) Klimatische Faktoren

— Klimazone,

— Bewölkung.

c) Stadtplanung

— Dichte der Stadtviertel,

— Maßnahmen zur Abmilderung von Wetterauswirkungen (z. B. strategische Bepflanzung).

5.2.1. *Renovierung von Gebäuden, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden*

Um der Verpflichtung zur Renovierung nachzukommen, müssen die Mitgliedstaaten zunächst die Gesamtnutzfläche festlegen, die am 1. Januar 2024 unter die Verpflichtung fällt (Ausgangsbasis). Auf der Grundlage dieser Zahl können die Mitgliedstaaten das jährliche Renovierungsziel (3 % der Ausgangsbasis) schätzen.

Um Teil der Ausgangsbasis zu sein, müssen Gebäude folgende Kriterien erfüllen:

— eine Gesamtnutzfläche von mehr als 250 m^2 aufweisen,

— Eigentum öffentlicher Einrichtungen im Sinne von Artikel 2 Nummer 12 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sein,

— am 1. Januar 2024 nicht den Standard eines Niedrigstenergiegebäudes erreichen.

Die Mitgliedstaaten können Sozialwohnungen von der Ausgangsbasis ausnehmen, wenn Renovierungen nicht kostenneutral wären oder wenn eine Renovierung zu Mieterhöhungen führen würde, die die entsprechenden wirtschaftlichen Einsparungen bei den Energiekosten übersteigen.

Sobald die Ausgangsbasis festgelegt ist, berechnen die Mitgliedstaaten das jährliche Renovierungsziel, das sie erfüllen müssen. Zur Berechnung des jährlichen Mindestrenovierungsziels sollte folgende Formel verwendet werden:

$$Jährliches\ Mindestrenovierungsziel\ (in\ m^2) = m^2{}_{Gesamtnutzfläche} \times r_r$$

Dabei gilt:

$m^2{}_{Gesamtnutzfläche}$ ist die Summe der Nutzflächen aller in der Ausgangsbasis enthaltenen Gebäude;

r_r ist die in Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 festgelegte Renovierungsquote von 3 %.

Ein Zahlenbeispiel ist Anlage C zu diesem Anhang zu entnehmen.

Das jährliche Renovierungsziel in m² bleibt während des Zeitraums, in dem die Richtlinie (EU) 2023/1791 wirksam ist, unverändert. Dies ist eine Änderung gegenüber der Richtlinie 2012/27/EU, in der das jährliche Renovierungsziel jährlich auf der Grundlage der Fläche berechnet werden musste, die die nationalen Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz nicht erfüllte. Die Richtlinie (EU) 2023/1791 sieht vor, dass die erforderliche jährliche Renovierungsquote deutlich höher sein wird als jener Wert, der mit der in der Richtlinie 2012/27/EU verwendeten Methode zu ermitteln wäre. Dies bedeutet auch, dass die zum Ende des ersten Berichtszeitraums festgelegte Ausgangsbasis und folglich das jährliche Renovierungsziel nicht aktualisiert werden dürfen, wenn ein Gebäude verkauft, abgerissen, erworben oder gebaut wird. Es gibt Sonderfälle, die den Mitgliedstaaten ein gewisses Maß an Flexibilität bieten, um das jährliche Renovierungsziel zu erreichen. Diese Fälle werden weiter unten erläutert.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission in ihren nationalen Energie- und Klimaplänen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates ([50]) (siehe Kapitel 7.1) ihre Ausgangsbasis (Gesamtfläche aller Gebäude, die in den Anwendungsbereich des Artikels fallen, in m²) und das jährliche Renovierungsziel (ebenfalls in m²) mit. Im Rahmen dieser Mitteilung sollten die Mitgliedstaaten auch die Fläche (in m²) der Gebäude angeben, die unter die Sonderkategorien von Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a bis c fallen. Die renovierte Fläche (in m²), die auf die jährliche Anforderung angerechnet werden kann, sollte von den Mitgliedstaaten in den Zweijahresberichten gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 mitgeteilt werden, wobei die Fläche renovierter Gebäude, die unter die Sonderkategorien gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a bis c der Richtlinie (EU) 2023/1791 fallen, gesondert anzugeben ist.

Vorwegnahme von Einsparungen

Um Anreize für frühzeitiges Handeln zu schaffen, gestattet die Richtlinie (EU) 2023/1791 Mitgliedstaaten, die in einem bestimmten Jahr mehr als 3 % der Gesamtfläche ihrer Gebäude renovieren, diesen sogenannten Renovierungsüberschuss auf die jährliche Renovierungsquote der folgenden Jahre anzurechnen (Artikel 6 Absatz 3). Bis zum 31. Dezember 2026 können in einem bestimmten Jahr erzielte Renovierungsüberschüsse auf die jährliche Renovierungsquote der folgenden drei Jahre angerechnet werden. Ab dem 1. Januar 2027 können in einem bestimmten Jahr erzielte Renovierungsüberschüsse nur noch auf die jährliche Renovierungsquote der folgenden zwei Jahre angerechnet werden. In der Praxis bedeutet dies, dass ein Mitgliedstaat, der beispielsweise 3,5 % der gesamten Nutzfläche seines Gebäudebestands im Jahr X renoviert, im Jahr X + 1 nur 2,5 % der gesamten Nutzfläche renovieren muss; wenn der Mitgliedstaat auch im Jahr X + 1 3 % der gesamten Nutzfläche renoviert, kann die Differenz von 0,5 % im Jahr X + 2 verwendet werden, um die Renovierungsanforderung auf 2,5 % zu senken. Es ist auch möglich, die Übererfüllung auf die beiden Jahre zu verteilen (z. B. 0,25 % im Jahr X + 1 und 0,25 % im Jahr X + 2).

Abriss und Ersatz

Gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 können die Mitgliedstaaten unter bestimmten Umständen die Nutzfläche eines neuen Gebäudes als Ersatz für ein in einem der beiden vorangegangenen Jahre abgerissenes Gebäude auf die jährliche Renovierungsquote anrechnen. Die Anrechnung neuer Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude auf die Erreichung der jährlichen Renovierungsquote ist nur zulässig, wenn zwei Kriterien erfüllt sind:

— **Kriterium 1** — Das neue Gebäude ersetzt ein Gebäude einer öffentlichen Einrichtung, das in einem der beiden vorangegangenen Jahre abgerissen wurde, und

([50]) Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

— **Kriterium 2** — Der Abriss des derzeitigen Gebäudes und sein Ersatz durch ein neues Gebäude sind in Bezug auf die Energienutzung und die erzielten Lebenszyklus-CO_2-Emissionen kosteneffizienter und nachhaltiger als die Renovierung des derzeitigen Gebäudes. Die Lebenszyklus-CO_2-Emissionen umfassen graue und betriebliche CO_2-Emissionen sowie CO_2-Emissionen im Zusammenhang mit dem Abriss des alten Gebäudes.

Die Bedingungen für die Erfüllung des zweiten Kriteriums sind in Tabelle 4 dargestellt.

Tabelle 4

Kriterien für Abriss und Ersatz

Parameter	Bedingung
Kostenwirksamkeit	Gesamtkosten für den Abriss des aktuellen Gebäudes (in EUR) + Gesamtkosten für den Bau eines neuen Gebäudes (in EUR) < Gesamtkosten für die Renovierung des aktuellen Gebäudes (in EUR)
Nachhaltigkeit	(Gesamtenergieverbrauch (in kWh) des renovierten Gebäudes während seines verbleibenden geschätzten wirtschaftlichen Lebenszyklus + Energieverbrauch (in kWh) während der Renovierungsphase) > (Gesamtenergieverbrauch (in kWh) eines neuen Gebäudes über die gleiche Anzahl von Jahren + Gesamtenergieverbrauch (in kWh) während der Abriss- und Bauphase) UND (Lebenszyklus-CO_2-Emissionen (in tCO_2e) des renovierten Gebäudes über seinen geschätzten restlichen wirtschaftlichen Lebenszyklus + Lebenszyklus-CO_2-Emissionen (in tCO_2e) während der Renovierungsphase) > (Lebenszyklus-CO_2-Emissionen (in tCO_2e) des neuen Gebäudes über die gleiche Anzahl von Jahren + Lebenszyklus-CO_2-Emissionen (in tCO_2e) während der Abriss- und Bauphase)

Der geschätzte wirtschaftliche Lebenszyklus wird von den Mitgliedstaaten im Einklang mit der EPBD festgelegt. Das abgerissene Gebäude, das renoviert werden würde, und das neue Gebäude sollten über den gleichen Zeitraum (d. h. den gesamten oder verbleibenden geschätzten wirtschaftlichen Lebenszyklus des aktuellen Gebäudes) verglichen werden.

Die Nachhaltigkeitsbedingung könnte beispielsweise erreicht werden, wenn eine Renovierung mit energie- und CO_2-intensiven Materialien (z. B. Beton, Stahl) durch einen Neubau mit Materialien mit geringem Energie- und CO_2-Gehalt (z. B. Holz und aus Biomasse gewonnene Produkte) ersetzt wird.

Gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Mitgliedstaaten die allgemeinen Kriterien, Methoden und Verfahren klar festlegen und diese veröffentlichen, um die Ausnahmefälle zu ermitteln, in denen sie neue Gebäude in ihrem Eigentum als Ersatz für abgerissene Gebäude auf die jährliche Renovierungsquote anrechnen können.

Bei der Festlegung der Methode zur Bewertung der Lebenszyklusemissionen von Gebäuden sollten die Mitgliedstaaten auf die von der Kommission genannten Normen und Methoden zurückgreifen, um genaue Schätzungen zu gewährleisten. Beispiele:

— Europäische Kommission, Europäische Plattform für die Lebenszyklusanalyse. (https://eplca.jrc.ec.europa.eu/lifecycleassessment.html)

— EN 15978:2011 Nachhaltigkeit von Bauwerken. Bewertung der umweltbezogenen Qualität von Gebäuden. Berechnungsmethode. (https://www.en-standard.eu/bs-en-15978-2011-sustainability-of-construction-works-assessment-of-environmental-performance-of-buildings-calculation-method/)

— ISO 14040:2006 Umweltmanagement — Ökobilanz — Grundsätze und Rahmenbedingungen (https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:14040:ed-2:v1:en)

— ISO 14044:2006 Umweltmanagement — Ökobilanz — Anforderungen und Anleitungen (https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:14044:ed-1:v1:en).

5.2.2. *Aushandlung von Vertragsklauseln für genutzte Gebäude*

In Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ist auch eine Verpflichtung festgelegt, die speziell für Gebäude gilt, die zwar von öffentlichen Einrichtungen genutzt werden, aber nicht ihr Eigentum sind. Wie bei der Verpflichtung zur Renovierung von Gebäuden im Eigentum öffentlicher Einrichtungen fallen gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 nur Gebäude mit einer Gesamtnutzfläche von mehr als 250 m^2 unter die Verpflichtung. In Bezug auf diese Gebäude stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass öffentliche Einrichtungen mit den Gebäudeeigentümern Verhandlungen mit dem Ziel aufnehmen, Vertragsklauseln festzulegen, die dazu führen, dass die gemieteten Gebäude mindestens in Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude umgewandelt werden. In Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 wird betont, dass vertragliche Auslöser wie Verlängerung der Miete, Nutzungsänderung und erhebliche Reparatur- oder Instandhaltungsarbeiten genutzt werden müssen, um Verhandlungen aufzunehmen. Öffentliche Einrichtungen, die ein Gebäude nutzen, können den Gebäudeeigentümern aufzeigen, wie sie von der Renovierung profitieren könnten: sie erhöht den Wert ihres Gebäudes, was eine entsprechende Mieterhöhung rechtfertigen kann; sie verlängert die Lebensdauer des Gebäudes durch verbesserte Energieeffizienz und Qualität der Gebäudekomponenten; sie senkt die laufenden Instandhaltungskosten; sie führt zur Einhaltung der nationalen Bauvorschriften und -anforderungen (z. B. möglicher Mindestvorgaben für die Gesamtenergieeffizienz); sie zieht Mieter an und minimiert Ausfallzeiten.

Wenn öffentliche Einrichtungen wichtige Nutzer eines Gebäudes sind und beabsichtigen, das Gebäude langfristig zu mieten, könnten sie insbesondere zur Lösung des Problems der divergierenden Anreize beispielsweise anbieten, einen bestimmten Teil der Renovierungskosten zu zahlen (entweder durch eine einmalige Zahlung oder durch Vereinbarung einer Mieterhöhung) oder die Suche nach einem neuen Gebäude in Erwägung ziehen, wenn der Eigentümer des Gebäudes nicht zur Renovierung bereit ist. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, mit Energiedienstleistungsunternehmen (ESCOs) ([51]) zusammenzuarbeiten, die die Renovierung gegen laufende Zahlungen der Behörde oder des Gebäudeeigentümers finanzieren könnten.

Beispiele für weitere nützliche Ansätze:

— Die Mitgliedstaaten könnten die Vergabeverfahren aktualisieren, die alle öffentlichen Einrichtungen befolgen müssen, wenn es um die Anmietung neuer Gebäude und die Verwaltung der Verträge für die derzeit in ihrem Eigentum befindlichen Gebäude geht.

— Die Mitgliedstaaten könnten öffentlichen Einrichtungen Leitlinien und Vorlagen für die Formulierung der Mietverträge zur Verfügung stellen, damit geeignete Klauseln in den Vertrag aufgenommen werden.

— Die Mitgliedstaaten könnten von allen öffentlichen Einrichtungen verlangen, geeignete verbindliche Klauseln in ihre Mietverträge aufzunehmen, damit die Verpflichtung zur Renovierung zum Standard wird. Die Mitgliedstaaten sollten konkrete Optionen zur Unterstützung öffentlicher Einrichtungen vorsehen, wenn der private Vermieter den Standardbedingungen nicht zustimmt.

— Da die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, einen großen Teil ihres Gebäudebestands zu renovieren, und da die Umwandlung zu mindestens Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden erhebliche Arbeiten erfordern kann, können öffentliche Einrichtungen diejenigen Gebäude ermitteln, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden und derzeit ungenutzt sind oder zu wenig genutzt werden und für Einrichtungen genutzt werden können, die derzeit Mieter von Gebäuden aus dem Privatsektor sind. Das im vorstehenden Abschnitt erörterte Inventar wird ein wirksames Instrument zur Unterstützung dieser Strategie sein — insbesondere dann, wenn es auf die Erhebung zusätzlicher Daten über den Gebäudebestand der öffentlichen Einrichtungen ausgeweitet wird.

5.3. **Alternativer Ansatz — gleichwertige Energieeinsparungen**

Der in Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 vorgesehene alternative Ansatz wird zu Energieeinsparungen in Gebäuden öffentlicher Einrichtungen in einer Höhe führen, die mindestens den in Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 vorgeschriebenen Höhe entspricht (Standardansatz). Nach diesem Ansatz sind die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, Gebäude öffentlicher Einrichtungen so zu renovieren, dass sie unverzüglich den Kriterien eines Niedrigstenergiegebäudes oder Nullemissionsgebäudes entsprechen. Stattdessen können die Mitgliedstaaten in Gebäuden öffentlicher Einrichtungen andere Maßnahmen anwenden, die zu gleichwertigen Energieeinsparungen führen, darunter Maßnahmen wie Nachfragesenkung und Maßnahmen, die sich möglicherweise direkt auf die Gebäudehülle oder gebäudetechnische Systeme auswirken.

Artikel 6 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 besteht aus zwei getrennten Verpflichtungen (Unterabsatz 1 und Unterabsatz 2 Buchstabe a), die die Mitgliedstaaten erfüllen müssen, wenn sie sich für den alternativen Ansatz entscheiden.

([51]) https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC133984.

Um die erste Verpflichtung zu erfüllen, müssen die Mitgliedstaaten:

— schätzen, welche Energieeinsparungen jedes Jahr erzielt würden, wenn sich der Mitgliedstaat für den Ansatz nach Artikel 6 Absätze 1 bis 4 entschieden hätte (gleichwertige Energieeinsparungen) (Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 2 Buchstabe b).

— jedes Jahr Energieeinsparungen in Gebäuden öffentlicher Einrichtungen erreichen, die mindestens dem in Artikel 6 Absatz 1 geforderten Umfang entsprechen (Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 1).

Laut der zweiten Verpflichtung gemäß Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Mitgliedstaaten jedes Jahr einen Renovierungspass für Gebäude vorlegen, die zusammen mindestens 3 % der Gesamtfläche beheizter und/oder gekühlter Gebäude ausmachen, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden. Darüber hinaus müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Gebäude, für die ein Renovierungspass eingeführt wurde, bis spätestens 2040 zu Niedrigstenergiegebäuden renoviert werden.

Der alternative Ansatz betrifft nur Gebäude, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden, mit denselben Ausnahmen, die für den Ansatz gemäß Artikel 6 Absätze 1 bis 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 festgelegt sind. Die im Standardansatz festgelegten Bestimmungen gelten auch für den alternativen Ansatz, da die gleichwertigen Energieeinsparungen auf Grundlage demselben Ausgangsbasis geschätzt werden, die für die Berechnung des jährlichen Renovierungsbedarfs (in m^2) verwendet wird.

5.3.1. *Erzielung gleichwertiger Energieeinsparungen*

Schätzung der angestrebten Energieeinsparungen

Um dieser Verpflichtung nachzukommen, müssen die Mitgliedstaaten jedes Jahr die zu erreichenden Energieeinsparungen schätzen. Als Ausgangspunkt sollten die Mitgliedstaaten die Renovierungsanforderung von 3 % nach den gleichen Schritten wie im Ansatz gemäß Artikel 6 Absätze 1 bis 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 schätzen. Dadurch würde eine bestimmte Fläche (in m^2) festgelegt, die die Mitgliedstaaten jedes Jahr renovieren müssen.

Im Anschluss müssen die Mitgliedstaaten die jedes Jahr durch alternative Maßnahmen zu erzielenden Energieeinsparungen schätzen. Die Mitgliedstaaten sollten die Energieeinsparungen schätzen, die vor dem Jahr zu erreichen sind, in dem Einsparungen erzielt werden müssen, um die alternativen Maßnahmen entsprechend planen und umsetzen zu können. Zur Schätzung der Energieeinsparungen für das Jahr

— sollten die Mitgliedstaaten aus dem Gebäudebestand der öffentlichen Einrichtungen diejenigen Gebäude ermitteln, die sie renoviert hätten, wenn sie sich für den Standardansatz entschieden hätten. Die Fläche dieser Gebäude muss insgesamt mindestens der Fläche entsprechen, die zuvor bei der Berechnung der Renovierungsanforderung ermittelt wurde. Die Mitgliedstaaten können die Einsparungen in Bezug auf die gleichen Gebäude schätzen, die für die Ausstellung des Renovierungspasses im Laufe des Jahres ausgewählt wurden, da diese die 3 % des Gebäudebestands der öffentlichen Einrichtungen ausmachen;

— sollten die Mitgliedstaaten den Ausgangsenergieverbrauch der Gebäude festlegen, die sie renoviert hätten. Dabei müssen sie geeignete Standardwerte für den Energieverbrauch von Referenzgebäuden öffentlicher Einrichtungen vor der Renovierung verwenden. Die Standardwerte sollten für jede Gebäudekategorie oder -unterkategorie festgelegt werden;

— müssen die Mitgliedstaaten den Primärenergieverbrauch dieser Gebäude nach der Renovierung unter Verwendung geeigneter Standardwerte für den Energieverbrauch von Referenzgebäuden öffentlicher Einrichtungen nach der Renovierung in Niedrigstenergiegebäude schätzen;

— sollten die Mitgliedstaaten den geschätzten Verbrauch nach der Renovierung vom Ausgangsverbrauch abziehen. Der so ermittelte Wert entspricht dem, was durch die Renovierung von 3 % der Nutzfläche der unter die Verpflichtung fallenden Gebäude eingespart würde.

Zur Schätzung der angestrebten jährlichen Energieeinsparungen sollte folgende Formel verwendet werden:

$$\textit{Angestrebte jährliche Energieeinsparungen}\ (kWh) = \sum(a-b) \times c$$

Dabei gilt:

Die Summe entspricht der Summe aller Gebäude, die ein Mitgliedstaat zu renovieren beabsichtigt hätte, wenn er sich für den in Artikel 6 Absätze 1 bis 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 definierten Ansatz entschieden hätte, aufgeschlüsselt nach Kategorien von Referenzgebäuden öffentlicher Einrichtungen.

a ist der geschätzte Energieverbrauch von Referenzgebäuden, die den Niedrigstenergiegebäudestandard nicht erfüllen/vor der Renovierung (in kWh/m²);

b ist der geschätzte Energieverbrauch derselben Referenzgebäude nach ihrer Umwandlung in Niedrigstenergiegebäude (in kWh/m²);

c ist die Gesamtfläche der beheizten und/oder gekühlten Gebäude für jede Kategorie von Referenzgebäuden, die ein Mitgliedstaat renoviert hätte, wenn er sich für den Standardansatz entschieden hätte.

Zur Schätzung der jährlichen Energieeinsparungen können die Mitgliedstaaten die Daten verwenden, die in dem gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 erstellten Inventar erhoben wurden. Ein Beispiel für diese Schätzung ist Anlage C zu diesem Anhang zu entnehmen.

Zur Ermittlung des Ausgangsenergieverbrauchs und zur Schätzung des Energieverbrauchs ihrer Gebäude nach der Renovierung müssen die Mitgliedstaaten Standardwerte für den Energieverbrauch von Referenzgebäuden öffentlicher Einrichtungen vor und nach der Renovierung zu Niedrigstenergiegebäuden festlegen. Wenn für verschiedene Gebäudearten Standardwerte für den Energieverbrauch verfügbar sind, sollten die Mitgliedstaaten verschiedene Kategorien von Referenzgebäuden öffentlicher Einrichtungen festlegen, um die Genauigkeit und den repräsentativen Charakter der Energieeinsparungen zu verbessern. Gebäude können nach Endverwendungen (z. B. Büros, Unterrichtsgebäude, Krankenhäuser), Klimazonen (z. B. Norden, Süden, Gebirgs- und Küstenregionen) oder anderen Faktoren, die ihren Energieverbrauch beeinflussen, eingeordnet werden.

Erreichung des jährlichen Energieeinsparungsziels

Zur Einhaltung von Artikel 6 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 können die Mitgliedstaaten die Maßnahmen wählen, die sie für geeignet erachten, um den Energieverbrauch in öffentlichen Gebäuden zu verringern. Zu diesen Maßnahmen können beispielsweise die Folgenden gehören:

— Renovierung von Gebäuden, um die Standards für Niedrigstenergiegebäude oder Nullemissionsgebäude zu erfüllen, und Renovierungen, um höhere oder niedrigere Energieeffizienzniveaus zu erreichen;

— Energieverträge (z. B. durch Energieleistungsverträge) und Energiemanagement;

— Austausch und Modernisierung gebäudetechnischer Systeme;

— Umstellung auf energieeffiziente Geräte;

— Verringerung der Fläche von beheizten und/oder gekühlten Gebäuden;

— Nachfragesenkung;

— Maßnahmen zur Verhaltensänderung, die den Energieverbrauch senken;

— weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Energieeffizienz öffentlicher Gebäude, die keine Renovierungen sind.

Der Verkauf von Gebäuden ist keine Energieeffizienzmaßnahme. Diese Maßnahme ist nicht gleichbedeutend mit der Renovierung von Gebäuden.

Wahrscheinlich ist, dass schrittweise Renovierungen und die Modernisierung der gebäudetechnischen Systeme, mit denen gleichwertige Energieeinsparungen erzielt werden sollen, gemäß dem für jedes Gebäude mit einem Pass festgelegten Zeitplan in die Renovierungspässe aufgenommen werden. Bei diesen Maßnahmen können Renovierungspässe als Informationsquelle für die Schätzung der sich daraus ergebenden Energieeinsparungen dienen.

Bei der Entscheidung für nichtstrukturelle Maßnahmen (z. B. Verhaltensänderungen) sollten die Mitgliedstaaten abschätzen, inwieweit die Auswirkungen der Maßnahme in den Folgejahren aufrechterhalten werden können. In der Praxis bedeutet dies, dass die Mitgliedstaaten die durch die Maßnahme erzielten kumulierten Energieeinsparungen während der verbleibenden Lebensdauer des Gebäudes berücksichtigen sollten. So müsste beispielsweise geschätzt werden, wie lange sich eine Kampagne zum Ausschalten der Beleuchtung positiv auswirken wird.

Mitteilung über alternative Maßnahmen

Mitgliedstaaten, die sich für die Anwendung des alternativen Ansatzes entscheiden, hätten der Kommission bis zum 31. Dezember 2023 die voraussichtlichen Energieeinsparungen mitteilen müssen, die bis zum 31. Dezember 2030 erzielt würden, wenn sich der Mitgliedstaat für den Ansatz gemäß Artikel 6 Absätze 1 bis 4 entschieden hätte (gleichwertige Energieeinsparungen). Die voraussichtlichen Energieeinsparungen sollten auf der Grundlage der Informationen geschätzt werden, die den Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Mitteilung zur Verfügung stehen; diese Schätzung kann aktualisiert und im ersten Bericht, der das erste Jahr der Umsetzung abdeckt, präzisiert werden.

Die Mitgliedstaaten können den in Artikel 6 Absatz 1 festgelegten „Standardansatz" und den „alternativen" Ansatz nach Artikel 6 Absatz 6 miteinander kombinieren. In der Praxis würde dies bedeuten, dass Energieeinsparungen, die sich aus der Renovierung von Gebäuden öffentlicher Einrichtungen zu Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden ergeben, auf die angestrebten jährlichen Energieeinsparungen angerechnet werden können. In diesem Fall müssten die Mitgliedstaaten weiterhin Artikel 6 Absatz 6 Unterabsatz 3 einhalten.

5.3.2. *Renovierungspass*

Zusätzlich zu den Energieeinsparungen, die mindestens dem in Artikel 6 Absatz 1 geforderten Umfang entsprechen, müssen die Mitgliedstaaten jährlich Renovierungspässe im Einklang mit Artikel 12 der EPBD für Gebäude einführen, die zusammen mindestens 3 % der Gesamtfläche beheizter und/oder gekühlter Gebäude ausmachen, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden.

Der Renovierungspass wird öffentlichen Einrichtungen als Orientierung bei ihrer Entscheidung dienen, welche Aktionen oder Maßnahmen priorisiert und in welcher Reihenfolge sie umgesetzt werden sollten, damit das Zielgebäude den Standard eines Niedrigstenergiegebäudes oder Nullemissionsgebäudes bis spätestens 2040 erreichen kann. Die Mitgliedstaaten können auch die im Renovierungspass vorgeschlagenen Maßnahmen auf die Erreichung des jährlichen Energieeinsparziels anrechnen. In der Praxis bedeutet dies, dass bis 2040 die gleiche Anzahl von m^2 zu Niedrigstenergiegebäuden oder Nullemissionsgebäuden renoviert werden muss (etwa 45 % der Ausgangsbasis), doch Mitgliedstaaten, die sich für den alternativen Ansatz entschieden haben, müssten zusätzliche Maßnahmen ergreifen, um während des gesamten Zeitraums ein gleichwertiges Maß an Einsparungen zu gewährleisten.

6. **VERPFLICHTUNGEN GEMÄß ARTIKEL 7 DER RICHTLINIE (EU) 2023/1791**

Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ersetzt Artikel 6 der Richtlinie 2012/27/EU. Das Ziel von Artikel 7 bleibt die Festlegung einer hohen Energieeffizienz als Anforderung bei der Vergabe öffentlicher Aufträge. Im Vergleich zu Artikel 6 der Richtlinie 2012/27/EU wurde der Anwendungsbereich jedoch erweitert.

Nach Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass öffentliche Auftraggeber und andere Auftraggeber bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und öffentlicher Konzessionsverträge, die die in den Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU und 2014/25/EU (den „klassischen" Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge) festgelegten Schwellenwerte erreichen oder überschreiten, nur Produkte, Dienstleistungen, Gebäude und (nun auch) Bauleistungen mit hoher Energieeffizienz beschaffen. „Öffentliche Auftraggeber" und „Auftraggeber" sind in Artikel 2 Nummern 14 und 15 der Richtlinie (EU) 2023/1791 definiert, in der wiederum auf die entsprechenden Definitionen in den klassischen Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge verwiesen wird. Darüber hinaus wird der Geltungsbereich dieser Verpflichtung im Vergleich zur Richtlinie 2012/27/EU auf alle öffentlichen Auftraggeber und alle Auftraggeber sowie auf alle Ebenen der öffentlichen Verwaltung ausgeweitet.

Darüber hinaus unterliegt der verpflichtende Charakter dieses Artikels nicht mehr Bedingungen im Hinblick auf Kosteneffizienz, wirtschaftliche Durchführbarkeit, Nachhaltigkeit im weiteren Sinne und einen ausreichenden Wettbewerb, sondern „nur" der Bedingung der technischen Durchführbarkeit.

Darüber hinaus wird die Verpflichtung erweitert, indem i) die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, dafür zu sorgen, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und Konzessionen den Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle" anwenden, und ii) festgelegt wird, dass der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle" auch für öffentliche Aufträge und Konzessionen gilt, für die in Anhang IV der Richtlinie (EU) 2023/1791 keine besonderen Anforderungen vorgesehen sind.

Hinsichtlich Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ist festzustellen, dass er nunmehr auch

1. Optionen für die Vergabe öffentlicher Aufträge bietet, um die Dekarbonisierungs- und Null-Schadstoff-Ziele der Union zu erreichen, indem übergeordnete Aspekte der Nachhaltigkeit, der sozialen Sicherheit, der Umwelt und der Kreislaufwirtschaft sowie Unionskriterien für die Vergabe öffentlicher Aufträge oder verfügbare gleichwertige nationale Kriterien bei der Vergabe von Aufträgen gemäß Absatz 1 des genannten Artikels berücksichtigt werden;

2. die Veröffentlichung von Informationen über die Auswirkungen bestimmter Verträge auf die Energieeffizienz verlangt;

3. den öffentlichen Auftraggebern ermöglicht, von den Bietern die Offenlegung von Informationen über das Lebenszyklus-Treibhauspotenzial, die Verwendung kohlenstoffarmer Materialien und die Kreislauffähigkeit der verwendeten Materialien bei neuen Gebäuden bzw. zu renovierenden Gebäuden, insbesondere solchen mit einer Fläche von über 2 000 Quadratmetern, zu verlangen;

4. die Mitgliedstaaten auffordert, öffentliche und andere Auftraggeber bei der Einführung von Energieeffizienzanforderungen zu unterstützen;

5. der Kommission ermöglicht, den nationalen Behörden und den für die Beschaffung zuständigen Bediensteten weitere Leitlinien für die Anwendung von Energieeffizienzanforderungen im Vergabeverfahren zur Verfügung zu stellen;

6. von den Mitgliedstaaten die Durchführung von Maßnahmen verlangt, mit denen verhindert werden soll, dass öffentliche Auftraggeber von der Durchführung von Investitionen zur Verbesserung der Energieeffizienz abgehalten werden;

7. die Mitgliedstaaten auffordert, Hemmnisse für die Energieeffizienz zu beseitigen und über die hierzu ergriffenen Maßnahmen Bericht zu erstatten.

Neben dem Ausschluss der Anwendung der Verpflichtungen gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 auf Verträge über die Lieferung von Militärausrüstung sieht Artikel 7 Absatz 2 der genannten Richtlinie nun auch vor, dass diese Verpflichtungen nicht gelten, wenn sie die öffentliche Sicherheit untergraben oder die Reaktion auf Notlagen im Bereich der öffentlichen Gesundheit beeinträchtigen.

6.1. **Geltungsbereich der Verpflichtungen gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791**

Zur Definition des Begriffs „öffentliche Aufträge“ siehe Artikel 2 Absatz 1 Nummer 5 der Richtlinie 2014/24/EU und zur Definition des Begriffs „Konzessionen“ siehe Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2014/23/EU. Zu den in Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 genannten Schwellenwerten siehe die dort genannten klassischen Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge.

Obwohl Gebäude nicht unter die klassischen Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge fallen, da Dienstleistungsaufträge im Zusammenhang mit ihnen ausdrücklich von der Anwendbarkeit ausgeschlossen sind, gelten die in den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge festgelegten Schwellenwerte für Dienstleistungsaufträge auch für sie. Daher unterliegen der Kauf und die Anmietung von Gebäuden Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791, bleiben jedoch von den Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge ausgenommen.

Hohe Energieeffizienz

Die von öffentlichen und sonstigen Auftraggebern erworbenen Dienstleistungen, Produkte, Gebäude und Bauleistungen, auf die Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 anwendbar ist, müssen eine hohe Energieeffizienz aufweisen. Die in diesem Zusammenhang zu beachtenden Energieeffizienzanforderungen sind in Anhang IV der Richtlinie (EU) 2023/1791 näher geregelt und umfassen

— Produkte, die delegierten Rechtsakten zur Energieverbrauchskennzeichnung unterliegen;

— Produkte, die keinem delegierten Rechtsakt zur Energieverbrauchskennzeichnung, aber einer Durchführungsmaßnahme gemäß der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([52]) unterliegen;

— Produkte und Dienstleistungen, die den EU-Kriterien für die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge (EU GPP) ([53]) oder verfügbaren gleichwertigen nationalen Kriterien unterliegen;

— Reifen mit der höchsten Energieeffizienzklasse gemäß der Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates ([54]);

— Gebäude.

([52]) Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte (ABl. L 285 vom 31.10.2009, S. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/125/oj).

([53]) Zu GPP-Kriterien und -Anforderungen siehe den Link https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement/gpp-criteria-and-requirements_en.

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

Wenn Produkte unter einen delegierten Rechtsakt zur Energieverbrauchskennzeichnung oder eine Durchführungsmaßnahme gemäß der Richtlinie 2009/125/EG und die GPP-Kriterien der EU fallen, ist die anspruchsvollste Energieeffizienzanforderung zu berücksichtigen. Wenn die GPP-Kriterien der EU anspruchsvoller sind, berücksichtigen die Mitgliedstaaten diese EU-GPP gemäß Artikel 7 Absatz 5 und Anhang IV Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2023/1791 nach besten Kräften.

Delegierte Rechtsakte zur Energieverbrauchskennzeichnung

Um gemäß Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2023/1791 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates ([55]) zu bewerten, welche die (beiden) höchste(n), Energieeffizienzklasse(n) sind, in der/denen eine wesentliche Anzahl von Produkten verfügbar ist, die unter einen delegierten Rechtsakt zur Energieverbrauchskennzeichnung ([56]) fallen, könnte auf die Europäische Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) ([57]) verwiesen werden, in der die Lieferanten ([58]) ihre Produkte ([59]) seit dem 1. Januar 2019 registrieren müssen, bevor sie sie in Verkehr bringen ([60]). EPREL ermöglicht es den Kunden – und folglich den öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern –, detaillierte Informationen über Produkte und Modelle mit Energielabel zu finden ([61]), ([62]).

Die folgende Abbildung zeigt beispielsweise die Verteilung der TV-Modelle einer bestimmten Bildschirmgröße, die Mitte 2023 in EPREL registriert wurden. Das Kriterium nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2017/1369 würde in diesem Fall darin bestehen, Anreize für die Klassen E und F (oder höher) zu schaffen, in denen jeweils eine **wesentliche Anzahl** von Produkten verfügbar ist, und nicht auch für die niedrigere Klasse G, obwohl in dieser die meisten Produkte verfügbar sind.

Abbildung 3

Verbreitung ausgewählter TV-Modelle einer bestimmten Bildschirmgröße, die Mitte 2023 in EPREL registriert wurden (167 von insgesamt 17 976 Modellen)

Klasse	Einträge	%
A	0	0,0
B	1	0,6
C	0	0,0
D	0	0,0
E	21	12,6
F	37	22,2
G	108	64,7

([55]) Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2017 zur Festlegung eines Rahmens für die Energieverbrauchskennzeichnung und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/30/EU (ABl. L 198 vom 28.7.2017, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1369/oj).

([56]) https://commission.europa.eu/energy-climate-change-environment/standards-tools-and-labels/products-labelling-rules-and-requirements/energy-label-and-ecodesign/energy-efficient-products_en/

([57]) Für weitere Informationen siehe https://commission.europa.eu/energy-climate-change-environment/standards-tools-and-labels/products-labelling-rules-and-requirements/energy-label-and-ecodesign/product-database_en.

([58]) „Lieferant“ bezeichnet einen in der Union ansässigen Hersteller, den Bevollmächtigten eines nicht in der Union ansässigen Herstellers oder einen Importeur, der ein Produkt auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt (siehe Artikel 2 Nummer 14 der Verordnung (EU) 2017/1369).

([59]) Diese Verpflichtung gilt für Einheiten eines neuen Modells, die unter einen delegierten Rechtsakt fallen (siehe Artikel 4 der Verordnung (EU) 2017/1369).

([60]) Siehe Artikel 4 der Verordnung (EU) 2017/1369.

([61]) EPREL liefert auch Informationen über andere Aspekte als den Energieverbrauch eines Produkts, z. B. über Wasserverbrauch, Lärmemissionen, Garantieverlängerung, Verfügbarkeit von Ersatzteilen, Dauer der Produktunterstützung. Alle in EPREL aufgeführten Kriterien können von öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern auch als Referenzquelle verwendet werden, um technische Spezifikationen, Auswahl- oder Zuschlagskriterien für die Beschaffung bestimmter Produktkategorien festzulegen. Diese Funktion ermöglicht es öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern auch, sich ein Bild vom Markt und der Verfügbarkeit von Produkten mit hoher Energieeffizienz je Produktkategorie zu verschaffen. Dies wiederum ermöglicht es öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern, zu schätzen, wie viele Angebote in einer entsprechenden Ausschreibung erwartet werden können.

([62]) In Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2017/1369 ist festgelegt, dass, wenn die Mitgliedstaaten Anreize für ein Produkt schaffen, das einem delegierten Rechtsakt unterliegt, diese Anreize auf die beiden höchsten Energieeffizienzklassen, in denen eine wesentliche Anzahl von Produkten verfügbar ist, oder auf in diesem delegierten Rechtsakt festgelegte höhere Energieeffizienzklassen abzielen müssen, d. h. die beiden höchsten Energieeffizienzklassen, in denen ebenfalls (in Bezug auf die Zahl der registrierten Produkte) eine wesentliche Anzahl von Produkten verfügbar ist.

Gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 können die Mitgliedstaaten bei der Beschaffung eines Produktpakets, das vollständig von einem im Rahmen der Verordnung (EU) 2017/1369 erlassenen delegierten Rechtsakt erfasst wird, verlangen, dass die Energieeffizienz des Pakets stärker gewichtet wird als die Energieeffizienz der einzelnen Produkte des Pakets, indem das Produktpaket beschafft wird, das zur höchsten verfügbaren Energieeffizienzklasse gehört. Beispielsweise könnten Beschaffer, die ein Paket kaufen, das einen Festbrennstoffkessel in Verbindung mit einem Zusatzheizgerät, einem Temperaturregler und einer Solareinrichtung enthält, verlangen, dass die Solareinrichtung nur der Kategorie „B" entspricht, sofern das gesamte Paket die höchste verfügbare Kategorie erreicht (im besten Fall „A+++"). Der gleiche Ansatz kann von den öffentlichen Beschaffern einzeln verfolgt werden, auch wenn sie von ihren Mitgliedstaaten nicht dazu verpflichtet sind.

Ökodesign-Durchführungsmaßnahmen gemäß der Richtlinie 2009/125/EG

Bei Produkten, die unter gemäß der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates erlassene delegierte Rechtsakte fallen ([63]), ([64]), gilt die Anforderung, nur Produkte zu beschaffen, die den in dieser Durchführungsmaßnahme festgelegten Referenzwerten für die Energieeffizienz entsprechen, nur dann, wenn die betreffenden Produkte nicht unter einen gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen.

EU-Kriterien für die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge oder gleichwertige nationale Kriterien

Das Prinzip der umweltgerechten Vergabe öffentlicher Aufträge (GPP) beruht auf klaren, überprüfbaren, gerechtfertigten und ehrgeizigen Umweltkriterien für Produkte und Dienstleistungen, die den Lebenszyklus und wissenschaftliche Erkenntnisse berücksichtigen. Seit 2008 hat die Kommission EU-GPP-Kriterien für mehrere Produktkategorien entwickelt ([65]).

Wenn es für ein Produkt oder eine Dienstleistung EU-GPP-Kriterien oder gleichwertige freiwillige nationale Kriterien gibt, bemühen sich die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber nach besten Kräften, nur Produkte und Dienstleistungen zu beschaffen, die mindestens die zentralen Kriterien (z. B. technische Spezifikationen, Vergabekriterien, Leistungsvertragsklauseln) in Bezug auf Energie erfüllen. Die zentralen Kriterien sind diejenigen, die sich für die Anwendung durch öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber in allen Mitgliedstaaten eignen. Sie erfordern ein Minimum an zusätzlichem Überprüfungs- und Kostenaufwand. ([66])

Reifen

Gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 dürfen öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber ausschließlich Reifen beschaffen, die die höchste Energieeffizienzklasse gemäß der Festlegung durch die Verordnung (EU) 2020/740 erreichen. Gemäß Anhang IV Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2023/1791 hindert diese Anforderung öffentliche Einrichtungen nicht daran, Reifen mit den besten Nasshaftungseigenschaften oder dem geringsten Abrollgeräusch zu beschaffen, sofern dies aus Gründen der Sicherheit oder der öffentlichen Gesundheit gerechtfertigt ist.

Produkte, die von Dienstleistern verwendet werden

Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber müssen bei der Ausschreibung von Dienstleistungsverträgen fordern, dass Dienstleister nur Produkte verwenden, die die Anforderungen des Anhangs IV Buchstaben a, b und d der Richtlinie (EU) 2023/1791 erfüllen, wenn von den Dienstleistern neue Produkte gemäß Anhang IV Buchstaben a, b und d der Richtlinie (EU) 2023/1791 ausschließlich oder teilweise zur Erbringung der betreffenden Dienstleistungen erworben werden. Beispielsweise ist ein Beschaffer, der Fahrzeugwartungsdienstleistungen erwirbt, nicht verpflichtet, von den betreffenden Dienstleistern zu verlangen, dass alle ihre Reifen der höchsten Energieeffizienzklasse angehören, sondern nur dann, wenn sie für die Erbringung der betreffenden Dienstleistung neue Reifen erwerben.

([63]) Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2009/125/EG.
([64]) https://commission.europa.eu/energy-climate-change-environment/standards-tools-and-labels/products-labelling-rules-and-requirements/energy-label-and-ecodesign/energy-efficient-products_en/
([65]) https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement/gpp-criteria-and-requirements_en/.
([66]) https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement/gpp-criteria-and-requirements_en/.

Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden

Beim Erwerb von Gebäuden oder Gebäudeteilen, die die Funktion eines Gebäudes haben, und beim Abschluss neuer Mietverträge für solche Gebäude oder Gebäudeteile dürfen öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber grundsätzlich nur Gebäude auswählen, die mindestens dem Niedrigstenergieniveau entsprechen (siehe untenstehende Ausnahmen). Bei der Festlegung dieser Anforderungen können die Mitgliedstaaten zwischen neuen und bestehenden Gebäuden und zwischen unterschiedlichen Gebäudekategorien unterscheiden.

Um ein Niedrigstenergieniveau zu erreichen, müssen Gebäude eine sehr hohe Gesamtenergieeffizienz aufweisen, die gemäß Anhang I der EPBD bestimmt wird. Der fast bei null liegende oder sehr geringe Energiebedarf sollte zu einem ganz wesentlichen Teil durch Energie aus erneuerbaren Quellen gedeckt werden. Bei der Umsetzung der EPBD haben die Mitgliedstaaten das Niveau der Gesamtenergieeffizienz und den Mindestanteil erneuerbarer Energien für Niedrigstenergiegebäude in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt.

Gemäß Anhang IV der Richtlinie (EU) 2023/1791 muss die Einhaltung von Artikel 7 und Anhang IV Buchstabe f der Richtlinie (EU) 2023/1791 mittels der Ausweise über die Gesamtenergieeffizienz nach der EPBD überprüft werden. In Artikel 19 der EPBD ist festgelegt, dass Ausweise über die Gesamtenergieeffizienz die Gesamtenergieeffizienz eines Gebäudes und Referenzwerte wie Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz enthalten müssen, um einen Vergleich und eine Beurteilung ihrer Gesamtenergieeffizienz zu ermöglichen.

Gemäß Anhang IV Buchstabe f der Richtlinie (EU) 2023/1791 ist im Ausnahmefall auch der Erwerb von Gebäuden zulässig, die kein Niedrigstenergieniveau erreichen, insbesondere, wenn öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber ein Gebäude für eine umfassende Renovierung oder einen Abbruch erwerben oder mieten. Der Begriff „umfassende Renovierung“ ist im Sinne des Artikels 2 Nummer 20 der EPBD zu verstehen. Wenn ein Gebäude dem „Niedrigstenergiestandard“ nahekommt, könnte eine „umfassende Renovierung“ mit relativ wenig Arbeit verbunden sein.

Technische Durchführbarkeit

Wie bereits erwähnt, gilt die allgemeine Verpflichtung nach Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 nicht, wenn die technische Durchführbarkeit nicht gegeben ist. Die Bedingung der Durchführbarkeit gilt für alle öffentlichen Aufträge, unabhängig davon, unter welche der Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge der Auftrag fällt. Es obliegt den öffentlichen Auftraggebern oder Auftraggebern, vor Einleitung eines Vergabeverfahrens von Fall zu Fall zu bewerten und nachzuweisen, dass die Anforderung einer hohen Gesamtenergieeffizienz bei einem Auftrag oder einer Konzession technisch nicht durchführbar ist. Kann dies nicht nachgewiesen werden, müssen öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber verfügbare energieeffiziente Produkte, Dienstleistungen, Gebäude und Bauleistungen gemäß den Anforderungen in Anhang IV der Richtlinie (EU) 2023/1791 erwerben.

Technische Durchführbarkeit liegt vor, wenn die technischen Eigenschaften des Systems, beispielsweise eines Gebäudes oder Gebäudeteils, die Anwendung der Anforderungen ermöglichen. Technische Durchführbarkeit liegt nicht vor, wenn vom technischen Standpunkt aus keine Anwendung der Anforderungen möglich ist, d. h., wenn die technischen Eigenschaften des Systems die Anwendung der Anforderungen verhindern.

So könnte beispielsweise bei der Beschaffung von energetisch effizienten Wärmepumpen die technische Durchführbarkeit nicht gegeben sein, weil das Wärmeverteilungssystem eines Gebäudes nicht für den Betrieb mit den für die effiziente Nutzung einer Wärmepumpe erforderlichen Temperaturen geeignet ist, obwohl sich das betreffende Gebäude bereits im Besitz befindet oder angemietet wurde.

Zum Nachweis der technischen Undurchführbarkeit ist eine gut dokumentierte Bewertung erforderlich, die Überlegungen etwa zu technologischen und standortspezifischen Einschränkungen oder zu technischen Unvereinbarkeiten mit bestehenden Infrastrukturen oder Systemen umfasst. Diese Bewertung sollte in der Vorbereitungsphase eines Kaufs durchgeführt und in die Unterlagen der Behörden oder Stellen aufgenommen werden, und es wird empfohlen, das Ergebnis der Bewertung aus Gründen der Transparenz und der Gleichbehandlung in den Auftragsbekanntmachungen anzugeben. Eine gut dokumentierte Bewertung, die beispielsweise durch eine vergleichende Analyse auf der Grundlage einer vorläufigen Marktkonsultation untermauert wird, ist geeignet, die technische Undurchführbarkeit nachzuweisen und zu dokumentieren.

Wenn die Beschaffer also feststellen, dass alle zu einer Effizienzkategorie gehörenden Produkte, die gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 zu beschaffen sind, der technischen Durchführbarkeit entgegenstehen, dass aber andere, weniger effiziente Produkte die technische Durchführbarkeit gewährleisten, könnten sie diese weniger effizienten Produkte erwerben.

6.2. **Die Verpflichtungen im Einzelnen**

6.2.1. *Anwendung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“*

Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 enthält nun auch eine neue Bestimmung, nach der die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und Konzessionen, deren geschätzter Wert ([67]) mindestens den in Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 genannten Schwellenwerten entspricht, den Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ gemäß Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2023/1791 anwenden, unabhängig davon, ob für diese öffentlichen Aufträge und Konzessionen besondere Anforderungen gemäß Anhang IV der Richtlinie (EU) 2023/1791 vorgesehen sind. Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 gilt auch für Beschaffungen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/81/EG fallen und deren geschätzter Wert über den Schwellenwerten der klassischen Richtlinien zur Vergabe öffentlicher Aufträge liegt.

Diese Anforderung gilt für alle im vorstehenden Absatz genannten öffentlichen Aufträge und Konzessionen, da es in der Richtlinie (EU) 2023/1791 diesbezüglich keine Ausnahmeregelungen gibt ([68]).

Weitere Einzelheiten zum Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ und seiner Anwendung sind der Empfehlung (EU) 2021/1749 der Kommission ([69]) zu entnehmen.

Die Anwendung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ bedeutet, die verfügbaren Alternativen und Optionen für eine Auftragsvergabe gründlich zu analysieren und diese Optionen nicht nur, aber auch im Hinblick auf die Energieeffizienz zu bewerten. Bevor die Behörde oder Stelle beschließt, alle Lösungen und Alternativen zu beschaffen, sollten **erforderlichenfalls** auch Kosten-Nutzen-Analysen aus gesellschaftlicher Sicht unter Berücksichtigung der weiterreichenden Vorteile der Energieeffizienz analysiert werden. Der Käufer kann sich in vergleichbaren Situationen auf einschlägige Analysen (nicht veraltete Analysen für vergleichbare Käufe usw.) stützen, z. B. von einer regionalen oder nationalen Stelle, die für die Politik in diesem Bereich zuständig ist, oder einer zentralen Beschaffungsstelle.

Der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist bei der Entscheidung über die Gestaltung eines Projekts und später über die Produkte, Bauleistungen, Dienstleistungen und Gebäude, die ausgeschrieben werden sollen, als Grundprinzip zu betrachten. Im Vergabeverfahren könnte der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ bei den Vergabekriterien oder in der technischen Spezifikation berücksichtigt werden. Die Dokumentation über die Anwendung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ kann beispielsweise in den Unterlagen der Käufer erfolgen.

6.2.2. *Öffentliche Sicherheit, Notlagen im Bereich der öffentlichen Gesundheit und Verträge der Streitkräfte/Verträge über die Lieferung von Militärausrüstung*

Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 beinhaltet weiterhin die Ausnahme von der Verpflichtung nach Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie für Verträge der Streitkräfte und für Verträge über die Lieferung bestimmter Militärausrüstung. Diese Verträge sind von der Anwendung des Artikels 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ausgenommen, unabhängig davon, unter welche der Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge (einschließlich der Richtlinie 2009/81/EG) ([70]) der Vertrag fällt. Außerdem wird eine weitere Ausnahme von dieser Verpflichtung für Fälle eingeführt, in denen dies die öffentliche Sicherheit untergraben oder die Reaktion auf Notlagen im Bereich der öffentlichen Gesundheit beeinträchtigen würde.

Öffentliche Sicherheit und Notlagen im Bereich der öffentlichen Gesundheit

Öffentliche Sicherheit wird gemeinhin als der Tätigkeitsbereich verstanden, in dem der Staat in erster Linie für den Schutz seines Hoheitsgebiets und seiner Bürger verantwortlich ist. „Der Begriff der öffentlichen Sicherheit im Sinne von Artikel 52 AEUV und gemäß der Auslegung durch den Gerichtshof bezieht sich sowohl auf die innere als auch die äußere Sicherheit eines Mitgliedstaats sowie auf Fragen der Sicherheit der Bevölkerung, um insbesondere die Untersuchung, Aufdeckung und Verfolgung von Straftaten zu erleichtern. Er setzt die Existenz einer tatsächlichen erheblichen Gefahr voraus, die ein Grundinteresse der Gesellschaft berührt, wie eine Bedrohung für das Funktionieren der Institutionen, der grundlegenden öffentlichen Dienstleistungen und das Überleben der Bevölkerung sowie die Gefahr einer erheblichen Störung der Außenbeziehungen, der friedlichen Koexistenz der Nationen oder eine Bedrohung der militärischen Interessen“ ([71]).

([67]) Im Sinne von Artikel 5 der Richtlinie 2014/24/EU, Artikel 16 der Richtlinie 2014/25/EU und Artikel 8 der Richtlinie 2014/23/EU.

([68]) In Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 heißt es, dass der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ (ohne Einschränkung) auf „öffentliche Aufträge und Konzessionen, deren Wert mindestens den in Unterabsatz 1 genannten Schwellenwerten entspricht, … einschließlich für jene öffentlichen Aufträge und Konzessionen, für die in Anhang IV keine besonderen Anforderungen vorgesehen sind“ angewandt werden sollte.

([69]) Empfehlung (EU) 2021/1749 der Kommission vom 28. September 2021 zum Thema „Energieeffizienz an erster Stelle: von den Grundsätzen zur Praxis“ – Leitlinien und Beispiele zur Umsetzung bei der Entscheidungsfindung im Energiesektor und darüber hinaus (ABl. L 350 vom 4.10.2021, S. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2021/1749/oj).

([70]) Es ist davon auszugehen, dass sich die in Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 genannten Werte auf die klassischen Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge und nicht auf die in der Richtlinie 2009/81/EG genannten Werte beziehen.

([71]) Erwägungsgrund 19 der Verordnung (EU) 2018/1807 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. November 2018 über einen Rahmen für den freien Verkehr nicht-personenbezogener Daten in der Europäischen Union (ABl. L 303 vom 28.11.2018, S. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1807/oj).

Auch wenn es in den Rechtsvorschriften der Union keine formale Definition des Begriffs „Notlage im Bereich der öffentlichen Gesundheit“ gibt, kann er im Großen und Ganzen als Auftreten oder unmittelbare Gefahr einer Krankheit oder eines Gesundheitszustands definiert werden, die durch Bioterrorismus, eine Epidemie (z. B. gastrointestinal, Malaria, Dengue, Zika) oder Pandemieerkrankungen (z. B. Vogelgrippe, COVID 19) oder einen neuartigen und hoch tödlichen Infektionserreger oder ein biologisches Toxin verursacht wird, der bzw. das ein erhebliches Risiko für eine beträchtliche Zahl von Todesfällen beim Menschen oder eine dauerhafte oder langfristige Behinderung birgt.

Wenn sich ein Mitgliedstaat auf die Ausnahme der „öffentlichen Sicherheit“ oder der „Notlage im Bereich der öffentlichen Gesundheit“ berufen möchte, muss er letztlich konkrete Beweise für das stichhaltige Argument für eine Abweichung von den einschlägigen Bestimmungen dieses Artikels vorlegen. Nationale Maßnahmen dürfen nicht allein deshalb von der Anwendung des Unionsrechts ausgenommen werden, weil sie auf den Schutz der öffentlichen Sicherheit oder die Landesverteidigung abzielen.

Verträge der Streitkräfte und Lieferung von Militärausrüstung

Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 gilt für die Verträge der Streitkräfte nur insoweit, wie seine Anwendung nicht im Gegensatz zu der Art und dem Hauptziel der Tätigkeiten der Streitkräfte steht. Die Anwendung dieser Ausnahme erfordert eine Einzelfallprüfung des betreffenden Vertrags, um festzustellen, ob ein Konflikt zwischen den Verpflichtungen nach Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 und der Art und dem Hauptziel der Tätigkeiten der Streitkräfte besteht. Diese Ausnahme gilt für alle Arten von Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträgen.

Bei der Definition des Begriffs „Streitkräfte“ ist zwischen **Streitkräften** und **Sicherheitskräften** zu unterscheiden (siehe Artikel 28 Absatz 5 der Richtlinie 2009/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates). Während „Streitkräfte“ im Wesentlichen die Militärkräfte eines Mitgliedstaats, in der Regel die Armee, die Marine und die Luftwaffe sind, bezieht sich der Begriff „Sicherheitskräfte“ auf paramilitärische Streitkräfte, die Polizei oder andere Strafverfolgungsbehörden (einschließlich der Polizei oder anderer Strafverfolgungsbehörden auf regionaler oder lokaler Ebene) und Nachrichtendienste (siehe auch den Abschnitt „Öffentliche Sicherheit und Notlagen im Bereich der öffentlichen Gesundheit“ dieses Kapitels in Bezug auf die Ausnahme hinsichtlich der öffentlichen Sicherheit). Der Begriff „Verträge der Streitkräfte“ ist in einem breiteren Sinne zu verstehen, nämlich als Verträge, die speziell zugunsten der Streitkräfte geschlossen werden, und nicht nur als Verträge, die von den Streitkräften selbst geschlossen werden. Solche Verträge könnten auch von Verteidigungsministerien, Versorgungseinrichtungen des Militärs und anderen geeigneten Stellen der Mitgliedstaaten geschlossen werden. Daher kann davon ausgegangen werden, dass alle Aufträge, die in den Anwendungsbereich von Artikel 2 Buchstabe c der Richtlinie 2009/81/EG fallen, sowie Aufträge über Bau- und Dienstleistungen speziell für militärische Zwecke (Artikel 2 Buchstabe d erster Halbsatz der Richtlinie 2009/81/EG) von der Ausnahme profitieren können, wenn die Einzelfallprüfung ergibt, dass die Einhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 dazu führen würde, dass der primäre Charakter oder das Hauptziel der Tätigkeiten gefährdet würde.

Aufträge über die Lieferung von Militärausrüstung sind von der Anwendung der Verpflichtungen nach Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ausgenommen, unabhängig davon, durch wen die Verträge geschlossen werden oder welche Richtlinie über die Vergabe öffentlicher Aufträge auf sie anwendbar ist.

Militärausrüstung ist in Artikel 1 Nummer 6 der Richtlinie 2009/81/EG definiert.

6.2.3. *Energieleistungsverträge*

Der Begriff „Energieleistungsvertrag“ ist in Artikel 2 Nummer 33 der Richtlinie (EU) 2023/1791 definiert.

Der Abschluss von Energieleistungsverträgen für Energieeffizienzprojekte anstelle herkömmlicher Dienstleistungs- oder Bauaufträge hat für öffentliche Einrichtungen viele Vorteile. Der letztgenannte Ansatz erfordert ausreichende finanzielle und interne personelle Ressourcen für Auftragsvergabe- und Überwachungsverfahren, während das umfassende Fachwissen und die garantierte Leistung, die der Energieleistungsvertrag mit sich bringt, die Wirksamkeit der Investitionen gewährleisten.

In Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ist festgelegt, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, die in erheblichem Maße energieverbrauchsrelevant sind, prüfen, ob es durchführbar ist, langfristige Energieleistungsverträge ([72]) zu schließen, die langfristige Energieeinsparungen erbringen. Da in Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2023/1791 nicht festgelegt ist, welche Art von vergebenen Dienstleistungsaufträgen Gegenstand dieser Bewertung sein sollte, muss dies entweder einzeln oder im Rahmen einer umfassenderen Bewertung für jede Vergabe solcher Aufträge erfolgen, wenn sie in erheblichem Maße energieverbrauchsrelevant sind.

([72]) Energieleistungsverträge sind vertragliche Vereinbarungen zwischen einem Begünstigten und einem Erbringer einer Maßnahme zur Energieeffizienzverbesserung, die während der gesamten Vertragslaufzeit einer Überprüfung und Überwachung unterliegen und in deren Rahmen Investitionen (Arbeiten, Lieferungen oder Dienstleistungen) in die betreffende Maßnahme zur Energieeffizienzverbesserung in Bezug auf einen vertraglich vereinbarten Umfang an Energieeffizienzverbesserungen oder ein anderes vereinbartes Energieleistungskriterium, wie finanzielle Einsparungen, getätigt werden; siehe auch Artikel 2 Nummer 11 der Richtlinie (EU) 2023/1791.

Dienstleistungsverträge, die in erheblichem Maße energieverbrauchsrelevant sind, sind z. B. Dienstleistungsverträge über die Bereitstellung von Wärme- oder Transportdienstleistungen, Dienstleistungsverträge für die Instandhaltung von Gebäuden oder Straßenbeleuchtung oder Dienstleistungsverträge für die Verwaltung energieverbrauchender Einrichtungen.

Die Nutzung spezialisierter Energiedienstleistungen im Rahmen von Energiedienstleistungsverträgen kann i) dem öffentlichen Sektor mehr Energieeinsparungen ermöglichen, ii) technologische Lock-ins vermeiden und iii) die Kosten im Vergleich zu internen Lösungen senken. ([73]), ([74])

6.2.4. *Übergeordnete Aspekte der Nachhaltigkeit, der sozialen Sicherheit, der Umwelt und der Kreislaufwirtschaft sowie Kriterien der Union für eine umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge und verfügbare gleichwertige nationale Kriterien*

In Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ist erstens festgelegt, dass die Mitgliedstaaten verlangen „können", dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber bei der Vergabe von Aufträgen gemäß Artikel 7 Absatz 1 dieser Richtlinie gegebenenfalls übergeordnete Aspekte der Nachhaltigkeit, der sozialen Sicherheit, der Umwelt und der Kreislaufwirtschaft im Rahmen der Vergabepraxis berücksichtigen. ([75])

6.2.5. *Informationen über die Auswirkungen von Aufträgen auf die Energieeffizienz und Informationen über das Lebenszyklus-Treibhauspotenzial eines neuen Gebäudes*

Im Einklang mit den Grundsätzen der Transparenz müssen öffentliche Auftraggeber Informationen über die Auswirkungen von Aufträgen auf die Energieeffizienz veröffentlichen, deren Wert mindestens den in Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 genannten Schwellenwerten entspricht.

Gemäß Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Informationen durch auf TED veröffentlichte Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge in den auf der Grundlage der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 ([76]) vorgesehenen speziellen Feldern zur Verfügung gestellt werden. Diese Informationen sind in den jeweiligen Bekanntmachungen bereitzustellen, die gemäß den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 über die Veröffentlichung von Bekanntmachungen in TED, der Online-Version der „Ergänzung zum Amtsblatt" der EU, zu veröffentlichen sind. ([77]) Die für diese Notifizierung erforderlichen Änderungen in TED werden von der Kommission mitgeteilt.

Ferner können öffentliche Auftraggeber von den Bietern die Offenlegung von Informationen über das Lebenszyklus-Treibhauspotenzial, die Verwendung kohlenstoffarmer Materialien und die Kreislauffähigkeit der verwendeten Materialien bei einem neuen bzw. einem zu renovierenden Gebäude verlangen. Wenn sie sich dafür entscheiden, könnte diese Anforderung sowohl in den Ausschreibungsunterlagen als auch in dem mit dem erfolgreichen Bieter geschlossenen Vertrag festgeschrieben werden. Es ist darauf zu achten, dass die Nichteinhaltung dieser Anforderung (zur Bereitstellung der oben genannten Informationen) zur Ablehnung eines Angebots in dem jeweiligen Vergabeverfahren oder zu vertraglichen Konsequenzen führt, falls die angegebenen Werte bei der Auftragsausführung nicht aufrechterhalten werden. Gemäß Artikel 7 Absatz 5 ist die Veröffentlichung dieser Informationen besonders für neue Gebäude mit einer Fläche ([78]) von mehr als 2 000 Quadratmetern relevant.

([73]) Moles-Grueso/Bertoldi/Boza-Kiss, EUR 30614 EN.

([74]) Weitere Informationen zur Bewertung der Durchführbarkeit von Energieleistungsverträgen durch öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber finden sich beispielsweise in Moles-Grueso/Bertoldi/Boza-Kiss, Energy Performance Contracting in the Public Sector of the EU – 2020 (2021) und Boza-Kiss/Zangheri/Bertoldi/Economidou, Practices and opportunities for Energy Performance Contracting in the public sector in the EU Member States (2017).

([75]) Hinweise zur Einbeziehung übergeordneter Aspekte in die Auftragsvergabe sind hier zu finden:
Umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge: https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement_en;
Plattform für öffentliche Auftraggeber: https://public-buyers-community.ec.europa.eu/about;
Information der Kommission: „Sozialorientierte Beschaffung — ein Leitfaden für die Berücksichtigung sozialer Belange bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (2. Ausgabe)", C(2021) 3573 final, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/47c69b3a-cfcf-11eb-ac72-01aa75ed71a1/language-de.
„Making Socially Responsible Public Procurement Work: 71 Good Practice Cases", Mai 2020;
Instrumente für öffentliche Auftraggeber: https://commission.europa.eu/funding-tenders/tools-public-buyers/social-procurement_en;
Europäische Kommission/ICLEI, Buying green! A handbook on green public procurement (2016).

([76]) Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/1780 der Kommission vom 23. September 2019 zur Einführung von Standardformularen für die Veröffentlichung von Bekanntmachungen für öffentliche Aufträge und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1986 („elektronische Formulare — eForms") (ABl. L 272 vom 25.10.2019, S. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/1780/oj) wird angepasst, um die Felder festzulegen, die erforderlich sind, um die Auswirkungen auf die Energieeffizienz gemäß Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 2 deutlich zu machen und für Transparenz bei der Anwendung der Energieeffizienzanforderungen zu sorgen, indem die Auswirkungen von Aufträgen auf die Energieeffizienz durch Veröffentlichung dieser Informationen in den jeweiligen Bekanntmachungen auf der Website „Tenders Electronic Daily (TED)" öffentlich zugänglich gemacht werden.

([77]) https://ted.europa.eu/de/.

([78]) Zur Ermittlung dieser Fläche könnten die Mitgliedstaaten die Art der Fläche, die sie im Energieausweis verwenden, als Bezugsgröße verwenden (die im Prinzip die Bruttofläche sein wird).

6.2.6. *Unterstützung der öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber*

Gemäß Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 3 der Richtlinie (EU) 2023/1791 müssen die Mitgliedstaaten die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber bei der Einführung von Energieeffizienzanforderungen unterstützen.

Bewertung der Lebenszykluskosten

Eine bekannte Maßnahme zur Unterstützung öffentlicher Auftraggeber und Auftraggeber besteht darin, ihnen Methoden zur Bewertung der Lebenszykluskosten ([79]) zur Verfügung zu stellen. Die Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU sehen ausdrücklich die Möglichkeit der Berücksichtigung der Lebenszykluskosten bei der Vergabe öffentlicher Aufträge vor. Die Berechnungsmethode und die in den Angeboten bereitzustellenden Daten sind in den Ausschreibungsunterlagen anzugeben.

Die Berücksichtigung von Lebenszykluskosten geht über die Berücksichtigung des Kaufpreises einer Ware, einer Dienstleistung, eines Gebäudes oder einer Bauleistung hinaus, wobei der Kaufpreis in der Regel nicht die vollständigen finanziellen Auswirkungen eines Kaufs auf den Haushalt eines Käufers widerspiegelt. Der typischen Bewertung der Lebenszykluskosten liegen daher folgende Kriterien zugrunde:

— Anschaffungskosten und alle damit verbundenen Kosten wie Lieferung (Transport), Installation und Inbetriebnahme;

— Betriebskosten, einschließlich Kosten für die Versorgung mit Energie, Wasser und sonstigen Verbrauchsmitteln, Steuern, Versicherungskosten, Aus- und Weiterbildungskosten, Reparatur- und Wartungskosten;

— Kosten am Ende der Lebensdauer, z. B. Kosten für Entfernung, Recycling oder Modernisierung und Stilllegung;

— abgezogener Restwert, d. h. Einnahmen aus dem Verkauf eines Vermögenswerts am Ende von dessen Nutzungsdauer;

— Langlebigkeit und Gewährleistungsfristen eines Vermögenswerts. ([80])

In diesem Zusammenhang wurde eine Reihe sektorspezifischer Instrumente zur Berechnung der Lebenszykluskosten entwickelt, die deren Berücksichtigung durch öffentliche Auftraggeber erleichtern sollen (z. B. für Verkaufsautomaten, Innen- und Außenbeleuchtung sowie Computer und Monitore) ([81]). Darüber hinaus wurden im Rahmen des Netzwerks „Lokale Gebietskörperschaften für Nachhaltigkeit“ (ICLEI) weitere Instrumente für die Lebenszykluskosten entwickelt ([82]).

Kompetenzunterstützungszentren

Im Rahmen der Unterstützung von öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern bei der Einführung von Energieeffizienzanforderungen sind die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ferner verpflichtet, Kompetenzunterstützungszentren einzurichten.

Die Vorteile von Kompetenzunterstützungszentren liegen darin, dass sie Vergabetätigkeiten und -instrumente zentralisieren können, z. B. i) die Organisation und Durchführung themenspezifischer Schulungen und Workshops in allen regionalen/lokalen Gebieten (eigenständig oder in allgemeinere Schulungen zur Vergabe öffentlicher Aufträge integriert) und ii) die Bereitstellung von Handbüchern. Beispielsweise ist KEINO ein netzbasiertes Kompetenzzentrum für eine nachhaltige und innovative Vergabe öffentlicher Aufträge in Finnland. KEINO entwickelt das Know-how von Beschaffern und bietet Beratungsdienste für eine nachhaltige und innovative Vergabe öffentlicher Aufträge an.

Als weitere Orientierungshilfe können sich öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber auch an den europäischen Helpdesk für die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge ([83]) wenden.

Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Auftraggebern, auch grenzüberschreitend

Viele der Probleme, die bei der Umsetzung der Energieeffizienzanforderungen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge auftreten, sind bei vielen öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern die gleichen, wobei durch Vernetzung und Zusammenarbeit mit anderen einiges erreicht werden kann. Die Mitgliedstaaten sollen daher eine solche Zusammenarbeit fördern (wie in Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 gefordert).

([79]) https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement/life-cycle-costing_en/.
([80]) Perera/Morton/Perfrement, Life Cycle Costing in Sustainable Public Procurement: A Question of Value (2009) 1 und Estevan/Schaefer/Adell, Life Cycle Costing State of the art report (2018).
([81]) https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement/life-cycle-costing_en/.
([82]) Z. B. für die Beschaffung von Fahrzeugen in Form des Instruments „Clean Fleets“ zur Berechnung des Lebenszykluskosten, https://iclei-europe.org/publications-tools/?c=search&uid=0IKEKnVb/.
([83]) http://ec.europa.eu/environment/gpp/helpdesk.htm/.

Auf nationaler oder regionaler Ebene wurden bereits verschiedene Netzwerke eingerichtet, die sich auf eine nachhaltige Beschaffung konzentrieren. Die Beteiligung an solchen Netzwerken — oder an einer der zahlreichen anderen Initiativen und Projekte, die in ganz Europa durchgeführt werden — kann erheblich dazu beitragen, dass politisches Engagement und die Sichtbarkeit eines „grünen" Beschaffungswesens fortbestehen. Sie kann auch dazu beitragen, einschlägige Finanzierungsquellen zu erschließen. ([84])

Sammelbeschaffung

Sammelbeschaffung bedeutet, dass die Beschaffungstätigkeiten einer Gruppe von öffentlichen Auftraggebern oder Auftraggebern gebündelt werden, um durch den Einkauf großer Mengen, geringere Verwaltungskosten, technisches Wissen und Marktkenntnisse Einsparungen zu erzielen. ([85]) Dies kann bei der Einführung von Energieeffizienzanforderungen besonders wertvoll sein, da Erfahrungen auf dem Gebiet der Energieeffizienz und Kenntnisse des Marktes für energieeffiziente Produkte, Bauleistungen und Dienstleistungen ausgetauscht werden können. In geringerem Maße kann sie sich auf Gebäude beziehen, die normalerweise nicht von den Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge betroffen sind, also auch nicht von Aktivitäten der Sammelbeschaffung. Die Sammelbeschaffung kann beispielsweise von zentralen Beschaffungsstellen durchgeführt werden, die öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern zentrale Beschaffungsdienste anbieten.

6.2.7. *Festlegung von Bestimmungen und Verfahren zur Verbesserung der Energieeffizienz und Beseitigung entsprechender Hemmnisse*

Artikel 7 Absätze 7 und 8 der Richtlinie (EU) 2023/1791 befasst sich im Wesentlichen mit demselben Problem, nämlich den Hemmnissen, die öffentliche Auftraggeber davon abhalten, in Energieeffizienz zu investieren und langfristige Energieleistungsverträge zu nutzen. Bei solchen Hemmnissen handelt es sich häufig um Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verwaltungspraktiken mit widersprüchlichen Ansätzen. Während Artikel 7 Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 die Festlegung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften und der Verwaltungspraxis im Bereich des öffentlichen Beschaffungswesens sowie der jährlichen Haushaltsplanung und des Rechnungswesens vorsieht, um die Auswirkungen dieser Hemmnisse auf öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber zu verringern, sieht Artikel 7 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2023/1791 die Beseitigung rechtlicher und sonstiger Hemmnisse vor.

Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2023/1791 verpflichtet, der Kommission im Rahmen ihrer Fortschrittsberichte zu den nationalen Energie- und Klimaplänen über die Maßnahmen Bericht zu erstatten, die sie ergriffen haben, um die Hemmnisse für die Einführung von Energieeffizienzverbesserungen bei der Auftragsvergabe zu beseitigen.

Im Gegensatz zu Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791, der nur für öffentliche Aufträge und Konzessionen gilt, deren Wert unter anderem mindestens den in den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge festgelegten Schwellenwerten entspricht, gilt Artikel 7 Absätze 7 und 8 der Richtlinie (EU) 2023/1791 für alle Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge.

Beispiele für rechtliche ([86]) und sonstige ([87]) Hemmnisse gemäß Artikel 7 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sind ([88]):

— fehlende Haushaltsmittel;

— rechtliche und institutionelle Hemmnisse;

— zeitliche Einschränkungen;

— mangelndes Interesse seitens der angesprochenen öffentlichen Auftraggeber;

([84]) In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Kommission kürzlich die Plattform für öffentliche Auftraggeber (Public Buyers Community Platform) ins Leben gerufen hat, eine innovative Plattform, die die Zusammenarbeit und den Wissensaustausch zwischen öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern in ganz Europa erleichtern soll. Diese Plattform ist ein digitaler Raum, in dem Interessenträger im öffentlichen Auftragswesen zusammenkommen können, um sich über bewährte Verfahren und Erfahrungen auszutauschen und Herausforderungen zu erörtern. *https://public-buyers-community.ec.europa.eu/*. Dänemark erleichtert den Austausch von Fachwissen. Dem gleichen Zweck dient das französische Regionalnetz für die Region Grand Ouest (www.reseaugrandouest.fr). Auf europäischer Ebene zielt die Procura+-Kampagne beispielsweise darauf ab, grenzüberschreitend Erfahrungen zur umweltgerechten Vergabe öffentlicher Aufträge auszutauschen, und fördert die individuelle Teilnahme an praktischen lokalen Aktivitäten (www.procuraplus.org). Weitere Informationen sind in dem von der Europäischen Kommission/ICLEI herausgegebenen Handbuch „Buying green! A handbook on green public procurement" (2016) zu finden.

([85]) Siehe z. B. *Europäische Kommission/ICLEI*, Buying green! A handbook on green public procurement (2016), S. 31, und *Risvig Hamer* in *Steinicke/Vesterdorf*, EU Public Procurement Law (2018), S. 444.

([86]) D. h. Hemmnisse, die sich aus der Regulierung ergeben.

([87]) D. h. Hemmnisse, die sich nicht aus der Regulierung ergeben.

([88]) *Luyckx/Pál-Hegedüs Ortega*, Public procurement of energy-efficient works, supplies and services - Support provided to projects under the Intelligent Energy Europe II programme and Horizon 2020 Energy Efficiency (2020).

— mangelnder Zugang zu Lieferanten.

Beispiele für Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht durchgeführt werden können:

— Anwendung von (Ausschreibungs-)Leitlinien, Musterverträgen und Mitteilungen zu Auslegungsfragen oder Vereinfachung der Verwaltungsverfahren;

— Entwicklung aktueller Beispiele zur Demonstration von Energieleistungsverträgen (z. B. angepasst an neue Auftragsvergabemöglichkeiten);

— weitere Anstrengungen zur Qualitätssicherung (in Bezug auf die Qualität der Dienstleistungen sowie Messung und Überprüfung, die bei Interventionen des öffentlichen Sektors durch strikte Vertragsbindung zur Norm werden sollen) bei der Bewertung der Nutzung von Energieleistungsverträgen;

— Beseitigung negativer Anreize, z. B. fehlender Energiesparmaßnahmen und -ziele, divergierender Anreize und einer begrenzten Umsetzung der Vorbildfunktion öffentlicher Gebäude ([89]);

— Schaffung von Anreizen wie Wettbewerben zwischen öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern, bei denen der öffentliche Auftraggeber/der Auftraggeber, der die energieeffizientesten Produkte, Dienstleistungen, Bauleistungen oder Gebäude beschafft hat, Preise oder andere Vorteile erhält, mit denen der Gewinn des Wettbewerbs gewürdigt wird. ([90])

In diesem Zusammenhang sollte darauf hingewiesen werden, dass im Rahmen des mit der Verordnung (EU) 2021/783 des Europäischen Parlaments und des Rates ([91]) eingerichteten LIFE-Teilprogramms „Energiewende“ Mittel bereitgestellt werden, um die Erarbeitung bewährter Verfahren der Union für die Umsetzung von Energieeffizienzstrategien zur Überwindung verhaltensbedingter, marktbezogener und rechtlicher Hemmnisse für Energieeffizienz zu fördern. Dies kann die Mitgliedstaaten bei der Beseitigung der oben genannten Hemmnisse unterstützen.

7. **BERICHTSPFLICHTEN**

7.1. **Aktualisierung der integrierten nationalen Energie- und Klimapläne**

Gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1999 müssen die Mitgliedstaaten bis zum 30. Juni 2024 eine aktualisierte Fassung ihres zuletzt übermittelten integrierten **nationalen Energie- und Klimaplans** (NECP) vorlegen. Gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1999 müssen die Mitgliedstaaten stets ein Jahr vor Ablauf der Frist für die Vorlage gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1999 den Entwurf einer aktualisierten Fassung des nationalen Energie- und Klimaplans vorlegen.

Zusätzlich zur Verordnung (EU) 2018/1999 muss bei der Aktualisierung der nationalen Energie- und Klimapläne Artikel 5 Absatz 5 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2023/1791 berücksichtigt werden. Demnach sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, der Kommission jedes Jahr die von allen öffentlichen Einrichtungen je Sektor erzielten Verbrauchssenkungen zu melden. Diese Aufschlüsselung kann entsprechend den Datenfeldern erfolgen, die in Tabelle 2 enthalten sind.

Die Darstellung im aktualisierten Plan muss die von allen öffentlichen Einrichtungen je Sektor zu erreichende Senkung des Energieverbrauchs enthalten. Das Ziel für die Senkung des Endenergieverbrauchs ist im Einklang mit den in Abschnitt 4.1.2 genannten Vorschriften zu berechnen, und seine sektorale Aufschlüsselung sollte mindestens die folgenden Elemente umfassen:

Aufschlüsselung nach den drei obligatorischen Gruppen, die gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2023/1791 vorgesehen sind: öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 50 000, aber mehr als 5 000 Einwohnern; öffentliche Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 5 000 Einwohnern; alle anderen öffentlichen Einrichtungen.

Aufschlüsselung nach öffentlichen Dienstleistungssektoren, wie in Tabelle 2 dargelegt.

Aufschlüsselung nach öffentlichem Verkehr und Streitkräften, nur wenn ein Mitgliedstaat beabsichtigt, die in einem oder beiden Sektoren erzielten Endenergieverbrauchssenkungen auf das Ziel der Senkung des Endenergieverbrauchs anzurechnen.

([89]) Moles-Grueso/Bertoldi/Boza-Kiss, EUR 30614 EN.
([90]) Die Procura+ Awards könnten als Beispiel dienen, https://procuraplus.org/awards/.
([91]) Verordnung (EU) 2021/783 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 zur Einrichtung des Programms für die Umwelt- und Klimapolitik (LIFE) und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1293/2013 (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/783/oj).

Die Aktualisierung der integrierten nationalen Energie- und Klimapläne muss eine Beschreibung der Maßnahmen enthalten, die bereits umgesetzt wurden oder geplant sind, um die Ziele für die Senkung des Endenergieverbrauchs gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sowie das Renovierungsziel gemäß Artikel 6 der genannten Richtlinie zu erreichen. Darüber hinaus sollten umgesetzte oder geplante strategische Maßnahmen aufgenommen werden, mit denen die Einhaltung der Verpflichtungen gemäß Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sichergestellt wird.

Die Darstellung der Energieeffizienzstrategien und -maßnahmen gemäß Anhang I Nummer 3.2 der Verordnung (EU) 2018/1999 ist daher um einen Abschnitt über Maßnahmen für den öffentlichen Sektor zu erweitern. Neben den strategischen Maßnahmen, die ausdrücklich in Artikel 5 Absätze 6, 7, 8 und 9 der Richtlinie (EU) 2023/1791 aufgeführt sind, wird empfohlen, in diesem Abschnitt auch zu beschreiben, wie die Lastenteilung, z. B. zwischen zentralen, regionalen und lokalen Behörden, sichergestellt wird, wenn ein Mitgliedstaat die Verpflichtungen aus den Artikeln 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 umsetzt.

7.2. **Fortschrittsberichte**

Gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) 2018/1999 müssen die Mitgliedstaaten ihre nationalen energie- und klimabezogenen **Fortschrittsberichte** vorlegen, in denen auf alle fünf Dimensionen der Energieunion eingegangen wird, wobei Energieeffizienz eine der Dimensionen ist.

In Artikel 21 der Verordnung (EU) 2018/1999 ist festgelegt, welche Informationen in die Berichterstattung zur Energieeffizienz aufzunehmen sind, die auch die Berichterstattung über die Verpflichtungen gemäß den Artikeln 5, 6 und 7 der Richtlinie (EU) 2023/1791 umfasst. Die Mitgliedstaaten müssen Informationen über nationale Zielpfade, Ziele und Vorgaben, die Durchführung bestimmter Politiken und Maßnahmen sowie Informationen aufnehmen, die in Anhang IX Teil 2 der Verordnung (EU) 2018/1999 näher ausgeführt werden.

Zusätzlich zur Verordnung (EU) 2018/1999 müssen bei der nationalen Berichterstattung über die energie- und klimabezogenen Fortschritte Artikel 5 Absatz 5 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2023/1791 berücksichtigt werden. Gemäß Artikel 5 Absatz 5 Satz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, der Kommission jedes Jahr die von allen öffentlichen Einrichtungen je Sektor erzielte Verbrauchssenkung zu melden. Gemäß Artikel 7 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2023/1791 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, der Kommission im Rahmen ihrer Fortschrittsberichte zu den nationalen Energie- und Klimaplänen über die Maßnahmen Bericht zu erstatten, die sie ergriffen haben, um die Hemmnisse für die Einführung von Energieeffizienzverbesserungen bei der Auftragsvergabe zu beseitigen.

Damit die Kommission ihrer Verpflichtung gemäß Artikel 29 der Verordnung (EU) 2018/1999 nachkommen kann, die Fortschritte im Falle einer Überarbeitung der Ausgangsdefinition oder der Anpassung an den Klimawandel oder an das Dienstleistungsniveau zu bewerten, wird empfohlen, dass die Informationen über die Erreichung der Ziele für die Senkung des Endenergieverbrauchs, sofern zutreffend, für jedes Jahr mindestens die folgenden Elemente enthalten sollten:

— Überarbeitung der Ausgangsdefinition und der damit verbundenen Zielberechnung im Vergleich zum jüngsten Fortschrittsbericht, einschließlich nachprüfbarer Begründungen, warum die Ausgangsbasis überarbeitet werden musste;

— Auswirkungen von Anpassungen an den Klimawandel je Dienstleistungssektor und Klimazone auf den gemeldeten Endenergieverbrauch;

— Auswirkungen von Anpassungen des Dienstleistungsniveaus auf den gemeldeten Endenergieverbrauch.

Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, die Senkung des Energieverbrauchs im öffentlichen Verkehr oder bei den Streitkräften zu berücksichtigen, sollten die Informationen auch die Senkung des Endenergieverbrauchs umfassen, die im öffentlichen Verkehr oder bei den Streitkräften erzielt wurde.

Die ersten nationalen energie- und klimabezogenen Fortschrittsberichte waren am 15. März 2023 fällig. Danach müssen die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre über die Fortschritte Bericht erstatten, abgesehen von der Anforderung in Artikel 5 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791, wonach die Mitgliedstaaten jedes Jahr über die von allen öffentlichen Einrichtungen erzielten Verbrauchssenkungen Bericht erstatten müssen.

ANLAGE A

Berechnung von Zielen und Überprüfung der Zielerreichung

Zielberechnung: Formeln zur Berechnung des maximalen Endenergieverbrauchs des öffentlichen Sektors eines Mitgliedstaats entsprechend den Verpflichtungen gemäß Artikel 5 Absätze 1, 2 und 3 der Richtlinie (EU) 2023/1791

2025, 2026

$$FEC_{max,2025} = FEC_{G1,2025}$$

$$FEC_{G1,2025} = FEC_{G1,BL} \times R_{G1,BL_{2025}}$$

$FEC_{G1,BL}$

Endenergieverbrauch, Ausgangsbasis für Gruppe 1

$$R_{G1,BL_{2025}} = \left(1 - \left(\frac{82}{365}\right) \times 0,019\right) = 0,996$$

82 ist die Anzahl der Tage ab Ablauf der Umsetzungsfrist am (einschließlich) 11. Oktober 2025 bis Jahresende 2025.

$$FEC_{max,2026} = FEC_{G1,2025} - (1 \times 0,019 \times FEC_{G1,BL})$$

2027, 2028, 2029

$$FEC_{max,2027} = FEC_{G1,2025} - (2 \times 0,019 \times FEC_{G1,BL}) + \left(FEC_{G2,BL} - (1 \times 0,019 \times FEC_{G2,BL})\right)$$

$$FEC_{max,2028} = FEC_{G1,2025} - (3 \times 0,019 \times FEC_{G1,BL}) + \left(FEC_{G2,BL} - (2 \times 0,019 \times FEC_{G2,BL})\right)$$

$$FEC_{max,2029} = FEC_{G1,2025} - (4 \times 0,019 \times FEC_{G1,BL}) + \left(FEC_{G2,BL} - (3 \times 0,019 \times FEC_{G2,BL})\right)$$

2030, 2031

$$FEC_{max,2030} = FEC_{G1,2025} - (5 \times 0,019 \times FEC_{G1,BL}) + \left(FEC_{G2,BL} - (4 \times 0,019 \times FEC_{G2,BL})\right) + \left(FEC_{G3,BL} - (1 \times 0,019 \times FEC_{G3,BL})\right)$$

$$FEC_{max,2031} = FEC_{G1,2025} - (6 \times 0,019 \times FEC_{G1,BL}) + \left(FEC_{G2,BL} - (5 \times 0,019 \times FEC_{G2,BL})\right) + \left(FEC_{G3,BL} - (2 \times 0,019 \times FEC_{G3,BL})\right)$$

Für die folgenden Jahre (ab 2032)

$$FEC_{max,20n} = FEC_{G1,2025} - \left((n-25) \times 0,019 \times FEC_{G1,BL}\right) + \left(FEC_{G2,BL} - \left((n-26) \times 0,019 \times FEC_{G2,BL}\right)\right) + \left(FEC_{G3,BL} - \left((n-29) \times 0,019 \times FEC_{G3,BL}\right)\right)$$

Dabei gilt: $n \in N : \; n \geq 32$.

Abkürzung	Erläuterung
$FEC_{G1,2025} = FEC_{G1,BL} \times R_{G1,BL_{2025}}$	Maximaler Endenergieverbrauch der Gruppe 1 im Jahr 2025 (anteilig) (Gruppe 1 entspricht allen öffentlichen Einrichtungen mit Ausnahme derjenigen der Gruppen 2 und 3; siehe unten)

Abkürzung	Erläuterung
$R_{G1,BL_{2025}}$	$\left(1-\left(\frac{82}{365}\right)\times 0,019\right)996$ Reduktionsmultiplikator des Jahres 2025. $FEC_{G1,BL}$ wird nicht um 1,9 % im Jahr 2025 reduziert, sondern proportional (anteilig) entsprechend den verbleibenden 82 Tagen im Jahr 2025 ab dem Tag der Umsetzung
$FEC_{G1,BL}$	Endenergieverbrauch, Ausgangsbasis Gruppe 1; Gruppe 1 umfasst alle öffentlichen Einrichtungen mit Ausnahme der in den Gruppen 2 und 3 enthaltenen
$FEC_{G2,BL}$	Endenergieverbrauch, Ausgangsbasis Gruppe 2; Gruppe 2 umfasst alle öffentlichen Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 50 000 Einwohnern, aber mehr als 5 000 Einwohnern
$FEC_{G3,BL}$	Endenergieverbrauch, Ausgangsbasis Gruppe 3; Gruppe 3 umfasst alle öffentlichen Einrichtungen in lokalen Verwaltungseinheiten mit weniger als 5 000 Einwohnern
n	Jahr (zweistellig), z. B. 30 für das Jahr 2030

Überprüfung der Zielerreichung: Formeln für den Vergleich zwischen dem Ziel und dem tatsächlichen Endenergieverbrauch (Jahre 2025 bis 2031)

$$FEC_{real,G1,adj,2025} - RED_{T\_OR\_D,adj,2025} \times R_{T\_OR\_D_{2025}} \leq FEC_{max,2025}$$

$$FEC_{real,G1,adj,2026} - RED_{T\_OR\_D,adj,2026} \leq FEC_{max,2026}$$

$$FEC_{real,G1\&2adj,2027} - RED_{T\_OR\_D,adj,2027} \leq FEC_{max,2027}$$

$$FEC_{real,G1\&2adj,2028} - RED_{T\_OR\_D,adj,2028} \leq FEC_{max,2028}$$

$$FEC_{real,G1\&2adj,2029} - RED_{T\_OR\_D,adj,2029} \leq FEC_{max,2029}$$

$$FEC_{real,G1\&2\&3,adj,2030} - RED_{T\_OR\_D,adj,2030} \leq FEC_{max,2030}$$

$$FEC_{real,G1\&2\&3,adj,2031} - RED_{T\_OR\_D,adj,2031} \leq FEC_{max,2031}$$

Abkürzung	Erläuterung
$FEC_{real,G,adj,20n}$	Endenergieverbrauch öffentlicher Einrichtungen (ausgenommen Verkehr und Verteidigung); angepasst (falls zutreffend); wobei G je nach Jahr entweder G1, G1+G2 oder G1+G2+G3 entspricht. unter der Nebenbedingung ($n \in N : n \geq 21$) – für jede natürliche Zahl zwischen 21 und 99
$RED_{T\_OR\_D,adj,20n}$	Senkung des Endenergieverbrauchs im Verteidigungssektor oder im Verkehrssektor („ODER“ bedeutet, dass es sich entweder um eine Senkung im Verteidigungssektor, eine Senkung im Verkehrssektor oder eine Senkung in beiden Sektoren handelt) im Jahr 20n; angepasst (falls zutreffend); im Vergleich zum Endenergieverbrauch des Verteidigungs- oder Verkehrssektors im Ausgangsjahr (2021) unter der Nebenbedingung ($n \in N : n \geq 25$)

Abkürzung	Erläuterung
	$\max\begin{cases} 0 & if\ FEC_{T\&D,20n} \geq FEC_{T\&D,2021} \\ (FEC_{T\&D,2021} - FEC_{T\&D,20n}) & if\ FEC_{T\&D,2021} > FEC_{T\&D,20n} \\ 0 & if\ FEC_{D,20n} \geq FEC_{D,2021} \\ (FEC_{D,2021} - FEC_{D,20n}) & if\ FEC_{D,2021} > FEC_{D,20n} \\ 0 & if\ FEC_{T,20n} \geq FEC_{T,2021} \\ (FEC_{T,2021} - FEC_{T,20n}) & if\ FEC_{T,2021} > FEC_{T,20n} \end{cases}$
	Endenergieverbrauch, Verkehrssektor unter der Nebenbedingung ($n \in N : n \geq 21$) — für jede natürliche Zahl zwischen 21 und 99
$FEC_{D,20n}$	Endenergieverbrauch, Verteidigungssektor unter der Nebenbedingung ($n \in N : n \geq 21$) — für jede natürliche Zahl zwischen 21 und 99
$FEC_{T\&D,20n}$	Endenergieverbrauch, Verkehrs- und Verteidigungssektor unter der Nebenbedingung ($n \in N : \geq n \geq 21$) — für jede natürliche Zahl zwischen 21 und 99
$R_{T\_OR\_D_{2025}}$	$\left(\frac{82}{365}\right)$ Reduktionsmultiplikator der Einsparungen in den Bereichen Verkehr und Verteidigung im Jahr 2025. Die erzielten Einsparungen beim Endenergieverbrauch in den Bereichen Verteidigung und Verkehr werden für das Jahr 2025 proportional (anteilig) angerechnet. Dies entspricht den 82 verbleibenden Tagen im Jahr 2025 ab dem Umsetzungstag.

ANLAGE B

Anpassung an den Klimawandel, an Veränderungen des Niveaus der öffentlichen Dienstleistungen und an die Streichung oder Hinzufügung öffentlicher Einrichtungen

Anpassung an den Klimawandel

Die Grundprinzipien für die Anpassung des Endenergieverbrauchs an den Klimawandel gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 lauten wie folgt:

— Bei Klimaunterschieden wird nur der klimaabhängige Anteil des Energieverbrauchs angepasst. In der Regel bezieht sich dies nur auf den Endenergieverbrauch, der für die Heizung und Kühlung in Gebäuden verwendet wird.

— Ein Mitgliedstaat kann beschließen, sein Hoheitsgebiet als Teil einer oder mehrerer Klimazonen zu betrachten.

— Die Anpassung an den Klimawandel wird für den Gesamtendenergieverbrauch eines Mitgliedstaats in jedem Sektor des öffentlichen Dienstes für jede festgelegte Klimazone berechnet ([1]).

— Klimatische Unterschiede müssen durch die dem Stand der Technik entsprechenden Parameter erfasst werden: Die häufigsten Parameter sind Heizgradtage für den Energieverbrauch für die Wärmeversorgung und Kühlgradtage für die Kälteversorgung.

— Ein Mitgliedstaat kann Klimazonen je nach Land und unter der Bedingung festlegen, dass für die festgelegten Klimazonen die erforderlichen Klimaparameter (Heizgrad- und Kühlgradtage) vorliegen. ([2]) Alle Daten über den Endenergieverbrauch der Wärme- und Kälteversorgung müssen einer bestimmten Klimazone zugeordnet werden.

— Um die Berechnung kleinerer Klimaunterschiede zu vermeiden, die in der Regel nur sehr begrenzte Auswirkungen auf den Energieverbrauch haben, sollte für die Klimaparameter (in der Regel Heiz- oder Kühlgradtage) im Vergleich zum Ausgangsjahr ein De-minimis-Schwellenwert von plus/minus 5 % angewandt werden. Dies bedeutet, dass die Anpassung an den Klimawandel nur durchgeführt wird, wenn der Klimaparameter 5 % höher oder niedriger ist als im Ausgangsjahr ([3]).

— Der klimaabhängige Anteil — d. h. der Endenergieverbrauch für Wärme- und Kälteversorgung — sollte nach der Art des öffentlichen Dienstes, der durchschnittlichen technischen Konfiguration und den klimatischen Bedingungen differenziert werden. Darüber hinaus sollten bei der Bestimmung des Endenergieverbrauchs nur solche Energieträger berücksichtigt werden, die weithin für Zwecke der Wärme- oder Kälteversorgung genutzt werden. Für die Wärmeversorgung sind dies in der Regel: Fernwärme, Erdgas, Heizöl, Pellets, Holzschnitzel, feste Biomasse-Brennstoffe, feste fossile Brennstoffe und Strom (nur der Anteil, der für die Wärmeversorgung verwendet wird). Für die Kälteversorgung sind dies in der Regel: Strom (nur der Anteil, der für die Kälteversorgung verwendet wird) und Fernkälte.

— Beschließt ein Mitgliedstaat, die Zahlen für die Wärmeversorgung an den Klimawandel anzupassen, müssen auch die Zahlen für die Kälteversorgung an den Klimawandel angepasst werden, sofern die oben genannten De-minimis-Schwellen eingehalten werden.

— Die genaue Schätzung des klimaabhängigen Anteils am Endenergieverbrauch sollte auf empirischen Nachweisen und/oder damit zusammenhängenden Forschungsarbeiten beruhen. Ist der Mitgliedstaat nicht in der Lage, aussagekräftige Schätzungen für den klimaabhängigen Anteil des Endenergieverbrauchs einer öffentlichen Dienstleistung auf der Grundlage empirischer Nachweise vorzulegen, werden die in Tabelle 5 und Tabelle 6 festgelegten Standardwerte als geeignete Durchschnittswerte betrachtet.

([1]) Da sich die Verpflichtung auf die Mitgliedstaaten als Ganzes bezieht, ist es nicht sinnvoll, Berechnungen zur Anpassung an den Klimawandel auf niedrigeren Aufschlüsselungsebenen, z. B. für jede einzelne öffentliche Einrichtung, durchzuführen. Eine Berechnung der Anpassung an den Klimawandel auf der höchstmöglichen Aufschlüsselungsebene — d. h. nur differenziert nach Klimazonen und öffentlichen Dienstleistungen — ist ausreichend und weniger fehleranfällig.

([2]) Heiz- und Kühlgradtage im EWR werden von der JRC unter https://agri4cast.jrc.ec.europa.eu/dataportal/ veröffentlicht.

([3]) Der De-minimis-Schwellenwert von plus/minus 5 % gilt für jeden Klimaparameter getrennt. Dies bedeutet, dass, wenn in einem bestimmten Jahr die Differenz bei den Heizgradtagen zum Ausgangsjahr bei unter 5 % bleibt, während die Differenz bei den Kühlgradtagen den Schwellenwert überschreitet, in diesem Jahr nur die Anpassung an den Klimawandel für die Kälteversorgung vorgenommen wird.

Allgemeine Formel für die Anpassung des Endenergieverbrauchs für die Wärme- und Kälteversorgung an den Klimawandel

$$FEC_{HC,\ adj} = FEC_{HC} \times (1 - f_{adj}) + FEC_{HC} \times f_{adj} \times \left(\frac{par_{base}}{par_{rep}}\right)$$

$FEC_{HC,adj}$	Endenergieverbrauch für die Wärme- und Kälteversorgung nach Anpassung an den Klimawandel
FEC_{HC}	Gemeldeter Endenergieverbrauch von Energieträgern, die entweder zu Zwecken der Wärme- oder der Kälteversorgung verwendet werden ([4])
f_{adj}	Anpassungsfaktor, der dem klimaabhängigen Anteil des Endenergieverbrauchs entspricht, der hinsichtlich Energieträgern gemeldet wird, die entweder für die Wärme- oder die Kälteversorgung verwendet werden
par_{rep}	Wert des Klimaparameters (Heiz- oder Kühlgradtage) im Berichtsjahr
par_{base}	Wert des Klimaparameters (Heiz- oder Kühlgradtage) im Ausgangsjahr 2021

([4]) In der Regel umfasst der Energieverbrauch für die Wärmeversorgung den gemeldeten Verbrauch für Fernwärme, Erdgas, Heizöl, Pellets, Holzschnitzel, feste Biomasse-Brennstoffe, feste fossile Brennstoffe und den Anteil des Stroms für die Zwecke der Wärmeversorgung, während der Energieverbrauch für die Kälteversorgung den für Fernkälte gemeldeten Verbrauch und den Anteil des Stroms für die Zwecke der Kälteversorgung umfasst (siehe Table 5 und Table 6).

Standardwerttabellen im Zusammenhang mit der Anpassung an den Klimawandel:

Tabelle 5 enthält Standardwerte für den klimaabhängigen Anteil am Endenergieverbrauch, der für die Wärme- oder Kälteversorgung genutzt wird, aufgeschlüsselt nach öffentlichen Dienstleistungen und durchschnittlichen Klimabedingungen, auf der Grundlage von Expertenschätzungen. Die Standardwerte sollten nicht für die Anpassung an den Klimawandel auf Gebäudeebene angewandt werden, sondern sollen bei Anpassungen an den Klimawandel für den *Gesamtenergieverbrauch* für die Wärme- und Kälteversorgung eines Sektors des öffentlichen Dienstes in einer bestimmten Klimazone angewandt werden, wobei die Klimazonen vom Mitgliedstaat festgelegt werden müssen. Die in Tabelle 5 genannten klimaabhängigen Anteile beziehen sich nur auf den Energieverbrauch für die Wärmeversorgung einerseits und Kälteversorgung andererseits. Der Energieverbrauch für die Wärmeversorgung umfasst den gemeldeten Verbrauch für Fernwärme, Erdgas, Heizöl, Pellets, Holzschnitzel, feste Biomasse-Brennstoffe, feste fossile Brennstoffe sowie den Anteil des für die Wärmeversorgung genutzten Stroms, wie in Tabelle 6 dargestellt. Der Energieverbrauch für die Kälteversorgung umfasst den für Fernkälte gemeldeten Verbrauch sowie den Anteil des für die Kälteversorgung genutzten Stroms, wie in Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 5

Standardwerte für den klimaabhängigen Anteil am Endenergieverbrauch, der für die Wärme- oder Kälteversorgung genutzt wird, aufgeschlüsselt nach öffentlichen Dienstleistungen und durchschnittlichen Klimabedingungen

(in %)

Öffentliche Dienstleistung	Für durchschnittliche klimatische Bedingungen in Mittel- und Nordwesteuropa		Für durchschnittliche klimatische Bedingungen in Südeuropa		Für durchschnittliche klimatische Bedingungen in Nordeuropa	
	Energieverbrauch für die Wärmeversorgung	Energieverbrauch für die Kälteversorgung	Energieverbrauch für die Wärmeversorgung	Energieverbrauch für die Kälteversorgung	Energieverbrauch für die Wärmeversorgung	Energieverbrauch für die Kälteversorgung
Büro- und Verwaltungsgebäude	80	90	65	90	85	90
Krankenhäuser und Gebäude des Gesundheitswesens	55	80	40	80	60	80
Schulen und Kindergärten	75	90	60	90	80	90
Hochschulen	80	80	50	80	85	80
Fabrik- und Werkstattgebäude	85	90	80	90	90	90
Wohngebäude der öffentlichen Hand (zum Beispiel Studentenwohnheime)	65	90	50	90	75	90
Sonstige öffentliche Gebäude (im Eigentum oder gemietet)	65	90	50	90	70	90

Tabelle 6

Anteil des Stromverbrauchs für die Wärme- und Kälteversorgung, aufgeschlüsselt nach öffentlichen Dienstleistungen und durchschnittlichen klimatischen Bedingungen ([1])

(in %)

Öffentliche Dienstleistung	Unter durchschnittlichen klimatischen Bedingungen in Mittel- und Nordwesteuropa		Unter durchschnittlichen klimatischen Bedingungen in Südeuropa		Unter durchschnittlichen klimatischen Bedingungen in Nordeuropa	
	Anteil des Stromverbrauchs für die Wärmeversorgung	Anteil des Stromverbrauchs für die Kälteversorgung	Anteil des Stromverbrauchs für die Wärmeversorgung	Anteil des Stromverbrauchs für die Kälteversorgung	Anteil des Stromverbrauchs für die Wärmeversorgung	Anteil des Stromverbrauchs für die Kälteversorgung
Büro- und Verwaltungsgebäude	4	7	7	18	8	2
Krankenhäuser und Gebäude des Gesundheitswesens	7	18	7	30	6	7
Schulen und Kindergärten	3	5	4	12	4	2
Hochschulen	4	8	7	15	4	3
Fabrik- und Werkstattgebäude	3	7	3	15	5	4
Wohngebäude der öffentlichen Hand (zum Beispiel Studentenwohnheime)	2	3	3	20	3	1
Sonstige öffentliche Gebäude (im Eigentum oder gemietet)	5	3	7	15	6	2

([1]) Die Werte in der Tabelle sind Standardschätzungen. Der Anteil hängt jedoch weitgehend von bestimmten Merkmalen des Energiesystems in einem bestimmten Mitgliedstaat ab, z. B. vom typischen Anteil elektrischer Heizungen an der Wärmeversorgung oder von der typischen Gebäudetechnik, die für verschiedene öffentliche Dienstleistungen eingesetzt wird. Daher können die Mitgliedstaaten auf der Grundlage statistischer Daten besser geeignete Werte verwenden.

Anpassung an größere Veränderungen des Niveaus der öffentlichen Dienstleistungen

Für eine angemessene Anpassung des Endenergieverbrauchs im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1999 an das Niveau der öffentlichen Dienstleistungen gelten folgende Grundsätze:

— Die Anpassung erfolgt getrennt für den für die verschiedenen Sektoren des öffentlichen Dienstes gemeldeten Endenergieverbrauch, wie in Tabelle 2 dargelegt, auf Ebene des Mitgliedstaats ([5]), da für die Messung des Dienstleistungsniveaus unterschiedliche Parameter erforderlich sind.

— Die Referenzparameter, die zur Messung des Dienstleistungsniveaus verwendet werden, müssen sorgfältig ausgewählt werden und eine möglichst direkte Korrelation mit dem Energieverbrauch aufweisen ([6]). Tabelle 6 umfasst eine Liste von Beispielen für geeignete Referenzparameter in dem jeweiligen Kontext.

— Durch die Anwendung eines De-minimis-Schwellenwerts von plus/minus 5 % werden nur spürbare Änderungen des Dienstleistungsniveaus berücksichtigt. Dies bedeutet, dass die Anpassung an das Dienstleistungsniveau nur dann vorgenommen wird, wenn der Parameter zur Messung des Dienstleistungsniveaus in einem bestimmten Jahr im Vergleich zum Ausgangsjahr um 5 % höher oder niedriger ist.

— Wenn ein bestimmter Sektor des öffentlichen Dienstes eine Anpassung an das Dienstleistungsniveau *und* eine Anpassung an den Klimawandel erfordert, werden die beiden Anpassungsschritte nacheinander durchgeführt. Da die Anpassung an den Klimawandel für jede Klimazone eines Mitgliedstaats unterschiedlich wäre, müsste zuerst die Anpassung an den Klimawandel und erst dann die Anpassung an das Dienstleistungsniveau vorgenommen werden, die nur auf der Ebene des Mitgliedstaats erfolgen sollte.

Tabelle 7

Liste geeigneter Referenzparameter für die Messung des Dienstleistungsniveaus, aufgeschlüsselt nach öffentlichen Dienstleistungen

Energieverbrauch in Gebäuden	**Referenzparameter**
Büro- und Verwaltungsgebäude	m^2 (konditionierte Fläche)
Krankenhäuser und Gebäude des Gesundheitswesens	m^2 (konditionierte Fläche)
Schulen und Kindergärten	m^2 (konditionierte Fläche)
Hochschulen	m^2 (konditionierte Fläche)
Fabrik- und Werkstattgebäude	m^2 (konditionierte Fläche)
Wohngebäude im öffentlichen Eigentum	m^2 (konditionierte Fläche)
Sonstige öffentliche Gebäude (im Eigentum oder gemietet)	m^2 (konditionierte Fläche)
Energieverbrauch für Prozesse	
Öffentliche Beleuchtung	km beleuchtete Straßen oder Anzahl der Beleuchtungsstellen
Wasserversorgung	Jährlicher Wasserverbrauch
Abwasserbehandlung	Jährlich aufbereitetes Abwasser
Abfallwirtschaft	Jährliches Abfallaufkommen
Weitere Prozesse	Kein Referenzparameter (keine Anpassung vorgesehen)

([5]) Da sich die Verpflichtung auf die Mitgliedstaaten als Ganzes bezieht, ist es nicht sinnvoll, Anpassungsberechnungen für Änderungen des Dienstleistungsniveaus auf niedrigeren Untergliederungsebenen, z. B. für jede einzelne öffentliche Einrichtung, durchzuführen. Es ist ausreichend und weniger fehleranfällig, wenn die Berechnung auf der Ebene der Mitgliedstaaten erfolgt und nur nach Sektoren des öffentlichen Dienstes differenziert wird.

([6]) So steht beispielsweise die Anzahl der Schüler oder Kinder, die Schulen oder Kindergärten besuchen, in einem eher indirekten Zusammenhang mit dem Energieverbrauch dieses Sektors. Dies liegt daran, dass nur ein signifikanter Anstieg der Anzahl mit einer gewissen Verzögerung dazu führen würde, dass neue Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden müssen – und umgekehrt im Falle einer sinkenden Anzahl. Das Gleiche gilt für den Parameter der Personenkilometer, der sich auf den Energieverbrauch des öffentlichen Verkehrs bezieht, da bis zu einem bestimmten Schwellenwert eine Erhöhung oder Verringerung der Nutzung der Verkehrsmittel vernachlässigbare Auswirkungen auf den Energieverbrauch haben wird.

Energieverbrauch für Mobilitätsdienste	
Öffentlicher Verkehr	Gefahrene Kilometer pro Jahr
Fahrzeugflotte öffentlicher Einrichtungen für andere Zwecke als den öffentlichen Verkehr	Kein Referenzparameter (keine Anpassung vorgesehen)

Allgemeine Formel für die Anpassung des Endenergieverbrauchs an Änderungen des Dienstleistungsniveaus

$$FEC_{adj} = FEC \times \left(\frac{par_{base}}{par_{rep}} \right)$$

FEC_{adj}	Endenergieverbrauch, angepasst
FEC	Endenergieverbrauch (gesammelte Daten)
par_{rep}	Wert des Dienstleistungsparameters im Berichtsjahr
par_{base}	Wert des Dienstleistungsparameters im Ausgangsjahr

Diese allgemeine Formel kann nur angewandt werden, wenn der für die Messung des Dienstleistungsniveaus gewählte Parameter diese Annahme einer direkten Korrelation zwischen Dienstleistungsniveau und Energieverbrauch rechtfertigt.

Anpassungen an die Streichung und Hinzufügung öffentlicher Einrichtungen

Wenn öffentliche Einrichtungen ihre Arbeit einstellen, neu geschaffen oder irrtümlich aus der Ausgangsbasis ausgeklammert wurden, sollte beim Vergleich des Ausgangsverbrauchs mit dem jährlichen Endenergieverbrauch der Grundsatz „Gleiches mit Gleichem vergleichen“ angewandt werden. In konkreten Fällen bedeutet das:

— Wenn eine öffentliche Einrichtung — aus welchen Gründen auch immer — nicht mehr besteht, sollte ihr Endenergieverbrauch in allen folgenden Berichtsjahren von der Ausgangsbasis sowie vom Endenergieverbrauch ausgenommen werden. Für bereits gemeldete Vorjahre ist keine Neuberechnung der angepassten Ergebnisse erforderlich.

— Wenn eine öffentliche Einrichtung — aus welchen Gründen auch immer — neu hinzukommt, sollte ihr Endenergieverbrauch in allen folgenden Berichtsjahren in die Ausgangsbasis sowie in den Endenergieverbrauch einbezogen werden. In diesem Fall kann es sein, dass Daten über den Endenergieverbrauch für das Ausgangsjahr 2021 nicht verfügbar sind, sodass der Endenergieverbrauch im ersten Jahr des vollständigen Betriebs der öffentlichen Einrichtung, die hinzugefügt wurde, als Ausgangsverbrauch herangezogen werden kann, mit dem der Endenergieverbrauch in den Folgejahren verglichen wird.

— Bei einer Umstrukturierung öffentlicher Einrichtungen sollte die Vergleichbarkeit mit den Bedingungen des Ausgangsjahres nach dem allgemeinen Grundsatz, Gleiches mit Gleichem zu vergleichen, so weit wie möglich erreicht werden.

In allen oben genannten Fällen sollte eine vollständige Neuberechnung des Endenergieverbrauchs für den vorangegangenen Zielzeitraum ab 2025 durchgeführt werden ([7]).

([7]) Verwendet der Mitgliedstaat eine geeignete Softwarelösung für die Erhebung von Daten über den Endenergieverbrauch sowie für die Berichterstattung über die Erreichung des Ziels, sollte die vollständige Neuberechnung automatisch über die Softwarelösung vorgenommen werden.

ANLAGE C

Praktische Beispiele im Zusammenhang mit Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791

1. **Erfüllung der Renovierungsanforderung (Standardansatz)**

Dieser Abschnitt enthält eine Reihe von Beispielen, aus denen hervorgeht, wie die Ausgangsbasis für die Berechnung des Jahresziels festgelegt werden sollte. Drei Sonderfälle veranschaulichen, wie sich die Ausgangsbasis und das Ziel unter besonderen Umständen ändern.

Jährliches Renovierungsziel

Tabelle 8 zeigt, wie das jährliche Ziel auf der Grundlage von Daten über die Größe der Gebäude und ihre derzeitige Effizienzeinstufung berechnet werden kann.

Tabelle 8

Beispiel eines Basisszenarios für einen Gebäudebestand am 1. Januar 2024

Gebäude-ID	Gesamtnutzfläche (in m^2)	Niedrigstenergiegebäude	In der Ausgangsbasis enthaltene Gebäude ([1])	Gesamtnutzfläche von Gebäuden, die unter die Renovierungsanforderung fallen (in m^2)
1	2 000	X		-
2	10 000		X	10 000
3	7 000		X	7 000
4	1 500		X	1 500
5	30 000		X	30 000
6	3 000	X		—
7	300	X		—
8	900	X		—
9	800		X	800
10	700		X	700
11	200 ([1])			—
Gesamtnutzfläche (m^2) — Ausgangsbasis				**50 000**
Jährliches Renovierungsziel (m^2)				**1 500**

([1]) Gebäude mit einer Gesamtnutzfläche von mehr als 250 m^2, die sich am 1. Januar 2024 im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden und nicht auf Niedrigstenergiegebäudestandard renoviert sind.

Es wird angenommen, dass am 1. Januar 2024 folgendes jährliches Renovierungsziel (in m^2) besteht: 50 000 m^2 × 3 % = 1 500 m^2. Dies kann durch die Renovierung des Gebäudes 4 (im Beispiel) oder durch die Renovierung mehrerer Gebäude erreicht werden, die zusammen mindestens dieselbe Fläche (in m^2) ergeben (z. B. Gebäude 9 und 10).

Das jährliche Renovierungsziel bleibt während des Zeitraums, in dem die Richtlinie (EU) 2023/1791 wirksam ist, unverändert, selbst wenn neue Gebäude in den Gebäudebestand aufgenommen oder Gebäude abgerissen oder verkauft werden. Alle neuen Gebäude, die sich im Eigentum von öffentlichen Einrichtungen befinden, müssen gemäß Artikel 7 der EPBD ab dem 1. Januar 2028 emissionsfrei sein. Ferner ist dort festgelegt, dass neue öffentliche Gebäude bis zur Anwendung des Nullemissionsgebäudestandards mindestens Niedrigstenergiegebäude sein müssen.

Beispiel für Abriss und Ersatz

Die Mitgliedstaaten können für die jährliche Renovierungsquote die Fläche neuer Gebäude hinzufügen, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden und bestimmte, in einem der beiden vorangegangenen Jahre abgerissene Gebäude ersetzen. Ein Beispiel für diese Ausnahme ist in Tabelle 9 dargestellt.

Tabelle 9

Beispiel für Abriss und Ersatz

Gebäude-ID	Gesamtnutzfläche (in m^2)	Niedrigstenergiegebäude	In der Ausgangsbasis enthaltene Gebäude [1]	Stand	Gesamtnutzfläche von Gebäuden, die unter die Renovierungsanforderung fallen (in m^2)
1	2 000	X			—
2	10 000		X		10 000
3	7 000		X		7 000
4	1 500		X		1 500
5	30 000		X		30 000
6	3 000	X			—
7	300	X			—
8	900	X			—
9	800		X	abgerissen	800
10	700		X		700
11	1 200	X		neues Gebäude	1 200
Gesamtnutzfläche (m^2) — Ausgangsbasis					**50 000**
Jährliches Renovierungsziel					**1 500**

[1] Gebäude mit einer Gesamtnutzfläche von mehr als 250 m^2, die sich am 1. Januar 2024 im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden und nicht auf Niedrigstenergiegebäudestandard renoviert sind.

Unter der Annahme, dass das Gebäude 11 als Ersatz für ein bestimmtes Gebäude (d. h. das Gebäude 9) errichtet wurde, das in den letzten zwei Jahren abgerissen wurde, kann die Fläche des Gebäudes 11 bis zur Größe des alten abgerissenen Gebäudes auf das Ziel angerechnet werden. Damit beträgt das verbleibende Ziel für dieses Jahr 1 500 m^2 – 800 m^2 = 700 m^2.

Eine Anrechnung der 800 m^2 des Gebäudes 11 auf das Ziel ist nur möglich, wenn der Mitgliedstaat nachweisen kann, dass die beiden in Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2023/1791 festgelegten Bedingungen erfüllt sind:

— **Kostenwirksamkeit**: (Gesamtkosten für den Abriss des Gebäudes 9 + Gesamtkosten für den Bau des Gebäudes 11) < Gesamtkosten für die Renovierung des Gebäudes 9 auf den Niedrigstenergiegebäude- oder Nullemissionsgebäudestandard.

— **Nachhaltigkeit:**

  — Gesamtenergieverbrauch des Gebäudes 9 während seiner geschätzten wirtschaftlichen Lebensdauer > (Gesamtenergieverbrauch des Gebäudes 11 während seiner geschätzten wirtschaftlichen Lebensdauer + Gesamtenergie während der Bauphase des Gebäudes 11),

  UND

  — CO_2-Gesamtemissionen des Gebäudes 9 während seiner geschätzten wirtschaftlichen Lebensdauer > (Gesamtemissionen des Gebäudes 11 während seiner geschätzten wirtschaftlichen Lebensdauer + Gesamtemissionen während der Bauphase des Gebäudes 11).

2. **Erfüllung der Renovierungsanforderung (alternativer Ansatz) – Praktische Beispiele**

Festlegung der angestrebten jährlichen gleichwertigen Energieeinsparungen

Zur Festlegung der angestrebten jährlichen Energieeinsparungen können die Mitgliedstaaten ihre bevorzugte Methode wählen, sofern die Anforderungen des Artikels 6 erfüllt sind. Eine Möglichkeit, dies zu erreichen, besteht darin, jedes Jahr die zu renovierenden Gebäude nach Kategorie und die erwarteten Energieeinsparungen auf der Grundlage von Standardwerten für den Energieverbrauch von Referenzgebäuden vor und nach der Renovierung zu ermitteln. In dem in Tabelle 10 und Tabelle 11 angegebenen Beispiel ist der Mitgliedstaat verpflichtet, 230 000 m² pro Jahr zu renovieren, was jedoch zu zwei unterschiedlichen Energieeinsparanforderungen für das Jahr X und das Jahr X+ 1 führt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich die Verteilung der Gebäude auf die einzelnen Kategorien zwischen den beiden Jahren unterscheidet. Die hierin enthaltenen Zahlen dienen lediglich der Veranschaulichung.

Tabelle 10

Schätzung der gleichwertigen Energieeinsparungen im Jahr X

Arten von Referenzgebäuden, die im Jahr X renoviert werden sollen	Gesamtfläche der zu renovierenden Gebäude im Jahr X (in m²)	Energieverbrauch vor der Renovierung (kWh/m²)	Energieverbrauch nach der Renovierung (kWh/m²)	Energieeinsparungen (kWh/m²)	Gesamtenergieeinsparungen (kWh)
Verwaltungsgebäude	100 000	380	70	310	31 000 000
Unterrichtsgebäude	50 000	400	70	330	16 500 000
Krankenhäuser	30 000	300	70	230	6 900 000
Sportanlagen	30 000	200	70	130	3 900 000
Sonstiges	20 000	350	70	280	5 600 000
Im Jahr X zu erreichende Gesamtenergieeinsparungen					**63 900 000**

Tabelle 11

Schätzung der gleichwertigen Energieeinsparungen im Jahr X+1

Arten von Referenzgebäuden, die im Jahr X+1 renoviert werden sollen	Gesamtfläche der zu renovierenden Gebäude im Jahr X +1 (in m²)	Energieverbrauch vor der Renovierung (kWh/m²)	Energieverbrauch nach der Renovierung (kWh/m²)	Energieeinsparungen (kWh/m²)	Gesamtenergieeinsparungen (kWh)
Verwaltungsgebäude	0	380	70	310	0
Unterrichtsgebäude	100 000	400	70	330	33 000 000
Krankenhäuser	30 000	300	70	230	6 900 000
Sportanlagen	50 000	200	70	130	6 500 000
Sonstiges	50 000	350	70	280	14 000 000
Im Jahr X+1 zu erreichende Gesamtenergieeinsparungen					**60 400 000**

Eine weitere Möglichkeit, dies zu erreichen, bestünde darin, ähnlich wie in den oben genannten Tabellen zu projizieren, welcher Teil des Gebäudebestands innerhalb eines bestimmten Zeitraums (z. B. bis Ende 2030) renoviert würde, und die durchschnittlichen jährlichen Einsparungen in diesem Zeitraum zu schätzen.

ANLAGE D

Weitere Hinweise im Zusammenhang mit Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791

Inventar von Gebäuden öffentlicher Einrichtungen

In Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 ist festgelegt, welche Art von Informationen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihres Inventars offenlegen müssen. Die Mitgliedstaaten können jedoch auch die Gelegenheit nutzen, um zusätzliche Informationen zu erhalten, die das Erreichen der nationalen politischen Ziele in Bezug auf Gebäude und Energieeffizienz unterstützen. Zur Berechnung der Ausgangsbasis für das Ziel gemäß Artikel 6 Absatz 1 oder 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 kann ein detaillierteres Inventar herangezogen werden. Dieses kann beispielsweise genutzt werden, um eine wirksamere Renovierungsstrategie auf nationaler Ebene zu entwickeln, und zwar durch:

— Ermittlung der weniger effizienten Gebäude, die renoviert werden sollen,

— Einteilung von Gebäuden nach Kategorien und Arten, damit gemeinsame Renovierungskonzepte entwickelt werden können;

— Priorisierung kosteneffizienterer Renovierungen, z. B. auf der Grundlage des Ausweises über die Gesamtenergieeffizienz oder der Eigenschaften einiger anderer Gebäude,

— Vorrang für unbewohnte Gebäude, damit sie zur Unterbringung von Organisationen während der Renovierung ihres Gebäudes genutzt werden können.

Nachstehend sind Beispiele für zusätzliche Informationen aufgeführt, die die Mitgliedstaaten erheben können, einschließlich Vorschlägen für den Datentyp bzw. mehrere Optionen in Klammern:

Nützliche Informationen zur Berechnung der Ausgangsbasis und des Ziels gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791:

— Gebäude, das von der Ausgangsbasis der Renovierung ausgeschlossen ist (JA/NEIN),

— Grund für den Ausschluss aus der Ausgangsbasis der Renovierung (nicht Eigentum der öffentlichen Einrichtung/Sozialwohnungen sind nicht kosteneffizient zu renovieren/am 1.1.2024 bereits Niedrigstenergiegebäude),

— Effizienzniveau/Renovierungsstatus (Niedrigstenergiegebäude/Nullemissionsgebäude/gleichwertig zu Niedrigstenergiegebäude [1] gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a bis c/sonstige),

— Datum der Renovierung (Datum, sofern Niedrigstenergiegebäude/Nullemissionsgebäude/gleichwertig zu Nullemissionsgebäude gemäß Artikel 6 im vorherigen Punkt ausgewählt),

— Abrissdatum (Datum),

— Errichtungsdatum (Datum),

— Ersatz für abgerissenes Gebäude (JA/NEIN. Feld nur verfügbar, wenn das Errichtungsdatum > 2026).

Weitere gebäudespezifische Informationen:

— Anschrift (Zeichenfolge),

— Eigentümer (entweder aus einer Liste der öffentlichen Einrichtungen oder eine nichtöffentliche Einrichtung),

— Nutzungsstatus (selbstgenutzt/vermietet an eine andere öffentliche Einrichtung/Vermietung an andere Organisationen als öffentliche Einrichtungen oder an privat/ungenutzt),

— Untergebrachte öffentliche Einrichtung (falls an eine andere öffentliche Einrichtung vermietet),

— Merkmale des Gebäudes:

— Gebäudeart (z. B. eine Kategorie für Sektoren, die unter Artikel 5 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 fallen, oder Kategorien des Ausweises über die Gesamtenergieeffizienz),

— Derzeitige Gesamtenergieeffizienz gemäß Ausweis über die Gesamtenergieenergieeffizienz (kWh/m²/Jahr),

[1] Der Renovierungsstatus „gleichwertig zu Niedrigstenergiegebäude“ bezieht sich auf Gebäude der besonderen Kategorie, die zwar nicht den Status eines Niedrigstenergiegebäudes oder Nullemissionsgebäudes erreichen, aber auf das jährliche Ziel angerechnet werden können.

— Tatsächlicher Energieverbrauch pro m^2 (kWh/m^2/Jahr),

— Energieeffizienzeinstufung (Nullemissionsgebäude, Niedrigstenergiegebäude, A, B, C usw.),

— Hauptbrennstoffe,

— Einschränkungen (geschützte Gebäude; Gebäude im Eigentum der Streitkräfte; Gebäude im Eigentum der Zentralregierung, die der Landesverteidigung dienen; Gebäude, die für den Gottesdienst und religiöse Zwecke genutzt werden).

Renovierungsstatus:

— Gebäude mit Renovierungspass (JA/NEIN),

— Jahr der Ausstellung des Passes (Datum),

— Jahr, bis zu dem die Renovierung zu einem Niedrigstenergiegebäude/Nullemissionsgebäude geplant ist.

Wenn sich die Mitgliedstaaten dafür entscheiden, diese zusätzlichen Informationen zu erheben, können sie sie offenlegen, sind aber nicht dazu verpflichtet. Durch die Veröffentlichung zusätzlicher Daten werden der Bausektor und die Energiedienstleistungsunternehmen sowie die Öffentlichkeit über den Renovierungsbedarf im öffentlichen Sektor informiert.

Tabelle 12

Zusammenfassung der für das Inventar erforderlichen und empfohlenen Daten

Art	Daten
Pflicht zur Erhebung und Veröffentlichung	Fläche Ausweis über die Gesamtenergieeffizienz
Pflicht zur Erhebung und Veröffentlichung, sofern die Informationen verfügbar sind	Gemessener Verbrauch für Wärme, Kälte, Strom und Warmwasser
Erhebung wird dringend empfohlen, um die Nutzung des Inventars zu erleichtern	Untergebrachte öffentliche Einrichtung Ort/Region Anschrift Angabe, ob das Gebäude Eigentum oder gemietet ist
Daten, die es den Mitgliedstaaten ermöglichen können, die Ausgangsbasis und das jährliche Ziel zu berechnen	Angabe, ob das Gebäude in die Renovierungsausgangsbasis einbezogen oder davon ausgeschlossen ist Renovierungsstand Datum der Renovierung Datum des Abrisses Datum der Errichtung des Gebäudes Angabe, ob das Gebäude ein Ersatz für ein abgerissenes Gebäude ist
Sonstige Daten, die für die Nutzung des Inventars als Instrument für die Planung der Renovierung des Gebäudebestands der öffentlichen Einrichtungen nützlich sind	Eigentümer Nutzungsstatus Untergebrachte Einrichtung Merkmale des Gebäudes: Gebäudeart Derzeitiges Energieeffizienzniveau ...

Einige dieser Informationen sind im Ausweis über die Gesamtenergieeffizienz zu finden, und es wäre sinnvoll, ihn in ein Datenformat zu überführen, wenn dieser Ausweis nur als PDF-Datei angehängt wird. Andere Daten müssen möglicherweise auf anderem Wege erhoben werden. Die Mitgliedstaaten können diese Daten aus anderen Datenbanken extrahieren oder eine Erhebung bei Gebäudeeigentümern und -nutzern mit regelmäßigen Nacherhebungen durchführen, um sicherzustellen, dass die Informationen auf dem neuesten Stand sind. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, eine für den Fernzugriff geeignete Datenbank zu entwickeln, auf die öffentliche Einrichtungen selbst zugreifen und die sie aktualisieren sollten. Um den Verwaltungsaufwand zu begrenzen und die Qualität der erhobenen Daten zu verbessern, können die Mitgliedstaaten auch Lösungen entwickeln, die den Datenerhebungsprozess automatisieren, z. B. durch intelligente Verbrauchsmessung, Gebäudemanagementsysteme, Internet der Dinge und digitale Energiesysteme.

Um Kohärenz und Abrechenbarkeit zu gewährleisten, können die Mitgliedstaaten erwägen, eine öffentliche Einrichtung zu benennen, die das Inventar verwaltet und auf dem neuesten Stand hält, sowie die Verfahren und Instrumente zur Wahrnehmung dieser Aufgaben festzulegen. Eine solche Einrichtung könnte auch in andere Berichterstattungs- und Planungsaufgaben im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung des Gebäudebestands eingebunden werden, um Synergien zu ermitteln und Doppelarbeit zu vermeiden.

Ein Link zur Datenerhebung im Zusammenhang mit der EPBD bietet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Daten aus anderen Datenspeichern direkt zu importieren und das Inventar als politisches Unterstützungsinstrument zu nutzen. Da beispielsweise alle öffentlichen Gebäude über einen Ausweis über die Gesamtenergieeffizienz verfügen müssen und alle Ausweise über die Gesamtenergieeffizienz in eine gemeinsame Datenbank hochgeladen werden müssen, könnten die Mitgliedstaaten die Daten über öffentliche Einrichtungen extrahieren und automatisch den größten Teil des Inventars erstellen, ohne dass Doppelarbeit geleistet wird.

Die Mitgliedstaaten können die folgenden unterstützenden Maßnahmen in Erwägung ziehen, um sicherzustellen, dass die Datenerhebung rasch und wirksam durchgeführt wird:

— Einleitung einer Kommunikationskampagne, die alle öffentlichen Einrichtungen erreichen soll (und sich hauptsächlich an lokale öffentliche Einrichtungen richtet), um sie über die Anforderungen in Bezug auf die Berichterstattung über die Gebäude, deren Eigentümer und/oder Nutzer sie sind, zu informieren;

— Erstellung von Standardvorlagen oder direkten Zugriffspunkten zur nationalen Datenbank, nach Möglichkeit vorab ausgefüllt, die öffentliche Einrichtungen verwenden können, um Daten über die Gebäude, deren Eigentümer und/oder Nutzer sie sind, zu melden;

— den öffentlichen Einrichtungen ermöglichen, das Inventar für ihre eigene Planung und Berichterstattung zu nutzen, indem sie beispielsweise aggregierte Daten über ihren Gebäudebestand, Durchschnittswerte und Trends einsehen können.

Artikel 6 legt den Schwerpunkt auf den öffentlichen Sektor, da dieser eine Vorbildfunktion hat. Das heißt, die Maßnahmen des öffentlichen Sektors sollten die für andere Akteure bestehenden Hemmnisse für Verbesserungen der Energieeffizienz und Gebäuderenovierungen verringern, vor allem durch den Nachweis der Durchführbarkeit, der Kosteneffizienz und des allgemeineren Nutzens. Die Renovierung von Gebäuden öffentlicher Einrichtungen wird der Lieferkette helfen, Fachwissen und Erfahrungen aufzubauen, sodass eine bessere Beratung privater Kunden möglich ist. Die Verbreitung relevanter Gebäuderenovierungsdaten ist daher wichtig für den Aufbau von Kapazitäten im Baugewerbe, aber auch in anderen Sektoren (z. B. im Finanzsektor), und die folgenden Erwägungen können berücksichtigt werden, um die Vorbildfunktion von Gebäuden öffentlicher Einrichtungen umfassend zu nutzen:

— Nutzung des Inventars, um Daten zu sammeln, die für die Verbreitungsphase nützlich sind;

— Sammlung und Präsentation relevanter Informationen für die Interessenträger; z. B. über Installationskosten, Betriebskosten, Leistung (Ex-ante- und Ex-post-Schätzungen) oder andere praktische Erwägungen;

— Planung einer Verbreitungsstrategie, mit der Industrie, Unternehmen und private Akteure mit relevanten und wirksamen Botschaften erreicht werden können;

— Ermittlung von Fallstudien und bewährten Verfahren, die ausgetauscht werden können, einschließlich der Gewährleistung der physischen Sichtbarkeit der Maßnahmen in den renovierten Gebäuden.

Einhaltung der jährlichen Renovierungsanforderung

Um die Renovierung von Gebäuden, die sich im Eigentum öffentlicher Einrichtungen befinden, voranzutreiben, sollten die Mitgliedstaaten mehrere Ansätze in Betracht ziehen:

— Festlegung einer klaren, langfristigen Strategie für die Renovierung öffentlicher Gebäude, z. B. nationaler Gebäuderenovierungspläne. Über die finanziellen Ressourcen hinaus könnten viele der unter Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2023/1791 fallenden Einrichtungen (öffentliche Einrichtungen, die Eigentümer von Gebäuden sind oder diese mieten) Unterstützung bei der effizienten und wirksamen Beschaffung und bei der Organisation von Renovierungen erhalten.

— Benennung einer zentralen Behörde, die für die Priorisierung und Planung von Renovierungen zuständig ist. Die zentrale Behörde könnte dafür zuständig sein zu bestimmen, welche Gebäude zuerst renoviert werden sollten, indem sie den Energieverbrauch, die derzeitige Nutzung und die aktuellen Pläne der untergebrachten Einrichtung berücksichtigt. Dabei könnte die Zentralbehörde die Daten aus dem gemäß Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2023/1791 erstellten Inventar nutzen. Die Behörde könnte dann mit den zuständigen Einrichtungen zusammenarbeiten, um die Renovierung so zu planen, dass das neue Gebäude auch die langfristige Strategie der untergebrachten Einrichtung unterstützt. Sie könnte auch damit beauftragt werden, die Einrichtung bei der Ermittlung der Finanzierungsmöglichkeiten für die Arbeiten zu unterstützen.

— Auch Renovierungen von Gebäuden öffentlicher Einrichtungen könnten dezentral auf der Grundlage der Motivation der öffentlichen Einrichtungen, die Eigentümer der betreffenden Gebäude sind, priorisiert werden. Eine zentrale Behörde wäre für die Aufstellung eines Finanzierungsprogramms zuständig, auf das öffentliche Einrichtungen zurückgreifen können, wenn sie ihre Gebäude renovieren möchten. Diese Option sollte von Informationskampagnen begleitet werden, um die öffentlichen Einrichtungen für die Verfügbarkeit des Förderprogramms zu sensibilisieren. Diese Option erlaubt es den Mitgliedstaaten möglicherweise nicht, ihre jährlichen Ziele zu erreichen, wenn nicht genügend öffentliche Einrichtungen Mittel zur Unterstützung der Renovierung ihrer Gebäude beantragen. Bei diesem Ansatz würde auch die Möglichkeit verpasst, zunächst die Renovierung der Gebäude mit den größten Einsparungen bei den geringsten Kosten (oder einigen anderen strategischen Kriterien) zu priorisieren.

— Erwägung alternativer Finanzierungsmechanismen, z. B. von Verträgen mit Energiedienstleistungsunternehmen, und Unterstützung zentraler öffentlicher Einrichtungen, die solchen Ansätzen offenstehen.

Die Mitgliedstaaten sollten auch die Ausarbeitung und Veröffentlichung klarer Methoden in Erwägung ziehen, um

— konsistent zu ermitteln, welche Gebäude renoviert werden sollen, um öffentlichen Einrichtungen dabei zu helfen, die Kostenwirksamkeit und die technische, wirtschaftliche und funktionale Durchführbarkeit angemessen zu prüfen;

— öffentliche Einrichtungen, die Eigentümer von Sozialwohnungen sind, bei der Einschätzung zu unterstützen, ob Renovierungen zu Niedrigstenergiegebäuden im Rahmen der Kriterien der Kostenneutralität durchgeführt werden können. Es ist zu bedenken, dass die Mitgliedstaaten nach wie vor beschließen können, Sozialwohnungen so zu renovieren, dass sie dem Standard eines Niedrigstenergiegebäudes oder Nullemissionsgebäudes entsprechen, auch wenn diese die Kriterien der Kostenneutralität nicht erfüllen;

— öffentliche Einrichtungen beim Umgang mit Gebäuden zu unterstützen, die zu den Sonderkategorien gehören (geschützte Gebäude, Gebäude, die den Streitkräften gehören oder der Landesverteidigung dienen, und Gebäude, die für den Gottesdienst und religiöse Zwecke genutzt werden). Die Methode kann öffentlichen Einrichtungen dabei helfen,

  — diese Gebäude korrekt zu kategorisieren;

  — das Leistungsniveau oder eine Reihe von Kriterien festzulegen, die Gebäude der Sonderkategorien gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2023/1791 erfüllen müssen, damit die vorgenommenen Veränderungen auf die Renovierungsanforderung angerechnet werden. Mit einer solchen Methode kann beispielsweise festgelegt werden, welche Gebäudekomponenten je nach Gebäudekategorie verändert werden können;

  — eine Methode zu definieren, um festzustellen, wann die Einhaltung bestimmter Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz eine unannehmbare Veränderung der Eigenart oder der äußeren Erscheinung geschützter Gebäude bedeuten kann. Diese Methode könnte mit der Art und Weise verknüpft werden, wie die nationalen Gesetzgeber mit geschützten Gebäuden umgehen (z. B. unterschiedliche Schutzniveaus), und den Architekten und Ingenieuren klare Leitlinien dafür in die Hand geben, was als annehmbar angesehen werden kann;

  — Umgang mit Fällen, in denen ein Gebäude unterschiedlichen Zwecken dient (z. B. für religiöse Aktivitäten, aber auch gesellschaftliche Veranstaltungen).

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1735

28.6.2024

VERORDNUNG (EU) 2024/1735 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. Juni 2024

zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Stärkung des europäischen Ökosystems der Fertigung von Netto-Null-Technologien und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Übergang zu Klimaneutralität führt bereits zu enormen industriellen, wirtschaftlichen und geopolitischen Verschiebungen auf der ganzen Welt, die mit dem Fortschreiten der weltweiten Dekarbonisierungsbemühungen noch stärker zunehmen werden. Die Union muss auf diese Entwicklungen reagieren und gleichzeitig den Wandel in den Bereichen Energie, Klima und Umwelt umsetzen. Eine starke Fertigungsbasis ist ein Schlüsselelement, wenn es darum geht, den Zugang zu Netto-Null-Technologien zu sichern und hochwertige Arbeitsplätze in der Union zu halten. Dies setzt voraus, dass die Union ihre Wettbewerbsfähigkeit bewahrt, auch durch Innovation und insbesondere im Hinblick auf saubere Technologien.

(2) Angesichts der Komplexität und des transnationalen Charakters von Netto-Null-Technologien bergen unkoordinierte nationale Maßnahmen zur Sicherstellung des Zugangs zu diesen Technologien das Risiko, den Wettbewerb zu verzerren und den Binnenmarkt zu fragmentieren. Diese Maßnahmen der Mitgliedstaaten können dazu führen, dass unterschiedliche Vorschriften für die Marktteilnehmer gelten, ein unterschiedlicher Zugang zur Versorgung mit Netto-Null-Technologien zwischen den Mitgliedstaaten bereitgestellt wird, indem u. a. Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien in unterschiedlichem Umfang unterstützt werden, und unterschiedliche Vorschriften, unkoordinierte Formen der Auftragsvergabe und eine voneinander abweichende Vorgehensweise und Dauer bei Genehmigungsverfahren vorgesehen werden, wodurch Hindernisse für den grenzüberschreitenden Handel zwischen Mitgliedstaaten entstehen würden und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts behindert würde. Zur Gewährleistung des Funktionierens des Binnenmarkts ist es daher erforderlich, einen gemeinsamen Rechtsrahmen der Union zu schaffen, um diese zentrale Herausforderung gemeinsam durch eine Verstärkung der Resilienz und Versorgungssicherheit der Union im Bereich Netto-Null-Technologien anzugehen.

(3) Die Union hat sich zu einer beschleunigten Dekarbonisierung ihrer Wirtschaft und zu einem ehrgeizigen Einsatz erneuerbarer Energiequellen verpflichtet, um bis 2050 Klimaneutralität, nämlich Netto-Null-Emissionen oder Emissionen nach Abzug des Abbaus zu erreichen. Dieses Ziel bildet den Kern des europäischen Grünen Deals, der in der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ dargelegt ist, und der Mitteilung der Kommission vom 5. Mai 2021 mit dem Titel „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ und steht im Einklang mit der Verpflichtung der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris ([4]), zu den weltweiten Klimaschutzmaßnahmen beizutragen.

([1]) ABl. C 349 vom 29.9.2023, S. 179.
([2]) ABl. C, C/2023/254, 26.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/254/oj.
([3]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 25. April 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 27. Mai 2024.
([4]) Beschluss (EU) 2016/1841 des Rates vom 5. Oktober 2016 über den Abschluss des im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen geschlossenen Übereinkommens von Paris im Namen der Europäischen Union (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 1).

Um das Ziel der Klimaneutralität der Union zu erreichen, ist in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) das verbindliche Klimaziel der Union festgelegt, die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken. Mit dem vorgeschlagenen Paket „Fit für 55“, das in der Mitteilung der Kommission vom 14. Juli 2021 mit dem Titel „„Fit für 55‘: auf dem Weg zur Klimaneutralität — Umsetzung des EU-Klimaziels für 2030“ dargelegt ist, soll das Klimaziel der Union für 2030 erreicht und die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union in diesem Sinne überarbeitet und aktualisiert werden.

(4) Darüber hinaus wird der Industrieplan zum Grünen Deal, der in der Mitteilung der Kommission vom 1. Februar 2023 dargelegt ist, ein umfassendes Konzept zur Unterstützung des Ausbaus von Technologien für saubere Energie auf der Grundlage von vier Säulen festgelegt. Säule 1 zielt darauf ab, ein Regelungsumfeld zu schaffen, das die Genehmigungsverfahren neuer Fertigungs- und Montagestandorte für Netto-Null-Technologien vereinfacht und strafft und den Ausbau der Netto-Null-Industrie der Union erleichtert. Säule 2 des Plans besteht in der Ankurbelung von Investitionen in die Herstellung von Netto-Null-Technologien und deren Finanzierung durch den überarbeiteten Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge des Angriffs Russlands auf die Ukraine — Krisenbewältigung und Gestaltung des Wandels, der durch die Mitteilung der Kommission vom 17. März 2023 geschaffen wurde, und die Einrichtung der Plattform „Strategische Technologien für Europa“ (STEP), die mit der Verordnung (EU) 2024/795 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) geschaffen wurde, um den Vorsprung der Union bei kritischen und neu entstehenden Technologien, die für den grünen und den digitalen Wandel von Bedeutung sind, zu erhalten. Säule 3 betrifft die Entwicklung der für den Übergang erforderlichen Kompetenzen und die Erhöhung der Zahl der Fachkräfte im Technologiesektor für saubere Energien. Der Schwerpunkt von Säule 4 liegt auf dem Handel und der Diversifizierung der Lieferkette für kritische Rohstoffe. Dazu gehört die Einrichtung eines Klubs für kritische Rohstoffe, die Zusammenarbeit mit gleich gesinnten Partnern zur gemeinsamen Stärkung der Lieferketten und die Diversifizierung weg von einem einzigen Lieferanten für kritische Inputs. Die vorliegende Verordnung ist Teil dieser Maßnahmen und trägt dazu bei, dass die Dekarbonisierung der Industrie in der Union attraktiver wird.

(5) Der Binnenmarkt bietet ein geeignetes Umfeld, um die Technologien, die für die Verwirklichung der Klima- und Energieziele der Union und die Erfüllung des Ziels des europäischen Grünen Deals, die Dekarbonisierung in nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit umzuwandeln, notwendig sind, in dem erforderlichen Umfang und Tempo zu erschließen. Auf dem Weg zu einer klimaneutralen, ressourceneffizienten Netto-Null-Wirtschaft entstehen große Chancen für den Ausbau der Netto-Null-Industrie in der Union unter Nutzung der Stärke des Binnenmarkts, indem Investitionen in Netto-Null-Technologien und ihre Lieferketten gefördert werden. Diese Technologien sind erforderlich, um die Ziele der integrierten nationalen Energie- und Klimapläne der Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]) zu erreichen, zur Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit der Industrie in der Union beizutragen und die Dekarbonisierung der Wirtschaftssektoren — von der Energieversorgung über den Verkehr und die Gebäude bis hin zur Industrie in der Union — zu ermöglichen. Eine starke Netto-Null-Industrie in der Union kann erheblich dazu beitragen, die Klima- und Energieziele der Union wirksam zu erreichen, wie auch andere Ziele des europäischen Grünen Deals zu unterstützen, während gleichzeitig die industrielle Basis gefördert wird und so hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden und ein nachhaltiges Wachstum gefördert wird.

(6) Um diese Verpflichtungen zu erfüllen, muss die Union das Tempo beim Übergang zu einer Netto-Null-Wirtschaft beschleunigen, unter anderem indem sie den Anteil sauberer Energie in ihrem Energiemix sowie die Energieeffizienz und den Anteil erneuerbarer Energiequellen erhöht. Dies wird zur Verwirklichung der Ziele der Union beitragen, die im Aktionsplan zur europäischen Säule sozialer Rechte für 2030 festgelegt sind, mit dem die Kommission ihren Beitrag zur Umsetzung der 2017 in Göteborg proklamierten europäischen Säule sozialer Rechte geleistet hat.

(7) Die höheren Energiepreise infolge der ungerechtfertigten und unrechtmäßigen militärischen Aggression Russlands gegen die Ukraine haben einen starken Impuls gegeben, um die Umsetzung des europäischen Grünen Deals zu beschleunigen und die Resilienz der in der Verordnung (EU) 2018/1999 geregelten Energieunion zu stärken, indem die Energiewende vorangetrieben und jegliche Abhängigkeit von russischen Ausfuhren fossiler Brennstoffe beendet wird. Dem REPowerEU-Plan, der in der Mitteilung der Kommission vom 18. Mai 2022 mit dem Titel „REPowerEU-Plan“ dargelegt ist, kommt bei der Reaktion auf die Härten und Störungen des globalen Energiemarkts

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

([6]) Verordnung (EU) 2024/795 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. Februar 2024 zur Einrichtung der Plattform „Strategische Technologien für Europa“ (STEP) und zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG, der Verordnungen (EU) 2021/1058, (EU) 2021/1056, (EU) 2021/1057, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) 2021/1060, (EU) 2021/523, (EU) 2021/695, (EU) 2021/697 und (EU) 2021/241 (ABl. L, 2024/795, 29.2.2024, ELI: https://data.europa.eu/eli/reg/2024/795/oj).

([7]) Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

infolge der Invasion Russlands in die Ukraine eine Schlüsselrolle zu. Dieser Plan zielt darauf ab, die Energiewende in der Union voranzutreiben, um den Gas- und Stromverbrauch der Union zu senken und Investitionen in den Einsatz energieeffizienter und CO_2-armer Lösungen zu fördern.

(8) Um die Klima- und Energieziele der Union zu erreichen, muss der Energieeffizienz Priorität eingeräumt werden. Energie zu sparen ist der kostengünstigste, sicherste und sauberste Weg, um diese Ziele zu erreichen. „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist ein genereller Grundsatz der Energiepolitik der Union und spielt sowohl in Bezug auf ihre praktische Anwendung bei politischen Entscheidungen als auch auf Investitionsentscheidungen eine wichtige Rolle. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, die Fertigungskapazitäten der Union für energieeffiziente Technologien wie Wärmepumpen, Fernwärme- und Fernkältesysteme und Technologien für intelligente Netze auszubauen, die dabei helfen, den Energieverbrauch in der Union zu senken und zu kontrollieren.

(9) Die Dekarbonisierungsziele der Union, die Sicherheit der Energieversorgung, die Digitalisierung des Energiesystems und die Elektrifizierung der Nachfrage, beispielsweise in Bezug auf die Mobilität und die Erforderlichkeit von zusätzlichen und schnelleren Ladepunkten, erfordern einen enormen Ausbau der Stromnetze in der Union sowohl auf Ebene der Übertragung als auch der Verteilung. Auf der Übertragungsebene werden unter anderem für die Anbindung von erneuerbaren Offshore-Energien Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungssysteme benötigt, während auf der Verteilungsebene zur Anbindung von Stromanbietern und zur Steuerung der nachfrageseitigen Flexibilität Investitionen in innovative Netztechnologien erforderlich sind, darunter das intelligente Aufladen von Elektrofahrzeugen, die Energieeffizienz von Gebäuden, die Automatisierung in der Industrie und die intelligente Steuerung, eine fortgeschrittene Zählerinfrastruktur und Energiemanagementsysteme für Wohngebäude. Das Stromnetz muss mit vielen Akteuren oder Geräten interagieren, wobei ein genauer Grad an Beobachtbarkeit und damit auch Datenverfügbarkeit zugrunde gelegt wird, um Flexibilität, intelligentes Laden, intelligente Gebäude mit intelligenten Stromnetzen und kleinmaßstäblichen Flexibilitätsdiensten zu ermöglichen, die eine nachfrageseitige Laststeuerung durch die Verbraucher und die Nutzung erneuerbarer Energie möglich machen. Die Anbindung der Netto-Null-Technologien an das Netz in der Union erfordert einen erheblichen Ausbau der Fertigungskapazitäten für Stromnetze in Bereichen wie Offshore- und Onshore-Kabel, Umspannwerke und Transformatoren.

(10) Daher sind zusätzliche politische Anstrengungen erforderlich, damit die Union über ein großes Potenzial für einen raschen Ausbau der Fertigungskapazitäten verfügt, um die Klimaziele der Union für 2030 zu unterstützen, indem die Marktbedingungen für die Technologien, die kommerziell verfügbar sind, und die Versorgungssicherheit in Bezug auf Netto-Null-Technologien und deren Lieferketten verbessert werden, die Marktfragmentierung verringert wird und die allgemeine Resilienz und Wettbewerbsfähigkeit des Energiesystems der Union geschützt bzw. gestärkt werden. Dazu gehört der Zugang zu einer sicheren und nachhaltigen Quelle von Best-in-class-Brennstoffen gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1214 der Kommission ([8]).

(11) Diese Verordnung sollte die Verordnung (EU) 2024/1252 des Europäischen Parlaments und des Rates ([9]) ergänzen, indem der Schwerpunkt auf der Fertigung von Netto-Null-Technologien in Form von Endprodukten sowie spezifischen Bauteilen und speziellen Maschinen, die in erster Linie zur Herstellung dieser Produkte verwendet werden, gelegt wird. Im Mittelpunkt der Verordnung (EU) 2024/1252 steht hingegen der vorgelagerte Teil der Lieferkette, insbesondere die kritischen Rohstoffe sowie ihre Gewinnung und Verarbeitung und ihr Recycling. Diese Technologien sind für eine Vielzahl strategischer Sektoren unverzichtbar, darunter die Industrien für Netto-Null-Technologien, die digitale Industrie, die Luft- und Raumfahrt und der Verteidigungssektor. Die vorliegende Verordnung und die Verordnung (EU) 2024/1252 folgen der gleichen Logik der Förderung eines Geschäftsmodells, des Ausbaus, der Bereitstellung angemessener Kompetenzen und der Unterstützung von Investitionen und ergänzen sich einander, um Synergien bei der regulatorischen Unterstützung in der gesamten Lieferkette der Fertigung von Netto-Null-Technologien in der Union zu schaffen. Die vorliegende Verordnung gilt auch für verarbeitete Materialien, die ein wesentlicher Bestandteil von Netto-Null-Technologien sind, mit Ausnahme kritischer Rohstoffe, die unter die Verordnung (EU) 2024/1252 fallen.

(12) Die Endprodukte und die spezifischen Bauteile, die für die Herstellung von Netto-Null-Technologien wesentlich sind, sollten in einem Anhang nicht erschöpfend aufgeführt werden. Dazu gehören Endprodukte und ihre Bauteile, die von einem Unternehmen hergestellt und gehandelt werden, einschließlich verarbeiteter Materialien, mit Ausnahme der unter die Verordnung (EU) 2024/1252 fallenden Rohstoffe. Ziel dieses Anhangs ist es, so weit wie möglich die Endprodukte und spezifischen Bauteile zu ermitteln, die für die Herstellung von Netto-Null-Technologien wesentlich sind und bei denen daher nach vernünftigem Ermessen davon ausgegangen werden kann, dass sie stets in erster Linie für alle in der vorliegenden Verordnung aufgeführten Netto-Null-Technologien verwendet werden. Spezifische Bauteile und spezielle Maschinen, die nicht von diesem Anhang X abgedeckt sind, können dennoch in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, wenn der Projektträger auf der Grundlage von Nachweisen, die einer

([8]) Delegierte Verordnung (EU) 2022/1214 der Kommission vom 9. März 2022 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 in Bezug auf Wirtschaftstätigkeiten in bestimmten Energiesektoren und der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 in Bezug auf besondere Offenlegungspflichten für diese Wirtschaftstätigkeiten (ABl. L 188 vom 15.7.2022, S. 1).

([9]) Verordnung (EU) 2024/1252 des Europäischen Parlament und des Rates vom 11. April 2024 zur Schaffung eines Rahmens zur Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 und (EU) 2019/1020 (ABl. L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

zuständigen nationalen Behörde vorgelegt wurden, z. B. anhand von Marktstudien oder Abnahmeverträgen belegen kann, dass die spezifischen Bauteile oder speziellen Maschinen in erster Linie für die Herstellung von Netto-Null-Technologien verwendet werden, mit Ausnahme der unter die Verordnung (EU) 2024/1252 fallenden kritischen Rohstoffe.

(13) Bestimmte spezifische Bauteile in der Lieferkette für Netto-Null-Technologien werden im Rahmen energieintensiver Herstellungsprozesse produziert, etwa in den Sektoren Stahl, Aluminium, Nichteisenmetalle, Grundchemikalien, Zement, Kalk, Glas, Keramik, Düngemittel sowie Halbstoffe und Papier. Viele dieser Prozesse sind durch eine hohe Energie- und CO_2-Intensität gekennzeichnet, was die Verringerung ihrer CO_2-Emissionen in der Regel erschwert. Gleichzeitig wird in der Verordnung (EU) 2021/1119 eine rasche Dekarbonisierung der Wirtschaft der Union gefordert. Angesichts der Tatsache, dass im Jahr 2019 17 % der gesamten Treibhausgasemissionen in der Union auf energieintensive Industrien entfielen, ist ihre Dekarbonisierung unerlässlich, um die Klimaneutralität der Union zu verwirklichen. Dies bedeutet, dass die Versorgungssicherheit in der Union bei bestimmten Bauteilen, die für Netto-Null-Technologien verwendet werden, auch von einer Intensivierung der Dekarbonisierungsbemühungen in energieintensiven Industriezweigen abhängt. Energieintensive Industrieanlagen fallen in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung, wenn in den betreffenden Anlagen spezifische Bauteile hergestellt werden, die in erster Linie für Netto-Null-Technologien verwendet werden. Da diese Sektoren insgesamt dekarbonisiert werden müssen und um die Verfügbarkeit bestimmter von ihnen hergestellter Bauteile, die in den Lieferketten für Netto-Null-Technologien verwendet werden, sicherzustellen, sollte diese Verordnung — im Gegensatz zu anderen Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, für die diese Verordnung gilt — auch für Projekte in energieintensiven Industrien gelten, die spezifische Bauteile herstellen, die unter anderem in den Lieferketten für Netto-Null-Technologien verwendet werden. Die Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf schwer dekarbonisierbare Anlagen sollte von einem Projekt abhängig gemacht werden, das den Bau oder die Umwandlung dieser Anlage umfasst, womit eine erhebliche Verringerung der CO_2-Emissionen aus den Produktionstätigkeiten erreicht werden soll. Die gezielte Unterstützung dieser Sektoren im Rahmen der vorliegenden Verordnung trägt dazu bei, den Zugang zu einer nachhaltigen Versorgung mit Netto-Null-Technologien im Binnenmarkt sicherzustellen, erhöht die Investitionssicherheit und schafft eine Nachfrage nach transformativen Netto-Null-Technologien und Dekarbonisierungstechnologien.

(14) In der Liste der Netto-Null-Technologien sind die Technologien aufgeführt, die für die Dekarbonisierungsziele der Union und die Verbesserung des Funktionierens des Binnenmarkts von wesentlicher Bedeutung sind. Die Liste umfasst zudem Technologien, die nicht von allen Mitgliedstaaten als Quelle für saubere und sichere Energie akzeptiert werden. Dies steht im Einklang mit ihrem Recht, ihre Wahl zwischen verschiedenen Energiequellen, die allgemeine Struktur ihrer Energieversorgung und ihre Industriepolitik zu bestimmen. Zum Schutz dieser Rechte berührt die Liste der Netto-Null-Technologien nicht die Mittelzuweisung im Rahmen des laufenden Mehrjährigen Finanzrahmens 2021-2027, insbesondere nicht in Bezug auf die Förderfähigkeitskriterien und Gewährungskriterien im Zusammenhang mit Technologien für Energie im Rahmen von Unionsfonds, einschließlich solcher, die durch Zertifikate des Emissionshandelssystems (EHS) finanziert oder über die Europäische Investitionsbank (EIB) unterstützt werden. Ein Mitgliedstaat sollte auch nicht verpflichtet sein, Projekte zur Unterstützung einer Lieferkette für eine Technologie, die er nicht als Teil seines Energiemixes akzeptiert, als strategische Projekte anzuerkennen.

(15) Um die Resilienz des zukünftigen Energiesystems der Union sicherzustellen, sollte diese Ausweitung in der gesamten Lieferkette der betreffenden Technologien in uneingeschränkter Kohärenz und Komplementarität mit den Verordnungen (EU) 2024/1252 und (EU) 2023/1781 ([10]) des Europäischen Parlaments und des Rates erfolgen.

(16) Um Fragen der Versorgungssicherheit anzugehen und gleichzeitig die Resilienz des Energiesystems der Union sowie die Bemühungen um eine Dekarbonisierung und Modernisierung zu unterstützen, müssen die Fertigungskapazitäten für Netto-Null-Technologien in der Union ausgebaut werden. Die Union muss sicherstellen, dass das Regelungsumfeld für die Hersteller von Photovoltaik-Technologien es ihnen ermöglicht, ihren Wettbewerbsvorteil zu verstärken und die Perspektiven im Hinblick auf die Versorgungssicherheit zu verbessern, indem sie sich bemühen, bis 2030 in der gesamten Photovoltaik-Wertschöpfungskette mindestens 30 GW operative Photovoltaik-Fertigungskapazitäten zu erreichen; dies steht im Einklang mit den Zielen der Europäischen Allianz der Photovoltaik-Industrie, die im Rahmen der durch die Mitteilung der Kommission vom 18. Mai 2022 festgelegten Strategie für Solarenergie der Union unterstützt wird. Die Union muss sicherstellen, dass das Regelungsumfeld für die Hersteller von Wind- und Wärmepumpentechnologien es ihnen ermöglicht, ihren Wettbewerbsvorteil zu festigen und ihre aktuellen Marktanteile im Laufe der 2020er Jahre im Einklang mit den Prognosen der Union für den Einsatz von Technologien zur Erreichung ihrer Energie- und Klimaziele bis 2030 zu bewahren oder zu vergrößern. Das bedeutet eine Fertigungskapazität der Union für Windkraft von mindestens 36 GW und für Wärmepumpen von mindestens 31 GW bis 2030. Die Hersteller von Batterien und Elektrolyseuren in der Union müssen ein Regelungsumfeld vorfinden, das es ihnen ermöglicht, ihre technologische Führungsrolle zu festigen und aktiv zur Gestaltung dieser Märkte zu beitragen. Im Hinblick auf Batterietechnologien würde dies bedeuten, dass zu den Zielen der Europäischen Batterie-Allianz beigetragen und darauf hingearbeitet werden muss, fast 90 % des jährlichen Batteriebedarfs der Union von den Batterieherstellern in der Union zu decken, was einer Fertigungskapazität der Union von mindestens

([10]) Verordnung (EU) 2023/1781 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Stärkung des europäischen Halbleiter-Ökosystems und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/694 (Chip-Gesetz) (ABl. L 229 vom 18.9.2023, S. 1).

550 GWh bis 2030 entsprechen würde. Für die Hersteller von Elektrolyseuren in der Union sieht der REPowerEU-Plan bis 2030 eine Herstellung von zehn Millionen Tonnen erneuerbarem Wasserstoff innerhalb der Union sowie Einfuhren von bis zu zehn Millionen Tonnen erneuerbarem Wasserstoff vor. Um sicherzustellen, dass sich die technische Führungsrolle der Union auch in einer wirtschaftlichen Führungsrolle niederschlägt, wie dies im Rahmen der Gemeinsamen Erklärung der Kommission und der Europäischen Allianz für sauberen Wasserstoff befürwortet wird, sollte es den Herstellern von Elektrolyseuren in der Union ermöglicht werden, ihre Kapazitäten weiter auszubauen, sodass die aufgebotene Gesamtkapazität der installierten Elektrolyseure bis 2030 mindestens 100 GW Wasserstoff erreicht. Der REPowerEU-Plan enthält darüber hinaus das Ziel, die nachhaltige Erzeugung von Biomethan bis 2030 auf 35 Milliarden Kubikmeter zu steigern. Da die Lieferkette von Biomethan heute weitgehend in Europa angesiedelt ist, leistet es bereits einen Beitrag zur Resilienz der Union und sollte weiter gefördert werden. Die Hersteller von Flug- und Schiffskraftstoffen in der Union müssen nachhaltige alternative Kraftstoffe weiterentwickeln, produzieren und ausbauen, um maßgeblich zur Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 % beizutragen sowie den Verpflichtungen im Rahmen der Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates ([11]) und der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) nachzukommen. Diese Verringerung wird auch von der Industrieallianz für die Wertschöpfungskette erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe nachdrücklich unterstützt. Die Union muss sicherstellen, dass das Regelungsumfeld und der Unterstützungsrahmen für Hersteller von Technologien für nachhaltige alternative Flug- und Schiffskraftstoffe es ihnen ermöglichen, ihre Herstellungskapazitäten entlang der gesamten Wertschöpfungskette für Kraftstoffe, von der Beschaffung und Lieferung von Rohstoffen bis hin zur Beimischung, einschließlich Umwandlungs- und Raffinationskapazitäten, zu erhöhen.

(17) All diese Ziele sollten zusammen betrachtet werden, wobei auch zu berücksichtigen ist, dass für bestimmte Elemente der Lieferkette (z. B. Wechselrichter sowie Solarzellen, Wafer und Rohblöcke für Photovoltaik oder Kathoden und Anoden für Batterien) in der Union nur eine geringe Fertigungskapazität vorhanden ist. Um dazu beizutragen, Bedenken in Bezug auf Abhängigkeiten und Schwachstellen bei der Einfuhr anzugehen und sicherzustellen, dass die Klima- und Energieziele der Union erreicht werden, sollte ein Gesamtrichtwert für die Fertigungskapazität für Netto-Null-Technologieprodukte in der Union festgelegt und gleichzeitig ein ähnlicher Richtwert für Netto-Null-Technologien angestrebt werden. Es sollte darauf abgezielt werden, dass die jährliche Fertigungskapazität für Netto-Null-Technologien in der Union bis 2030 einen allgemeinen jährlichen Richtwert von mindestens annähernd 40 % des jährlichen Bedarfs in Bezug auf die Netto-Null-Technologien als Ganzes erreicht.

(18) Gleichzeitig werden Netto-Null-Technologieprodukte zur Resilienz der Union und zur Sicherheit ihrer Versorgung mit sauberer Energie beitragen. Letzteres ist eine Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung sowie für die öffentliche Ordnung und Sicherheit. Netto-Null-Technologieprodukte werden auch anderen strategisch wichtigen Wirtschaftszweigen wie der Landwirtschaft und der Lebensmittelherstellung Vorteile bringen, indem sie den Zugang zu sauberer Energie und sauberen Maschinen zu wettbewerbsfähigen Preisen sichern und somit einen nachhaltigen Beitrag zur Ernährungssicherheit in der Union leisten und durch die Kreislaufwirtschaft einen wachsenden Absatzmarkt für biobasierte Alternativen bieten. Ebenso wird die Verwirklichung der Klimaziele der Union sowohl zu Wirtschaftswachstum als auch zu sozialem Wohlergehen führen.

(19) Der Weltmarkt für wichtige Serientechnologien für saubere Energie wird bis 2030 ein Volumen von rund 650 Mrd. USD pro Jahr erreichen — mehr als das Dreifache von heute. Das Wachstum der Netto-Null-Industrie nimmt weltweit immer schneller zu. Die Industrie in der Union kann nur dann für die Bürgerinnen und Bürger der Union Wohlstand schaffen, wenn sie auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig und offen ist. Mit einem weltweit wettbewerbsfähigen Netto-Null-Technologiesektor in der Union wird die Entwicklung einer großen Fertigungskapazität für Netto-Null-Technologien in der Union unterstützt. Darüber hinaus werden die Industrien in der Union, die in Segmenten der Lieferketten für Netto-Null-Technologien weltweit wettbewerbsfähig sind, zur allgemeinen Resilienz der Lieferketten für Netto-Null-Technologien in der Union beitragen und den Zugang der Union zu Netto-Null-Technologien verbessern.

(20) Die Fertigung von Netto-Null-Technologien hängt von komplexen und global vernetzten Wertschöpfungsketten ab. Damit die Wettbewerbsfähigkeit bewahrt wird und die derzeitigen strategischen Einfuhrabhängigkeiten bei Netto-Null-Technologieprodukten und ihren Lieferketten verringert und gleichzeitig neue Abhängigkeiten vermieden werden, ist es erforderlich, dass die Union die industrielle Basis für ihre Netto-Null-Technologien weiter stärkt und wettbewerbsfähiger und innovationsoffener wird. Zusammen mit anderen Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Union sollte durch Maßnahmen zum Ausbau der Fertigungskapazitäten in der Union auch sichergestellt werden, dass die Union eine vorherrschende Rolle in strategischen Teilen der globalen Wertschöpfungskette, einschließlich der Endprodukte, einnimmt, um das Maß an Versorgungssicherheit zu gewährleisten, das die Union zur Verwirklichung ihrer Klima- und Energieziele benötigt. Daher sollte ein zweiter Gesamtrichtwert festgelegt werden. Bei den Fertigungskapazitäten für Netto-Null-Technologien in der Union sollte darauf abgezielt werden, auf der Grundlage der in dieser Verordnung vorgesehenen Überwachung einen höheren Anteil an der

([11]) Verordnung (EU) 2023/2405 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (Initiative „ReFuelEU Aviation“) (ABl. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

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

Weltproduktion zu erreichen, und zwar wertmäßig 15 % der Weltproduktion bis 2040. Dieser zweite Richtwert sollte nicht gelten, wenn die erhöhten Fertigungskapazitäten in der Union deutlich höher wären als der Bedarf der Union in Bezug auf die entsprechenden Technologien, die zur Verwirklichung der Klima- und Energieziele der Union erforderlich sind.

(21) Damit Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien, so schnell wie möglich begonnen oder erweitert werden können, um die Versorgungssicherheit der Union in Bezug auf Netto-Null-Technologien zu gewährleisten, ist es wichtig, für Planungseffizienz und Investitionssicherheit zu sorgen, indem der Verwaltungsaufwand für die Projektträger auf ein Minimum beschränkt wird. Daher sollten die Genehmigungsverfahren der Mitgliedstaaten für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien, gestrafft werden, und gleichzeitig sollte sichergestellt werden, dass diese Projekte sicher und ökologisch nachhaltig sind und den Umwelt-, Sozial- und Sicherheitsanforderungen entsprechen. Im Umweltrecht der Union sind gemeinsame Bedingungen für das Verfahren und die Inhalte nationaler Genehmigungsverfahren festgelegt, sodass ein hohes Umweltschutzniveau gewährleistet wird. Die Zuerkennung des Status eines strategischen Projekts für Netto-Null-Technologien sollte unbeschadet der für die betreffenden Projekte geltenden Genehmigungsbedingungen erfolgen, einschließlich der in den Richtlinien 2000/60/EG ([13]), 2004/35/EG ([14]), 2010/75/EU ([15]), 2011/92/EU ([16]) und 2012/18/EU ([17]) des Europäischen Parlaments und des Rates sowie in der Richtlinie 92/43/EWG des Rates ([18]) festgelegten Bedingungen.

(22) Die Mitgliedstaaten sollten unter Berücksichtigung ihrer internen Organisation entscheiden können, ob sie ihre zentralen Kontaktstellen auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene oder auf einer anderen relevanten Verwaltungsebene einrichten oder benennen. Darüber hinaus sollten die zuständigen nationalen Behörden die Anforderungen an die Informationen, die von einem Projektträger vor Beginn des Genehmigungsverfahrens verlangt werden, und deren Umfang festlegen und die zentralen Kontaktstellen entsprechend darüber unterrichten. Die zentralen Kontaktstellen sollten für die Übermittlung dieser Informationen an den Projektträger zuständig sein. In ihrer Funktion als Koordinatoren sollten die zentralen Kontaktstellen die Bereitstellung von Informationen an die zuständigen Behörden erleichtern, um insbesondere eine Doppelarbeit bei etwaigen Ersuchen im Zusammenhang mit Genehmigungsverfahren zu vermeiden. Solche Ersuchen könnten Studien, Genehmigungen oder Zulassungen umfassen.

(23) Um die Komplexität zu verringern und die Effizienz und Transparenz des Genehmigungsverfahrens zu erhöhen, sollten Projektträger von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich Projektträgern von strategischen Projekten, mit einer zentralen Kontaktstelle interagieren können, die für die Vereinfachung und Koordinierung des gesamten Genehmigungsverfahrens zuständig ist. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten eine oder mehrere zentrale Kontaktstellen einrichten oder benennen, wobei sicherzustellen ist, dass die Projektträger nur mit einer einzigen Kontaktstelle interagieren müssen. Die Entscheidung, ob eine zentrale Kontaktstelle auch eine Behörde ist, die Genehmigungsentscheidungen trifft, sollte den Mitgliedstaaten überlassen bleiben. Die Mitgliedstaaten sollten ihren zentralen Kontaktstellen und allen Behörden, die am Genehmigungsverfahren beteiligt sind, ausreichend Personal und Ressourcen zur Verfügung stellen, damit diese ihre Zuständigkeiten wirksam wahrnehmen können.

(24) Damit Unternehmen und Projektträger, auch bei grenzüberschreitenden Projekten, ohne unnötigen zusätzlichen Verwaltungsaufwand die Vorteile des Binnenmarkts unmittelbar nutzen können, enthält die Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates ([19]), mit der das einheitliche digitale Zugangstor eingerichtet wurde, allgemeine Vorschriften für die Online-Bereitstellung von Informationen, Verfahren und Hilfsdiensten, die für das Funktionieren des Binnenmarkts relevant sind. Die Informationen, die jeglichen einschlägigen Behörden über die betreffende zentrale Kontaktstelle im Rahmen der unter diese Verordnung fallenden Genehmigungsverfahren übermittelt werden müssen, sind in Anhang I der Verordnung (EU) 2018/1724 erfasst, und die entsprechenden Verfahren sind in Anhang II der genannten Verordnung enthalten, um sicherzustellen, dass Projektträger von vollständig online bereitgestellten Verfahren und dem technischen System, das auf dem Grundsatz der einmaligen

([13]) Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1).

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

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

([16]) Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28.1.2012, S. 1).

([17]) Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 1).

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

([19]) Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Oktober 2018 über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors zu Informationen, Verfahren, Hilfs- und Problemlösungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1).

Erfassung beruht, profitieren können. Die gemäß dieser Verordnung eingerichteten oder benannten zentralen Kontaktstellen sind in der Liste der Hilfs- und Problemlösungsdienste in Anhang III der Verordnung (EU) 2018/1724 aufgeführt.

(25) Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien unterliegen — je nach Mitgliedstaat, Technologie und Segment der Wertschöpfungskette — langwierigen und komplexen Genehmigungsverfahren, die zwischen zwei und sieben Jahren dauern können. Angesichts des Umfangs der erforderlichen Investitionen — insbesondere für Projekte im Ausmaß von Gigafabriken, die für die Erzielung der erwarteten Größenvorteile nötig sind — stellen nicht angemessene Genehmigungsverfahren ein zusätzliches und oft schädliches Hindernis für den Ausbau der Fertigungskapazitäten für Netto-Null-Technologien in der Union dar. Um Projektträgern und anderen Investoren die nötige Sicherheit und Klarheit zu bieten, damit die Entwicklung von solchen Projekten vorangetrieben werden kann, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass das mit solchen Projekten verbundene Genehmigungsverfahren die im Voraus festgelegten Fristen nicht überschreitet. Bei strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien sollte die Dauer des Genehmigungsverfahrens bei Anlagen mit einer Jahresproduktion von 1 GW oder mehr zwölf Monate nicht überschreiten, bei Anlagen mit einer Jahresproduktion von weniger als 1 GW sollte sie neun Monate nicht überschreiten, oder für alle notwendigen Genehmigungen für strategische CO_2-Speicherstätten und die Umsetzung von damit verbundenen Projekte zur CO_2-Abscheidung und CO_2-Infrastruktur-Projekte sollte sie 18 Monate nicht überschreiten. Bei Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien sollte die Dauer des Genehmigungsverfahrens bei Anlagen mit einer Jahresproduktion von 1 GW oder mehr 18 Monate nicht überschreiten, und bei Anlagen mit einer Jahresproduktion von weniger als 1 GW sollte sie zwölf Monate nicht überschreiten. Für Netto-Null-Technologien, für die die GW-Messgröße nicht relevant ist, wie z. B. Netze und Technologien zur CO_2-Abscheidung und -Speicherung und Technologien zum Transport und zur Nutzung von CO_2, sollten die längeren dieser Fristen gelten.Der erste Schritt der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Richtlinie 2011/92/EU, der in der Ausarbeitung eines Berichts über die Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, wird jedoch häufig überwiegend vom Projektträger durchgeführt. Dieser Schritt sollte daher nicht in die Fristen einbezogen werden, an die die Mitgliedstaaten gemäß dem Genehmigungsverfahren gebunden sind. Zu diesem Zweck sollte die zentrale Kontaktstelle das Datum mitteilen, bis zu dem der Projektträger den Bericht über die Umweltverträglichkeitsprüfung vorlegen muss, und der Zeitraum zwischen diesem mitgeteilten Termin und der tatsächlichen Vorlage des Berichts sollte nicht auf die Frist angerechnet werden. Derselbe Grundsatz sollte gelten, wenn die zentrale Kontaktstelle nach den erforderlichen Konsultationen dem Projektträger mitteilt, dass er zusätzliche Informationen zur Vervollständigung des Berichts über die Umweltverträglichkeitsprüfung vorlegen kann. In Ausnahmefällen sollten die Mitgliedstaaten aufgrund der Art, der Komplexität, des Standorts oder des Umfangs des vorgeschlagenen Projekts die Möglichkeit haben, die Fristen zu verlängern. Solche Ausnahmefälle können unvorhergesehene Umstände, die dazu führen, dass Umweltprüfungen im Zusammenhang mit dem Projekt ergänzt oder abgeschlossen werden müssen, oder gegebenenfalls Verzögerungen aufgrund von Enteignungsverfahren umfassen.

(26) Einige spezifische Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien können als strategische Projekte für Netto-Null-Technologien anerkannt werden. Sie bringen zusätzliche Vorteile, insbesondere im Hinblick auf die Verringerung der Abhängigkeiten der Union oder die Verwirklichung der Energieunion und der Klimaziele. Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien können zur Stärkung der technologischen und industriellen Resilienz der Union beitragen, indem die Fertigungskapazitäten für ein wichtiges Segment der Lieferkette erhöht werden. Insbesondere zusätzliche Fertigungskapazitäten für Sektoren, von denen die Fertigungskapazitäten der Union einen erheblichen Anteil an der Weltproduktion ausmachen und die eine entscheidende Rolle für die Resilienz der Union spielen, ermöglichen es, die Position der Union in der globalen Lieferkette für die Fertigung von Netto-Null-Technologien zu stärken und Bedenken in Bezug auf Schwachstellen bei der Einfuhr anzugehen. Ferner können diese Projekte zusätzliche Vorteile bei der Entwicklung von Kompetenzen und der Wettbewerbsfähigkeit mit sich bringen und die Dekarbonisierungsziele der Union unterstützen, indem kreislauforientierte und nachhaltige Fertigungsverfahren umgesetzt werden. Angesichts dieser zusätzlichen Vorteile sollten diese Projekte von den Mitgliedstaaten als strategische Projekte ausgewählt werden und von einem Rahmen profitieren, der eine Beschleunigung ihrer Durchführung ermöglicht, insbesondere durch Gewährung eines vorrangigen Status und kürzerer Fristen im Genehmigungsverfahren. Projektträger, die den Status eines strategischen Projekts für Netto-Null-Technologien erhalten möchten, müssen im Einklang mit den in dieser Verordnung festgelegten Kriterien für die Beantragung und Anerkennung bei dem betreffenden Mitgliedstaat einen förmlichen Antrag auf diesen Status stellen.

(27) Die nach Unionsrecht erforderlichen Umweltprüfungen und -genehmigungen, auch in Bezug auf Wasser, Boden, Luft, Ökosysteme, Lebensräume, biologische Vielfalt und Vögel, sind integraler Bestandteil des Genehmigungsverfahrens für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien und eine wesentliche Garantie, um sicherzustellen, dass negative Umweltauswirkungen vermieden oder minimiert werden. Um jedoch dafür zu sorgen, dass die Genehmigungsverfahren für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien vorhersehbar und zeitnah sind, sollte jegliches Potenzial zur Straffung der erforderlichen Bewertungen und Genehmigungen ausgeschöpft werden, ohne das Umweltschutzniveau zu senken. In diesem Zusammenhang sollten die erforderlichen Bewertungen gebündelt werden, um unnötige Überschneidungen zu vermeiden, und die Projektträger und zuständigen Behörden sollten sich ausdrücklich auf den Umfang der gebündelten Bewertung einigen, bevor die Bewertung durchgeführt wird, damit unnötige Folgemaßnahmen vermieden werden.

(28) Durch Landnutzungskonflikte können Hindernisse bei der Umsetzung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien entstehen. In gut konzipierten Plänen, einschließlich Raumordnungsplänen und Zonenabgrenzungen, sollte geprüft werden, ob mögliche Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien eingeführt werden sollten, wobei den Ergebnissen öffentlicher Konsultationen und den potenziellen Umweltauswirkungen Rechnung zu tragen ist. Diese Pläne haben das Potenzial, zum Gleichgewicht zwischen öffentlichen Interessen und dem Gemeinwohl beizutragen, das Konfliktpotenzial zu verringern und die nachhaltige Umsetzung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien in der Union zu beschleunigen. Die zuständigen nationalen, regionalen und lokalen Behörden sollten daher ermutigt werden, bei der Ausarbeitung von Plänen gegebenenfalls Bestimmungen für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien, vorzusehen.

(29) Durch die Clusterbildung bei industriellen Tätigkeiten, die auf Industriesymbiosen ausgerichtet sind, können die Umweltauswirkungen der Tätigkeiten auf ein Mindestmaß reduziert werden und Effizienzsteigerungen für die beteiligten Industrieakteure erzielt werden. Die Clusterbildung kann wesentlich zur Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung beitragen. In diesem Zusammenhang wird mit dieser Verordnung die Entwicklung von Beschleunigungstälern für Netto-Null-Technologien (im Folgenden „Täler“) gefördert. Mit den Tälern sollen Cluster von industriellen Tätigkeiten mit Bezug zu Netto-Null-Technologien geschaffen werden, um die Union als Standort für Fertigungstätigkeiten attraktiver zu machen und die Verwaltungsverfahren für den Aufbau entsprechender Fertigungskapazitäten weiter zu straffen. Der geografische und technologische Bereich dieser Täler sollte begrenzt sein, um Industriesymbiosen zu fördern. Bei der Festlegung des Bereichs sollten die Mitgliedstaaten berücksichtigen, dass Mehrfachnutzungen der ermittelten Gebiete begünstigt werden müssen, um die Expansion, Reindustrialisierung oder Schaffung der Industriecluster der Union für Netto-Null-Technologien und die Verfügbarkeit von einschlägiger Transport- und Netzinfrastruktur, Speicheranlagen und anderen Flexibilitätsinstrumenten sicherzustellen. Die Einrichtung von Tälern sollte etwaigen vorgesehenen oder bereits bestehenden Projektpipelines sowie dem Potenzial entsprechen, Zugang zu Bildungs- und Ausbildungsmöglichkeiten zu erhalten oder diese zu organisieren, um die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte sicherzustellen. Die Täler sollten von den Mitgliedstaaten ausgewiesen werden, und jede Ausweisung sollte von einem Plan mit konkreten nationalen Maßnahmen flankiert werden, um die Attraktivität des jeweiligen Tals als Standort für Fertigungstätigkeiten zu erhöhen. Insbesondere sollten die Täler als Instrument zur Stärkung von Netto-Null-Industrietätigkeiten in Regionen, vor allem in Kohleregionen im Wandel, eingesetzt werden, wobei dem gerechten Übergang und seinen Zielen Rechnung zu tragen ist.

(30) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Täler auszuweisen und zu unterstützen. Bei der Ausweisung eines Tals sollten die Mitgliedstaaten einen Plan ausarbeiten, in dem angegeben wird, welche Tätigkeiten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien das Tal abdecken soll (im Folgenden „Plan“). Die Mitgliedstaaten sollten auch die Umweltverträglichkeitsprüfungen durchführen, die für die Fertigungstätigkeiten im Bereich der Netto-Null-Technologien, die in dem Tal stattfinden sollen, erforderlich sind. Diese Umweltverträglichkeitsprüfungen führen zu einer erheblichen Verringerung der Notwendigkeit für Unternehmen, diese Prüfungen durchzuführen, um Genehmigungen für die Fertigungstätigkeiten im Bereich der Netto-Null-Technologien im festgelegten Bereich des Tals zu erhalten. Der Plan sollte die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie die nationalen Maßnahmen enthalten, die zur Minimierung oder Minderung negativer Umweltauswirkungen zu ergreifen sind. Ferner sollte der Plan konkrete nationale Maßnahmen zur Unterstützung der industriellen Tätigkeiten im festgelegten Bereich des Tals enthalten. Diese Maßnahmen sollten Maßnahmen umfassen, die Investitionen in die Energie- und Verkehrsinfrastruktur sowie in die digitale Infrastruktur vorsehen oder zu privaten Investitionen in diese Bereiche führen sollen, sowie Maßnahmen zur Senkung der Betriebsausgaben für die Industrie in dem Tal, etwa Differenzverträge für Energiepreise. Weitere in Betracht zu ziehende Maßnahmen sind Maßnahmen zur Stärkung des Schutzes des geistigen Eigentums, zur Einrichtung eines Innovationszentrums in dem Tal und zur Anziehung von Start-up-Unternehmen in das Tal. Um der Industrie in der Union Investitionssicherheit zu bieten, sollte in dem Plan auch festgelegt werden, für welchen Zeitraum die Unterstützungsmaßnahmen gelten.

(31) Die Mitgliedstaaten werden dazu angeregt, Täler in weniger entwickelten Regionen und Übergangsregionen sowie in Fördergebieten auszuweisen. Investitionen mit dem Ziel, Täler einzurichten, sie mit einer angemessenen Infrastruktur auszustatten, Brachflächen umzuwandeln und Kompetenzen vor Ort zu entwickeln, kann öffentliche finanzielle Unterstützung zugutekommen, auch im Rahmen von gemeinsam verwalteten Fonds, nämlich dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und dem Kohäsionsfonds, eingerichtet durch die Verordnung (EU) 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates ([20]), dem Fonds für einen gerechten Übergang, eingerichtet durch die Verordnung (EU) 2021/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates ([21]), und dem Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+), eingerichtet durch die Verordnung (EU) 2021/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates ([22]). Im Einklang mit den für die einzelnen Fonds geltenden Vorschriften und nach dem Ermessen der zuständigen Verwaltungsbehörden können für diese Investitionen die höchstmöglichen Kofinanzierungssätze gewährt werden, die für die einzelnen Fonds zulässig sind.

([20]) Verordnung (EU) 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 60).

([21]) Verordnung (EU) 2021/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Fonds für einen gerechten Übergang (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 1).

([22]) Verordnung (EU) 2021/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 zur Einrichtung des Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+) und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1296/2013 (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 21).

(32) Angesichts der Rolle der Täler bei der Aggregierung und Bündelung von Ressourcen, die für die offene strategische Autonomie der Union relevant sind, und ihres Beitrags zur Versorgungssicherheit der Union in Bezug auf Netto-Null-Technologien sowie zum grünen und zum digitalen Wandel sollten die zuständigen Genehmigungsbehörden davon ausgehen, dass die Täler im öffentlichen Interesse liegen. Diese Maßnahme besteht in der Einführung einer Bestimmung, nach der Projekte in Tälern für die Zwecke des einschlägigen Umweltrechts der Union von öffentlichem Interesse sind. Diese Projekte sollten keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben, die nicht abgemildert oder ausgeglichen werden können. Auf der Grundlage einer Ex-ante-Bewertung können die zuständigen Genehmigungsbehörden feststellen, dass das öffentliche Interesse an den Projekten in einem Tal die öffentlichen Interessen im Zusammenhang mit dem Natur- und dem Umweltschutz überwiegt und dass die Projekte daher genehmigt werden können, sofern alle Bedingungen der Richtlinie 2000/60/EG, der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([23]), der Richtlinie 92/43/EWG und der Rechtsakte der Union über die Wiederherstellung der Natur erfüllt sind.

(33) Die Investitionssicherheit, die für die wirksame Entwicklung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien, erforderlich ist, wird durch die Unberechenbarkeit, Komplexität und die zuweilen übermäßig lange Dauer der nationalen Genehmigungsverfahren untergraben. Damit eine wirksame Umsetzung sichergestellt und beschleunigt wird, sollten die Mitgliedstaaten daher gestraffte und effiziente Genehmigungsverfahren anwenden. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten politische Maßnahmen in Bezug auf Innovationen in diesem Bereich in Erwägung ziehen. Ferner sollten strategische Projekte für Netto-Null-Technologien auf nationaler Ebene als dringend erachtet werden und daher einen vorrangingen Status erhalten, sofern und soweit das nationale Recht solche Dringlichkeitsverfahren in allen sie betreffenden Gerichts- und Streitbeilegungsverfahren vorsieht, während gleichzeitig die Verteidigungsrechte gewahrt werden, sofern und soweit das nationale Recht solche Dringlichkeitsverfahren vorsieht. Dies sollte erfolgen, ohne dass die zuständigen Behörden daran gehindert werden, die Genehmigungsverfahren unter anderem für andere Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, bei denen es sich nicht um strategische Projekte für Netto-Null-Technologien handelt, zu straffen.

(34) Damit die Ziele für 2030 erreicht werden können, muss ein besonderer Schwerpunkt auf die strategischen Projekte für Netto-Null-Technologien gelegt werden, auch aufgrund ihres erheblichen Beitrags auf dem Weg zu Netto-Null-CO_2-Emissionen bis 2050. Diese Projekte spielen eine Schlüsselrolle für die offene strategische Autonomie der Union, da sie den Bürgerinnen und Bürgern den Zugang zu sauberer, erschwinglicher und sicherer Energie ermöglichen. Angesichts ihrer Rolle sollte bei diesen Projekten der Vorteil von noch gestraffteren und effizienteren Genehmigungsverfahren zum Tragen kommen, sie sollten den Status der nach nationalem Recht höchstmöglichen nationalen Bedeutung erhalten und von zusätzlicher Unterstützung durch den Einsatz von Mischfinanzierungen profitieren, wobei sie die Verpflichtungen der Union und die internationalen Verpflichtungen gemäß den Richtlinien 2009/147/EG und 92/43/EWG, Rechtsakten der Union über die Wiederherstellung der Natur sowie dem am 25. Juni 1998 in Aarhus unterzeichneten Übereinkommen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten sowie die geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen, die durch Unionsrecht oder nationales Recht festgelegt sind, weiterhin erfüllen.

(35) Angesichts ihrer Rolle bei der Gewährleistung der Versorgungssicherheit der Union in Bezug auf Netto-Null-Technologien und ihres Beitrags zur offenen strategischen Autonomie der Union und zum grünen und zum digitalen Wandel sollten die zuständigen Genehmigungsbehörden davon ausgehen, dass strategische Projekte für Netto-Null-Technologien im öffentlichen Interesse liegen. Auf der Grundlage ihrer Einzelfallprüfung kann eine Genehmigungsbehörde zu dem Schluss gelangen, dass das öffentliche Interesse an dem Projekt die öffentlichen Interessen im Zusammenhang mit dem Natur- und Umweltschutz überwiegt und dass das Projekt daher genehmigt werden kann, sofern alle in den Richtlinien 2000/60/EG, 2009/147/EG oder 92/43/EWG oder in Rechtsakten der Union über die Wiederherstellung der Natur festgelegten einschlägigen Bedingungen erfüllt sind.

(36) Ferner müssen Maßnahmen vorgesehen werden, um das Unionsziel von 50 Millionen Tonnen jährlicher operativer CO_2-Injektionskapazität bis 2030 zu erreichen und so die Dekarbonisierung der Industrie in der Union und die Bekämpfung des Klimawandels zu unterstützen.

(37) Im Jahr 2020 verabschiedete die Kommission eine EU-Strategie zur Integration des Energiesystems. Darin wurde eine Vision entwickelt, wie der Übergang zu einem stärker integrierten Energiesystem, das eine klimaneutrale Wirtschaft zu den geringstmöglichen Kosten in allen Sektoren unterstützt, beschleunigt werden kann. Sie umfasst drei einander ergänzende und sich gegenseitig verstärkende Konzepte: Erstens ein stärker „kreislauforientiertes" Energiesystem, dessen zentrales Element die Energieeffizienz ist, zweitens eine stärkere direkte Elektrifizierung der Endverbrauchssektoren, drittens die Verwendung erneuerbarer und CO_2-armer Brennstoffe (auch Wasserstoff). Bei den Überlegungen zur Integration des Energiesystems geht es um Lösungen für die vollständige Integration des gesamten Stroms, der in Anlagen für erneuerbare Energien erzeugt wird, in das Energiesystem im weiteren Sinne.

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

Dazu zählt auch die Umsetzung technischer Lösungen, die die Integration von überschüssigem Strom aus Anlagen für erneuerbare Energien ermöglichen, unter anderem durch Speicherung und durch den Ausbau von planbaren nichtfossilen Stromquellen im Netz, in seinen verschiedenen Formen, sowie durch Laststeuerung.

(38) Bei der CO_2-Abscheidung und -Speicherung handelt es sich um eine Technologie, die zur Eindämmung des Klimawandels beitragen wird. Dabei wird CO_2 aus Industrieanlagen abgeschieden, zu einer Speicherstätte transportiert und dort zur dauerhaften Speicherung in eine geeignete unterirdische geologische Formation injiziert.

(39) Die Entwicklung von Lösungen für die CO_2-Abscheidung und -Speicherung für die Industrie wird durch eine mangelnde Koordinierung behindert. Einerseits besteht ein erhebliches Risiko für die in die Abschneidung von CO_2 investierende Industrie, keinen Zugang zu einer genehmigten geologischen Speicherstätte zu haben, obwohl diese Investitionen durch das im EHS enthaltene CO_2-Preissignal wirtschaftlich rentabel gemacht werden. Andererseits müssen Investoren in erstmalige CO_2-Speicherstätten Vorlaufkosten für die Ermittlung, Entwicklung und Begutachtung dieser Stätten tragen, noch bevor sie eine behördliche Genehmigung für die Speicherung beantragen können. Transparenz über mögliche CO_2-Speicherkapazitäten in Bezug auf die geologische Eignung entsprechender Gebiete und alle vorhandenen geologischen Daten, einschließlich roher Daten und Modelldaten, insbesondere aus der Erkundung von Kohlenwasserstoff-Förderstätten, kann Marktteilnehmern dabei helfen, ihre Investitionen zu planen. Die Mitgliedstaaten sollten diese vorhandenen Daten unter Berücksichtigung der Vertraulichkeit, der nationalen Sicherheit und sensibler Geschäftsinformationen sowie eines angemessenen Ausgleichs für privat generierte und in Privatbesitz befindliche Daten öffentlich zugänglich machen und regelmäßig aus einer zukunftsorientierten Perspektive über sämtliche Fortschritte bei der Entwicklung von CO_2-Speicherstätten und den entsprechenden Bedarf an Injektionskapazität und Speicherkapazität berichten, damit das unionsweite Ziel für die CO_2-Injektionskapazität gemeinsam erreicht wird. Diese Transparenzpflichten lassen das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, die Bereitstellung von CO_2-Speicherkapazitäten in ihrem Hoheitsgebiet nicht zu genehmigen oder einzuschränken.

(40) Um verlorene Vermögenswerte zu vermeiden und sicherzustellen, dass die wirtschaftlich tragfähige Injektionskapazität zu einer Verringerung der CO_2-Emissionen führt, sollte ein Geschäftsmodell entlang der gesamten Wertschöpfungskette entwickelt werden. Daher müssen bis 2030 mit geeigneten Vorschriften, die den Wettbewerb und den offenen Zugang gewährleisten, vollständige und individuelle CCS-Wertschöpfungsketten, die die Abscheidung, den Transport und die Speicherung umfassen, durch wirksame politische Maßnahmen der Union und der Mitgliedstaaten geschaffen werden.

(41) Ein wesentlicher Engpass für Investitionen in die heute zunehmend wirtschaftlich tragfähige CO_2-Abscheidung besteht bei der Verfügbarkeit von aktiven CO_2-Speicherstätten in der Union, die die durch die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [24] geschaffenen Anreize untermauern. Die Union muss ein vorausschauendes Konzept für die Bereitstellung von dauerhaften geologischen CO_2-Speicherstätten, die gemäß der Richtlinie 2009/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [25] genehmigt werden, und eine CO_2-Transportinfrastruktur entwickeln, damit die Technologie und ihre führenden Fertigungskapazitäten ausgebaut werden können. Durch die Festlegung des Unionsziels einer jährlichen operativen CO_2-Injektionskapazität von 50 Millionen Tonnen bis 2030 im Einklang mit den für 2030 erwarteten Kapazitäten können die betreffenden Sektoren — unter Berücksichtigung der Unternehmen, die hauptsächlich in Mitgliedstaaten tätig sind, deren Speicherkapazitäten aufgrund rechtlicher, geologischer, geografischer, technischer oder marktbedingter Einschränkungen sehr begrenzt sind — ihre Investitionen hin zu einer europäischen klimaneutralen Wertschöpfungskette für den Transport und die Speicherung von CO_2 koordinieren, die von der Industrie zur Dekarbonisierung ihrer Abläufe genutzt werden kann. Mit dieser ersten Bereitstellung wird auch die weitere CO_2-Speicherung bis 2050 unterstützt. Schätzungen der Kommission zufolge könnte die Union bis 2050 jährlich bis zu 550 Millionen Tonnen CO_2 abscheiden müssen, um das Ziel von null Nettoemissionen, auch für die CO_2-Entnahme, zu erreichen. Ein solches erstes Speicherkapazitätsziel im industriellen Maßstab wird das Risiko von Investitionen in die Abscheidung von CO_2-Emissionen als wichtiges Instrument zur Erreichung der Klimaneutralität verringern. Bei der Aufnahme dieser Verordnung in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum wird das Unionsziel von 50 Millionen Tonnen jährlicher CO_2-Injektionskapazität bis 2030 entsprechend angepasst. Um die Verwirklichung des Unionsziels sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um die Durchführung von Projekten zur CO_2-Abscheidung und -Speicherung zu erleichtern und Anreize dafür zu schaffen. Solche Maßnahmen sollten auch Maßnahmen zur Schaffung von Anreizen für Emittenten zur Abscheidung von Emissionen und Investitionsunterstützung für Investoren im Hinblick auf die CO_2-Transportinfrastruktur für den Transport von CO_2 zu den Speicherstätten umfassen.

[24] Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

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

(42) Alle internationalen Übereinkünfte über die dauerhafte Speicherung von CO2 aus der Union in Drittländern sollten gleichwertige Bedingungen vorsehen, um eine dauerhaft gesicherte und umweltverträgliche geologische Speicherung von abgeschiedenem CO_2 zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die Speicherung von CO_2 aus der Union nicht zur Steigerung der Kohlenwasserstoffförderung genutzt wird und einer tatsächlichen Verringerung der Emissionen entspricht.

(43) Indem CO_2-Speicherstätten und alle damit verbundenen Projekte zur CO_2-Abscheidung und CO_2-Infrastruktur-Projekte, die zur Erreichung des Unionsziels für 2030 beitragen, als strategische Projekte für Netto-Null-Technologien anerkannt werden, kann die Entwicklung von CO_2-Speicherstätten beschleunigt und erleichtert werden, und die zunehmende industrielle Nachfrage nach Speicherstätten kann in Richtung der kostengünstigsten Speicherstätten gelenkt werden. Immer mehr erschöpfte Gas- und Ölfelder, die in sichere CO_2-Speicherstätten umgewandelt werden könnten, befinden sich am Ende ihrer nützlichen Produktionszeit. Darüber hinaus hat die Öl- und Gasindustrie ihre Entschlossenheit bekräftigt, sich auf eine Energiewende einzulassen, und verfügt über die Vermögenswerte, Fähigkeiten und Kenntnisse, die erforderlich sind, um zusätzliche Speicherstätten zu erkunden und zu entwickeln. Damit das Unionsziel von 50 Millionen Tonnen jährlicher operativer CO_2-Injektionskapazität bis 2030 erreicht wird, muss der Sektor seine Beiträge bündeln, um sicherzustellen, dass die CO_2-Abscheidung und -Speicherung als Klimalösung vor dem Aufkommen der entsprechenden Nachfrage verfügbar ist. Für eine rechtzeitige, unionsweite und kosteneffiziente Entwicklung von CO_2-Speicherstätten im Einklang mit dem Unionsziel der Injektionskapazität sollten die Lizenzinhaber für die Öl- und Gasförderung in der Union anteilsmäßig zu ihrer Öl- und Gasförderungskapazität zu diesem Ziel beitragen und gleichzeitig flexible Kooperationsmöglichkeiten bieten und andere Beiträge Dritter berücksichtigen. Ein auf die Wertschöpfungskette ausgerichteter Ansatz sollte durch Maßnahmen sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler Ebene gefördert werden. Dementsprechend sollten Lizenzinhaber für die Öl- und Gasförderung in der Union die notwendigen Investitionen tätigen und die Entwicklung tragfähiger Geschäftsmodelle für die gesamte CO_2-Wertschöpfungskette unterstützen.

(44) Um zum Unionsziel der CO_2-Injektionskapazität beizutragen, können verpflichtete Einrichtungen Vereinbarungen mit nicht-verpflichteten Einrichtungen schließen, um ihre Verpflichtung ganz oder teilweise zu erfüllen. Diese Vereinbarungen können Teil einer Joint-Venture-Vereinbarung sein, mit der eine Speicherstätte eingerichtet wird, oder sie können von den Parteien getrennt durchgeführt werden, um den Beitrag der verpflichteten Einrichtung zu leisten. Wurden solche Joint Ventures vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung eingerichtet, so kann die volle Injektionskapazität des betreffenden gemeinsamen Projekts zur CO_2-Speicherung genutzt werden, um die Verpflichtungen der verpflichteten Partnerparteien zu erfüllen.

(45) Um sicherzustellen, dass Speicherstätten unter soliden Marktbedingungen entwickelt werden, sollte die Kommission eine Bewertung durchführen, bei der das Verhältnis zwischen der konkreten Nachfrage nach Injektionskapazität aus Projekten zur CO_2-Abscheidung und der wichtigsten für den Transport von CO_2 erforderlichen Infrastruktur, die sich in der Entwicklung befindet oder planmäßig bis 2030 betriebsbereit sein soll, und den Verpflichtungen in Bezug auf die Speicherkapazitäten für 2030 untersucht wird.

(46) Ausnahmen von der Verpflichtung sind ein wesentliches Instrument, um unter diesen Umständen gestrandete Vermögenswerte zu verhindern. Um diese Ausnahmen wirksam anwenden zu können, sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission uneingeschränkt mit den betreffenden befugten Einrichtungen zusammenarbeiten, um die Notwendigkeit einer Ausnahmeregelung zu bewerten, insbesondere wenn eine befugte Einrichtung die Notwendigkeit einer Ausnahmeregelung feststellt. Wird auf der Grundlage der Bewertung der Kommission keine Ausnahme gewährt oder hat der betreffende Mitgliedstaat keine Ausnahme beantragt, so arbeiten die Kommission und der Mitgliedstaat zur Erreichung des Unionsziels der CO_2-Injektionskapazität mit den einschlägigen befugten Einrichtungen zusammen, um zur Beseitigung von Hindernissen und Hürden beizutragen und die Erfüllung der Verpflichtung zu erleichtern.

(47) Zusätzliche politische Anstrengungen sind unerlässlich, um den Einsatz der grenzüberschreitenden Infrastrukturplanung sicherzustellen. Die Zugänglichkeit und Konnektivität des gesamten Spektrums an Transportmitteln für CO_2 spielt eine entscheidende Rolle für die Durchführung von Projekten zur CO_2-Abscheidung und -Speicherung und Projekten zur CO_2-Abscheidung und -Nutzung. Dazu gehören Schiffe, Lastkähne, Züge und Lastwagen sowie feste Anlagen zum Anschließen, Andocken und für die Verflüssigung, Pufferspeicher und Konverter von CO_2 mit Blick auf dessen weiteren Transport durch Pipelines und in speziellen Verkehrsträgern.

(48) Die Mitgliedstaaten sollten Einrichtungen gründen können, die das Ziel verfolgen, CO_2-Transportnetze zu schaffen, einschließlich des Baus von Infrastruktur oder der Bereitstellung von Schiffen oder anderen Transportmitteln, oder deren Gründung unterstützen können.

(49) Die Abscheidung, Speicherung und Nutzung von CO_2, einschließlich Entnahmen, werden unweigerlich Teil der dekarbonisierten Zukunft der Union sein. Es bedarf eines gut funktionierenden unionsweiten Markts für abgeschiedenes CO_2, CO_2-Injektionsdienste, CO_2-Transportdienste und Tätigkeiten im Zusammenhang mit der CO_2-Nutzung. Dieser Markt sollte bestimmte politische Ziele auf die wirtschaftlich günstigste Weise erreichen. Ein übergeordnetes Ziel ist es, die Industrie der Union nachhaltig und kosteneffizient zu dekarbonisieren, indem sichergestellt wird, dass CO_2-Emissionen, die nicht durch technische Mittel verringert werden können oder deren

Verringerung wirtschaftlich nicht tragfähig ist, abgeschieden und entweder gespeichert oder genutzt werden können, um eine Verzögerung der Emissionen zu vermeiden. Dieser Markt sollte ferner die Sicherheit, Nachhaltigkeit und Dauerhaftigkeit der geologischen Speicherung von abgeschiedenem CO_2 sicherstellen und dafür sorgen, dass abgeschiedenes CO_2 im Einklang mit den Klimazielen der Union für Tätigkeiten im Zusammenhang mit der CO_2-Nutzung zur Verfügung steht. Ein funktionierender CO_2-Markt sollte auch durch ein CO_2-Transportinfrastrukturnetz mit minimalem ökologischem Fußabdruck untermauert werden, das den Marktteilnehmern zu fairen, offenen und diskriminierungsfreien Bedingungen zugänglich ist. Der Markt sollte den Umweltstandards der Union entsprechen.

(50) Durch die Verwendung von abgeschiedenem CO_2 in bestimmten Produktionsprozessen kann CO_2 dauerhaft gespeichert werden oder ein Beitrag zur Verringerung der Abhängigkeit der Union von fossilen Brennstoffen geleistet werden. Daher sollten alle Einrichtungen, die an der Wertschöpfungskette der in der vorliegenden Verordnung genannten Tätigkeiten im Zusammenhang mit der CO_2-Injektion beteiligt sind, dazu angehalten werden, zu prüfen, ob das zu speichernde CO_2 dauerhaft in neuen Produkten gespeichert werden könnte oder zu den Zielen der Union, ihre Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern, beitragen könnte.

(51) Die Union hat zum Aufbau eines globalen Wirtschaftssystems, das auf einem offenen, transparenten und regelbasierten Handel beruht, beigetragen und auf die Einhaltung und Förderung sozialer und ökologischer Nachhaltigkeitsstandards und Klimawendestandards gedrängt, und sie steht uneingeschränkt hinter diesen Werten. Ziel der Union ist es, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, indem die Welthandelsorganisation (WTO) reformiert wird sowie neue Partnerschaften aufgebaut und unlautere Handelspraktiken und Überkapazitäten in der Produktion bekämpft werden, um faire Wettbewerbsbedingungen für die Industrie der Union sicherzustellen, unter anderem durch Netto-Null-Industriepartnerschaften, und hochwertige Arbeitsplätze zu schaffen.

(52) Um den Zugang der Union zu einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit Netto-Null-Technologien sicherzustellen, die erforderlich sind, um die Resilienz der Union zu schützen und ihre Klimaneutralitätsziele zu erreichen, muss der Binnenmarkt ein günstiges Umfeld für Innovationen in Netto-Null-Technologien bieten. Innovation wird ein entscheidender Faktor sein, wenn es darum geht, die Wettbewerbsfähigkeit der Union sicherzustellen und die Netto-Null-Ziele so bald wie möglich zu erreichen. Angesichts der raschen Entwicklungen bei Netto-Null-Technologien sowie der bedeutenden regulatorischen Leitlinien für den grünen Wandel ist es für die Verwirklichung der Ziele der vorliegenden Verordnung von größter Bedeutung, dass die potenziellen Auswirkungen des Unionsrechts und von politischen Initiativen auf die Innovation bei ihrer Ausarbeitung, Überprüfung und Überarbeitung unter Anwendung des Innovationsgrundsatzes berücksichtigt werden.

(53) Um den Zielen der vorliegenden Verordnung Rechnung zu tragen, könnte die Kommission erwägen, die Wege für den Übergang, die derzeit auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission vom Mai 2021 entwickelt werden und im Rahmen derer die Voraussetzungen sowie die Engpässe für den Übergang und die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Union ermittelt werden könnten, zu aktualisieren oder die vorliegende Verordnung bei etwaigen zukünftigen Initiativen dieser Art zu berücksichtigen.

(54) Im Rahmen von Säule 1 des Industrieplans zum Grünen Deal sollte die Union eine industrielle Basis für die Bereitstellung von Lösungen für Netto-Null-Technologien entwickeln und aufrechterhalten, um ihre Energieversorgung zu sichern und gleichzeitig ihren Zielsetzungen im Hinblick auf die Klimaneutralität gerecht zu werden. Zur Unterstützung dieses Ziels und zur Vermeidung von Abhängigkeiten bei der Versorgung mit Netto-Null-Technologien, die die Bemühungen der Union um eine Verringerung der Treibhausgasemissionen verzögern oder die Energieversorgungssicherheit gefährden würden, sollten in dieser Verordnung Bestimmungen zur Förderung der Nachfrage nach nachhaltigen und resilienten Netto-Null-Technologien festgelegt werden.

(55) Durch die Anwendung verbindlicher Mindestanforderungen wird sichergestellt, dass die Mobilisierung öffentlicher Ausgaben zur Ankurbelung der Nachfrage nach einer besser funktionierenden Auftragsvergabe für Netto-Null-Produkte im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit in strukturierter und für öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber umsetzbarer Weise erhöht wird. Einige Ausnahmen sollten sicherstellen, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber spezifische unerwünschte Folgen vermeiden. Diese Ausnahmen beziehen sich auf Monopolsituationen, bestimmte Marktversagen oder Situationen, in denen öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber mit unverhältnismäßig hohen Kosten oder technischer Inkompatibilität konfrontiert sein könnten. Öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern sollte es weiterhin freistehen, zusätzliche Mindestanforderungen in ihre Vergabedokumente aufzunehmen, sofern sie den Richtlinien 2014/23/EU ([26]), 2014/24/EU ([27]) oder 2014/25/EU ([28])

([26]) Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).

([27]) Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

([28]) Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

des Europäischen Parlaments und des Rates und dem geltenden sektoralen Recht entsprechen. Ferner sollte es ihnen freistehen, unter denselben Bedingungen zusätzlich Zuschlagskriterien zu verwenden, um das wirtschaftlich günstigste Angebot, etwa im Hinblick auf den Preis, die Kosten oder andere Kriterien, zu ermitteln.

(56) Bei Bauaufträgen und Baukonzessionen, die in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen, sollten die öffentlichen Auftraggeber und die Auftraggeber eine oder mehrere bestimmte Bedingungen, Anforderungen oder vertragliche Verpflichtungen wählen, um dazu beizutragen, mehrere Ziele zu erreichen, darunter etwa die Berücksichtigung sozialer oder beschäftigungsbezogener Erwägungen, um ein positives soziales Ergebnis zu erzielen, gegebenenfalls unter wirksamer Berücksichtigung von Bedenken im Bereich der Cybersicherheit, oder der Erhalt einer ausreichenden Gewähr dafür, dass die betreffenden Produkte rechtzeitig geliefert werden. Diese Aspekte sind auch für die Stärkung der Resilienz von Bedeutung. Ferner sollten Ausnahmen für Monopolsituationen, bestimmte Marktversagen oder Situationen, in denen öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber mit unverhältnismäßig hohen Kosten oder technischer Inkompatibilität konfrontiert sein könnten, vorgesehen werden.

(57) In einigen Fällen sollte auf den Beitrag des Angebots zur Resilienz gegenüber bestimmten Drittländern geachtet werden. Hat die Kommission festgestellt, dass der Anteil einer Netto-Null-Technologie oder ihrer wichtigsten spezifischen Bauteile mit Herkunft aus einem Drittland mehr als 50 % der Lieferungen dieser spezifischen Technologie oder dieser Bauteile innerhalb der Union ausgemacht hat, so sollten die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber verpflichtet sein, in ihre Vergabedokumente mehrere Bedingungen aufzunehmen, um ein resilientes Ergebnis zu erzielen. Auf diese Weise sollte der Wert der spezifischen Netto-Null-Technologie, die aus dem betreffenden Drittland stammt, oder der wichtigsten spezifischen Bauteile der spezifischen Netto-Null-Technologie, die aus dem betreffenden Drittland stammen, unter bestimmten Bedingungen eine Obergrenze von 50 % nicht überschreiten. Hat die Kommission darüber hinaus festgestellt, dass der Anteil der Lieferungen dieser Produkte oder Bauteile mit Herkunft aus einem Drittland innerhalb der Union in zwei aufeinanderfolgenden Jahren durchschnittlich um mindestens 10 Prozentpunkte gestiegen ist und mindestens 40 % der Lieferungen innerhalb der Union erreicht hat, sollte derselbe Mechanismus gelten. Dies wird es der Union ermöglichen, sich entwickelnde Abhängigkeiten auf effiziente Weise zu berücksichtigen. Bei Aufträgen, die unter Anlage I des Übereinkommens der Welthandelsorganisation über das öffentliche Beschaffungswesen (Government Procurement Agreement, im Folgenden „GPA“) betreffend die Union oder andere für die Union bindende einschlägige internationale Übereinkünfte fallen, sollten die. öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber diese Anforderungen nicht auf Netto-Null-Technologien oder auf ihre wichtigsten spezifischen Bauteile, die aus Bezugsquellen stammen, die Unterzeichner dieser Übereinkünfte sind, anwenden.

(58) Bei Nichteinhaltung dieser Resilienzanforderungen sollten öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber in ihren Vergabedokumenten auch verlangen, dass der Hauptauftragnehmer verpflichtet ist, an den betreffenden öffentlichen Auftraggeber oder den betreffenden Auftraggeber eine anteilige Strafgebühr in Höhe von mindestens 10 % des Werts der spezifischen Netto-Null-Technologien des Auftrags zu zahlen, um sicherzustellen, dass der Mechanismus eingehalten wird.

(59) Mitgliedstaaten sollten Anbieter von Netto-Null-Technologien aus einem anderen Mitgliedstaat nicht diskriminieren oder ungerechtfertigt unterschiedlich behandeln. Diese Verpflichtung spiegelt die bereits bestehende Verpflichtung der öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber gemäß den Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU und 2014/25/EU wider, Wirtschaftsteilnehmer in gleicher und diskriminierungsfreier Weise zu behandeln und die in diesen Richtlinien festgelegten Verfahrensregeln einzuhalten, um sicherzustellen, dass die Grundsätze der Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung in der Praxis umgesetzt werden und die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge für den Wettbewerb geöffnet werden.

(60) Unbeschadet des für eine bestimmte Technologie geltenden Unionsrechts, einschließlich der Verordnung (EU) 2024/1781 des Europäischen Parlaments und des Rates ([29]) und der Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates ([30]), und sofern darin nichts anderes vorgesehen ist, sollten öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber bei der Bewertung der ökologischen Nachhaltigkeit der auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung beschafften klimaneutralen Lösungen verschiedene Elemente, die sich auf das Klima und die Umwelt auswirken, berücksichtigen können.

(61) Der Kommission sollten Durchführungsbefugnisse zur Festlegung von Leitprinzipien für öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber übertragen werden, um technische Spezifikationen, Anforderungen und Bedingungen für die Auftragsausführung im Zusammenhang mit der ökologischen Nachhaltigkeit für öffentliche Aufträge festzulegen. Dies sollte das für spezifische Technologien geltende Unionsrecht, einschließlich der Verordnung (EU) 2024/1781 und der Verordnung (EU) 2023/1542, unberührt lassen.

([29]) Verordnung (EU) 2024/1781 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2020/1828 und der Verordnung (EU) 2023/1542 und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG (ABl. L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

([30]) Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L 191 vom 28.7.2023, S. 1).

(62) Um im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge oder einer Auktion dem Rechnung zu tragen, dass die Erzeugung oder der Verbrauch von Energie aus erneuerbaren Quellen gefördert und die Bezugsquellen für Netto-Null-Technologien diversifiziert werden müssen und von einzigen Bezugsquellen abzusehen ist, und unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union sollte die Versorgung als unzureichend diversifiziert betrachtet werden, zumindest wenn die spezifische Netto-Null-Technologie oder ihre wichtigsten spezifischen Bauteile aus einem einzigen Drittland stammen und auf diese mehr als 50 % dieser Lieferungen einer innerhalb der Union entfallen.

(63) Um das verantwortungsvolle unternehmerische Handeln der Bieter, die Cybersicherheit und die Datensicherheit der verwendeten Technologien sowie Projekte und zugehörige Infrastrukturen zu fördern und die vollständige und fristgerechte Durchführung der Projekte zu unterstützen, sollten die Behörden, die Auktionen für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen gestalten, Vorqualifikationskriterien in Bezug auf verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln, Cybersicherheit und Datensicherheit sowie die Fähigkeit zur vollständigen und fristgerechten Durchführung des Projekts aufnehmen.

(64) Um das Ziel zu unterstützen, eine industrielle Basis für die Bereitstellung strategischer Technologien für erneuerbare Energien zur Sicherung der Energieversorgung der Union zu entwickeln und aufrechtzuerhalten und Abhängigkeiten bei der Versorgung mit diesen Technologien, die die Bemühungen der Union um eine Verringerung der Treibhausgasemissionen verzögern oder die Energieversorgungssicherheit gefährden würden, zu vermeiden, sollten die Behörden, die Auktionen für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen gestalten, die Nachhaltigkeit und Resilienz der Versorgung mit diesen Technologien in der Union verbessern. Die Mitgliedstaaten sollten den Beitrag der Auktionen zu Nachhaltigkeit bewerten, indem sie die ökologische Nachhaltigkeit von Geboten, ihren Beitrag zur Innovation und ihren Beitrag zur Integration des Energiesystems prüfen. Dazu sollten die Mitgliedstaaten die Wahl haben, bei der Gestaltung von Auktionen Vorqualifikationskriterien oder Zuschlagskriterien einzuführen. Während die Vorqualifikationskriterien von allen Projekten der Bieter erfüllt werden sollten, um an der Auktion teilnehmen zu können, zielen die Zuschlagskriterien darauf ab, die verschiedenen an einer Auktion teilnehmenden Projekte zu bewerten und in eine Rangfolge zu setzen.

(65) Bei der Bewertung der ökologischen Nachhaltigkeit von Geboten, entweder in Form von Vorqualifikationskriterien oder in Form von Zuschlagskriterien, können die Behörden, die Auktionen für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen gestalten, verschiedene Elemente, die sich auf das Klima und die Umwelt auswirken, berücksichtigen. Das könnten die folgenden Elemente sein: Dauerhaftigkeit und Zuverlässigkeit der Lösung, Reparierbarkeit und Wartungsfreundlichkeit und Zugang zu den entsprechenden Diensten, einfache Aktualisierbarkeit und Erneuerbarkeit, einfache und hochwertige Recyclingmöglichkeit, Verwendung von Stoffen, Verbrauch an Energie, Wasser und anderen Ressourcen über einen oder mehrere Abschnitte des Lebenszyklus des Produkts, Gewicht und Volumen des Produkts und seiner Verpackung, Verwendung erneuerbarer Materialien oder Einbau recycelter oder gebrauchter Bauteile, Menge, Merkmale und Verfügbarkeit der für die bestimmungsgemäße Nutzung und die ordnungsgemäße Wartung erforderlichen Verbrauchsmaterialien, ökologischer Fußabdruck des Produkts und Umweltauswirkungen während seines Lebenszyklus, CO_2-Fußabdruck des Produkts, Freisetzung von Mikroplastik, über einen oder mehrere Abschnitte des Lebenszyklus eines Produkts in Luft, Wasser oder Boden freigesetzte Emissionen, Menge des erzeugten Abfalls sowie Nutzungsbedingungen.

(66) Um die Konzipierung und Herstellung innovativerer und fortschrittlicherer Technologien für erneuerbare Energien zu unterstützen, kann beim Beitrag von Geboten zu Nachhaltigkeit der Beitrag zur Innovation entweder in Form von Vorqualifikationskriterien oder in Form von Zuschlagskriterien berücksichtigt werden, indem Vorqualifikationskriterien oder Zuschlagskriterien vorgesehen werden, die den Einsatz völlig neuer Lösungen oder die Verbesserung vergleichbarer hochmoderner Lösungen fördern.

(67) Um die Integration von Energie aus erneuerbaren Quellen in das Energiesystem der Union und ihre Vorteile für eine kosteneffiziente Dekarbonisierung zu unterstützen, kann beim Beitrag von Geboten zu Nachhaltigkeit der Beitrag zur Integration des Energiesystems beispielsweise durch Energiespeicherung, Abwärme- und Kälterückgewinnung und die Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff berücksichtigt werden.

(68) Um die Resilienz der Versorgung mit Netto-Null-Technologien für erneuerbare Energien zu verbessern und eine übermäßige Abhängigkeit von Ländern mit hoher Konzentration der Versorgung innerhalb der Union zu vermeiden, sollten die Behörden den Beitrag der verschiedenen an den Auktionen teilnehmenden Projekte für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen zur Resilienz anhand von Vorqualifikationskriterien oder Zuschlagskriterien bewerten, wobei unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union die Notwendigkeit einer Diversifizierung der Bereitstellung von Technologien für erneuerbare Energien zu berücksichtigen ist. Bei der Anwendung des Resilienzkriteriums sollten die Behörden berücksichtigen, dass die Versorgung zumindest als unzureichend diversifiziert betrachtet werden sollte, wenn mehr als 50 % der Nachfrage innerhalb der Union nach einer spezifischen Netto-Null-Technologie oder nach ihren wichtigsten spezifischen Bauteilen aus einem einzigen Drittland stammen.

(69) Wenn sie als Zuschlagskriterien angewandt werden, berührt die Gewichtung der Kriterien für den Beitrag des Angebots zu Nachhaltigkeit und Resilienz im Zusammenhang mit Auktionen für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen nicht die Möglichkeit für die Behörden, die diese Auktionen gestalten, einen höheren Schwellenwert für die Kriterien in Bezug auf ökologische Nachhaltigkeit, Innovation und Integration des Energiesystems festzulegen, wenn dies mit etwaigen Beschränkungen für nicht preisbezogene Kriterien, die in den Vorschriften über staatliche Beihilfen festgelegt sind, vereinbar ist. In jedem Fall sollte die Anwendung dieser Kriterien und ihrer Mindestgewichtung und kombinierten Gewichtung bei Auktionen sicherstellen, dass die Auktionen wettbewerbsfähig bleiben und mit den Artikeln 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) im Einklang stehen.

(70) Um die Versorgung der Union mit Technologien für erneuerbare Energien zu erhöhen, damit der allgemeine jährliche Richtwert für die Fertigungskapazität in der Union bis 2030 erreicht wird, sollte in der vorliegenden Verordnung ein bestimmter Anteil des Auktionsvolumens vorgesehen werden, für den nicht preisbezogene Kriterien angewandt werden. Dieser Anteil sollte alle zwei Jahre von der Kommission bewertet werden, um die Auswirkungen der nicht preisbezogenen Kriterien auf die Entwicklung der jährlichen Herstellung von Technologien für erneuerbare Energien in der Union und die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen zu ermitteln, einschließlich ihrer finanziellen Auswirkungen und ihrer Auswirkungen auf die Geschwindigkeit des Einsatzes, wobei auch die Praktikabilität und Klarheit des Systems für Projektentwickler zu berücksichtigen sind. Wenn die Bewertungen zeigen, dass die Anwendung der Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien einen positiven Beitrag zur Versorgungssicherheit der Union in Bezug auf Netto-Null-Technologien leistet, insbesondere indem die Fertigungskapazitäten für Technologien für erneuerbare Energien in der Union erhöht werden, und die Erreichung der in der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ([31]) festgelegten Ziele für erneuerbare Energien, einschließlich des Einsatzes in jedem Mitgliedstaat, nicht erheblich behindert, sollte die Anwendung dieser Bestimmungen schrittweise verstärkt werden. Jeder Schritt sollte einer Folgenabschätzung unterzogen werden, um sicherzustellen, dass ein höherer Anteil weiterhin positiv zur Versorgungssicherheit in Bezug auf Technologien für erneuerbare Energien beiträgt und dass diese Vorteile die Auswirkungen auf die Kosten und die Geschwindigkeit des Einsatzes von Energie aus erneuerbaren Quellen überwiegen. Bei der Festlegung des Anteils des Auktionsvolumens sollte, sofern dies angemessen und machbar ist, eine schrittweise Gesamterhöhung angestrebt werden, um zur Erreichung der allgemeinen Ziele der vorliegenden Verordnung beizutragen und 50 % bis Ende 2029 zu erreichen.

(71) Je nach ihren Zielen für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und ihren nationalen Dekarbonisierungsstrategien könnten die Mitgliedstaaten von der Anwendung der Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien sehr unterschiedlich betroffen sein. Bei der Bewertung der Auswirkungen dieser Kriterien auf die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen sollte die Kommission daher die finanziellen Gesamtauswirkungen und die Auswirkungen auf die Nutzung in der Union sowie die Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten und andere einschlägige Interessenträger, einschließlich Haushalte und Unternehmen, prüfen. Um die Auswirkungen auf die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen zu ermitteln und den praktischen Erfahrungen mit der Anwendung nicht preisbezogener Kriterien Rechnung zu tragen, sollte die Kommission im Rahmen ihrer Bewertung die nationalen Behörden, die Auktionen durchführen, in strukturierter und transparenter Weise konsultieren.

(72) Die Kriterien für Auktionen könnten zu einer übermäßigen Belastung für Projektträger von Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien mit geringer Kapazität führen. Um die Auswirkungen dieser Verordnung auf Auktionen zur Unterstützung von Projekten mit einer maximalen Kapazität von 10 Megawatt zu begrenzen, sollten die Mitgliedstaaten diese Auktionen von der Berechnung des jährlichen Gesamtauktionsvolumens ausnehmen können.

(73) Bleiben Auktionen, für die Vorqualifikations-, Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien angewandt werden, unterzeichnet, so sollte die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen nicht dadurch verlangsamt werden, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, diese Kriterien auf den unterzeichneten Anteil des Auktionsvolumens anzuwenden. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Möglichkeit haben, den unterzeichneten Anteil des Auktionsvolumens von den Anforderungen an Auktionen auszunehmen. Eine Auktion gilt als unterzeichnet, wenn die Gebote für diese Auktion ein Volumen abdecken, das unter dem Gesamtvolumen der in der Auktion zu versteigernden Kapazität liegt.

(74) Für die Zwecke der Schaffung von Programmen zugunsten von Haushalten, Unternehmen oder Verbrauchern, die Anreize für den Kauf von Endprodukten mit Netto-Null-Technologien bieten, und unbeschadet der internationalen Verpflichtungen der Union sollte die Versorgung als unzureichend diversifiziert gelten, wenn eine einzige Quelle mehr als 50 % der Gesamtnachfrage nach einer bestimmten Netto-Null-Technologie in der Union deckt. Um für eine einheitliche Anwendung zu sorgen, sollte die Kommission ab dem Zeitpunkt des Geltungsbeginns dieser Verordnung jedes Jahr eine Liste zur Verteilung der Herkunft der unter diese Kategorie fallenden Netto-Null-Technologie-Endprodukte veröffentlichen, aufgeschlüsselt — anhand des letzten Jahres mit verfügbaren Daten — nach dem Anteil des in der Union verfügbaren und aus verschiedenen Quellen stammenden Angebots.

([31]) Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

(75) Mit dem Beschluss 2014/115/EU des Rates ([32]) wurde unter anderem die Änderung des GPA genehmigt. Ziel des GPA ist es, einen multilateralen Rahmen ausgewogener Rechte und Pflichten in Bezug auf öffentliche Aufträge zu schaffen, um den Welthandel zu liberalisieren und auszuweiten. Bei Aufträgen, die unter Anlage I des GPA betreffend die Union sowie andere für die Union bindende einschlägige internationale Übereinkünfte fallen, darunter Freihandelsabkommen und Artikel III Absatz 8 Buchstabe a des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens 1994 für die Auftragsvergabe durch staatliche Stellen in Bezug auf Waren, die zum Zwecke des gewerblichen Wiederverkaufs oder zur Verwendung bei der Herstellung von Waren zum gewerblichen Verkauf erworben wurden, sollten die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber keine Resilienzanforderungen auf Netto-Null-Technologien oder auf ihre wichtigsten spezifischen Bauteile, die aus Bezugsquellen stammen, die Unterzeichner dieser Übereinkünfte sind, anwenden.

(76) Die Anwendung der auf die Resilienz bezogenen Bestimmungen bei Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge gemäß der vorliegenden Verordnung sollte die Anwendung des Artikels 25 der Richtlinie 2014/24/EU und der Artikel 43 und 85 der Richtlinie 2014/25/EU unberührt lassen und im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 24. Juli 2019 mit dem Titel „Leitlinien zur Teilnahme von Bietern und Waren aus Drittländern am EU-Beschaffungsmarkt“ stehen. Ebenso sollten die Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Aufträge weiterhin für Bauleistungen, Lieferungen und Dienstleistungen gelten, die der vorliegenden Verordnung, Artikel 67 Absatz 4 der Richtlinie 2014/24/EU und allen Durchführungsmaßnahmen unterliegen, die sich aus der Verordnung (EU) 2024/1781 ergeben.

(77) Um den Verwaltungsaufwand, der aufgrund der notwendigen Berücksichtigung von Anforderungen in Bezug auf den Beitrag des Angebots zu Nachhaltigkeit und Resilienz entsteht, zu begrenzen — insbesondere für kleinere öffentliche Käufer und Aufträge von geringerem Wert, die keine erheblichen Auswirkungen auf den Markt haben —, sollte die Anwendung der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung für öffentliche Käufer, die keine zentralen Beschaffungsstellen sind, und für Aufträge mit einem Wert von unter 25 Mio. EUR um zwei Jahre verschoben werden.

(78) Für die Zwecke der Anwendung der Bestimmungen über Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge gemäß der vorliegenden Verordnung sollten öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber, wenn ein Produkt unter einen gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates ([33]) erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, nur die Produkte erwerben, bei denen die in Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung genannte Verpflichtung erfüllt ist.

(79) Haushalte, Unternehmen und Endverbraucher bilden einen wesentlichen Teil der Nachfrage der Union nach Endprodukten mit Netto-Null-Technologien, und öffentliche Förderprogramme, mit denen Anreize für den Kauf solcher Produkte durch Haushalte geschaffen werden sollen, insbesondere für benachteiligter Haushalte und Verbraucher mit Einkommen im unteren oder unteren mittleren Bereich, sind wichtige Instrumente, um den grünen Wandel zu beschleunigen. Im Rahmen der in der Mitteilung der Kommission vom 18. Mai 2022 angekündigten Solardach-Initiative sollten die Mitgliedstaaten beispielsweise nationale Programme zur Förderung des massiven Einsatzes von Solarenergie auf Dächern aufstellen. Im REPowerEU-Plan forderte die Kommission die Mitgliedstaaten auf, Begleitmaßnahmen, die die Umstellung auf Wärmepumpen fördern, in vollem Umfang zu nutzen. Solche Förderprogramme, die auf nationaler Ebene von den Mitgliedstaaten oder auf lokaler Ebene von lokalen oder regionalen Gebietskörperschaften eingerichtet werden, sollten auch zur Verbesserung der Nachhaltigkeit und Resilienz der Netto-Null-Technologien in der Union beitragen. Die Behörden sollten beispielsweise den Begünstigten einen höheren finanziellen Ausgleich für den Erwerb von Endprodukten mit Netto-Null-Technologien, die einen größeren Beitrag zur Resilienz in der Union leisten werden, gewähren. Behörden können die Förderfähigkeit von Programmen von dem Beitrag zu Nachhaltigkeit und Resilienz abhängig machen. Dabei werden die Mitgliedstaaten ermutigt, die Zugänglichkeit des Programms für in Energiearmut lebende Bürgerinnen und Bürger zu berücksichtigen. Die Behörden sollten sicherstellen, dass ihre Programme offen, transparent und diskriminierungsfrei sind, damit sie dazu beitragen, die Nachfrage nach Produkten mit Netto-Null-Technologien in der Union zu steigern. Die Behörden sollten den zusätzlichen finanziellen Ausgleich für solche Produkte außerdem eingrenzen, damit sich die Einführung der Netto-Null-Technologien in der Union nicht verlangsamt. Um die Effizienz solcher Programme zu erhöhen, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Informationen sowohl für Verbraucher als auch für Hersteller von Netto-Null-Technologien auf einer kostenlosen Website leicht zugänglich sind. Der Rückgriff auf den Beitrag zu Nachhaltigkeit und Resilienz durch Behörden in Programmen, die auf Verbraucher oder Haushalte ausgerichtet sind, sollte die Vorschriften über staatliche Beihilfen und die WTO-Regeln über Subventionen unberührt lassen.

(80) Bei der Konzeption von Programmen zugunsten von Haushalten, Unternehmen oder Verbrauchern, die Anreize für den Kauf von Endprodukten mit Netto-Null-Technologien bieten, sollten die Mitgliedstaaten, regionalen oder lokalen Behörden, Einrichtungen des öffentlichen Rechts oder Verbände, die aus einer oder mehreren dieser Behörden oder

([32]) Beschluss 2014/115/EU des Rates vom 2. Dezember 2013 über den Abschluss des Protokolls zur Änderung des Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen (ABl. L 68 vom 7.3.2014, S. 1).

([33]) Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2017 zur Festlegung eines Rahmens für die Energieverbrauchskennzeichnung und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/30/EU (ABl. L 198 vom 28.7.2017, S. 1).

einer oder mehreren dieser Einrichtungen des öffentlichen Rechts bestehen, die Einhaltung der internationalen Verpflichtungen der Union sicherstellen, indem sie unter anderem dafür sorgen, dass diese Programme nicht ein Ausmaß erreichen, das den Interessen der WTO-Mitglieder erheblichen Schaden zufügt.

(81) Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten auch bei der Gestaltung von auf Haushalte, Unternehmen und Verbraucher ausgerichteten Programmen unterstützen, um Synergien zu schaffen und bewährte Verfahren auszutauschen. Die Plattform für ein Netto-Null-Europa (im Folgenden „Plattform“) sollte auch eine wichtige Rolle dabei spielen, dass der Beitrag zu Nachhaltigkeit und Resilienz als Kriterium durch die Mitgliedstaaten und die Behörden rascher in ihre Praktiken im Zusammenhang mit Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge und Auktionen aufgenommen wird. Die Kommission sollte nach Konsultation der Plattform einen Durchführungsrechtsakt erlassen, in dem die Kriterien für die Bewertung des Beitrags zu Nachhaltigkeit und Resilienz festgelegt werden. In diesem Rechtsakt sollte besonderes Augenmerk auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU) gelegt werden, die eine faire Chance erhalten sollten, sich am umfangreichen Markt für öffentliche Aufträge zu beteiligen. Außerdem sollte sichergestellt werden, dass die Anforderungen an Nachhaltigkeit und Resilienz so angewandt werden, dass ein fairer und gleichberechtigter Wettbewerb zwischen den Marktteilnehmern unabhängig von ihrer Eigentümerstruktur gewährleistet ist.

(82) Damit die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge und die Auktionen für den Einsatz erneuerbarer Energiequellen wirklich zur Resilienz der Union beitragen, müssen diese Tätigkeiten für die Industrie vorhersehbar sein. Damit die Industrie ihre Herstellung rechtzeitig anpassen kann, sollten öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber den Markt im Voraus über ihren geschätzten Beschaffungsbedarf für Produkte mit Netto-Null-Technologien informieren.

(83) Zusätzlich zu Maßnahmen, die auf die Nachfrage der öffentlichen Hand und von privaten Haushalten ausgerichtet sind, könnte die Union Maßnahmen in Erwägung ziehen, mit denen — unter besonderer Berücksichtigung von KMU — der Einsatz von Netto-Null-Technologien in den industriellen Wertschöpfungsketten der Union erleichtert wird, indem insbesondere Angebot und Nachfrage in der Industrie besser aufeinander abgestimmt werden.

(84) Wie in der Mitteilung über den Industrieplan zum Grünen Deal dargelegt, stehen die Marktanteile der EU-Unternehmen stark unter Druck, da durch Subventionen in Drittländern Wettbewerbsnachteile entstehen. Diese Situation stellt für die Union eine wettbewerbliche Herausforderung im Hinblick auf die Erhaltung und Entwicklung der eigenen Industrie und macht eine rasche und ehrgeizige Reaktion der Union bei der Modernisierung ihres Rechtsrahmens erforderlich.

(85) Angesichts des Ziels der Union, die strategische Abhängigkeiten von Drittländern bei Netto-Null-Technologien zu verringern, ist es äußerst wichtig, dass öffentliche Unterstützungsmechanismen wie Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge und Auktionen diese Abhängigkeiten nicht verschärfen. Daher sollten, soweit erforderlich und angemessen, gerechtfertigte Beschränkungen für den Anteil der aus Drittländern bezogenen Produkte in Lieferverträgen festgelegt werden, wenn die Kommission festgestellt hat, dass die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen im Hinblick auf die Resilienz erfüllt sind. Darüber hinaus sollten Anstrengungen unternommen werden, um unfaire Subventionen von Drittländern, die die gleichen Wettbewerbsbedingungen untergraben, wirksam zu bekämpfen, indem beispielsweise alle in den Verordnungen (EU) 2022/1031 ([34]) und (EU) 2022/2560 ([35]) des Europäischen Parlaments und des Rates vorgesehenen Maßnahmen genutzt werden.

(86) Für die Gewährleistung der offenen strategischen Autonomie der Union und für die Schaffung einer soliden und wettbewerbsfähigen Fertigungsbasis für Netto-Null-Technologien und deren Lieferketten in der gesamten Union ist ein Zugang zu öffentlichen und privaten Finanzmitteln essenziell. Der Großteil der Investitionen, die zur Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals erforderlich sind, wird aus privatem Kapital stammen, das sowohl durch das Wachstumspotenzial des Netto-Null-Ökosystems als auch durch einen stabilen und ambitionierten politischen Rahmen angelockt wird. Gut funktionierende, tief integrierte Kapitalmärkte werden daher von wesentlicher Bedeutung sein, um die für den grünen Wandel und die Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien erforderlichen Mittel zu beschaffen und zu lenken. Daher sind rasche Fortschritte auf dem Weg zur Kapitalmarktunion erforderlich, damit die Union ihre Netto-Null-Ziele erreichen kann. Die Agenda für ein nachhaltiges Finanzwesen (und Mischfinanzierung) spielt ebenfalls eine entscheidende Rolle bei der Erhöhung der Investitionen in die Netto-Null-Technologien entlang der Wertschöpfungsketten und gewährleistet gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors. Wie aus der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zu dieser Verordnung hervorgeht, beläuft sich der Investitionsbedarf im Zeitraum 2023-2030 auf rund 92 Mrd. EUR, wobei die Spanne je

([34]) Verordnung (EU) 2022/1031 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juni 2022 über den Zugang von Wirtschaftsteilnehmern, Waren und Dienstleistungen aus Drittländern zum Unionsmarkt für öffentliche Aufträge und Konzessionen und über die Verfahren zur Unterstützung von Verhandlungen über den Zugang von Wirtschaftsteilnehmern, Waren und Dienstleistungen aus der Union zu den Märkten für öffentliche Aufträge und Konzessionen von Drittländern (Instrument betreffend das internationale Beschaffungswesen — IPI) (ABl. L 173 vom 30.6.2022, S. 1).

([35]) Verordnung (EU) 2022/2560 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über den Binnenmarkt verzerrende drittstaatliche Subventionen (ABl. L 330 vom 23.12.2022, S. 1).

nach Szenario zwischen etwa 52 Mrd. EUR und rund 119 Mrd. EUR liegt, was zu einem öffentlichen Finanzierungsbedarf von 16 bis 18 Mrd. EUR führen würde. Da bei dieser Bewertung nur sechs spezifische Technologien berücksichtigt werden, dürfte der tatsächliche Investitionsbedarf deutlich höher ausfallen.

(87) Private Investitionen von Unternehmen und Finanzinvestoren sind von entscheidender Bedeutung. Sind private Investitionen allein nicht ausreichend, so könnte für die wirksame Realisierung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien eine öffentliche Unterstützung erforderlich sein, etwa in Form von Garantien, Darlehen oder Eigenkapital- und Quasi-Eigenkapitalinvestitionen, wobei Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden sind. Wird diese öffentliche Unterstützung in Form staatlicher Beihilfen gewährt, so sollte diese Beihilfe einen Anreizeffekt haben und erforderlich, gezielt, vorübergehend, angemessen und verhältnismäßig sein, wobei gleichzeitig der Wettbewerb und die Kohäsion im Binnenmarkt gewahrt werden. Die bestehenden Leitlinien für staatliche Beihilfen, die kürzlich im Einklang mit den Zielen des grünen und des digitalen Wandels einer eingehenden Überarbeitung unterzogen wurden, bieten unter bestimmten Voraussetzungen zahlreiche Möglichkeiten zur Förderung von Investitionen in Projekte, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Die Mitgliedstaaten können eine wichtige Rolle dabei spielen, den Zugang zu Finanzmitteln für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien zu erleichtern, indem sie Marktversagen durch gezielte und vorübergehende staatliche Beihilfen ausgleichen. Der am 9. März 2023 angenommene Befristete Rahmen zur Krisenbewältigung und zur Gestaltung des Wandels soll gleiche Wettbewerbsbedingungen innerhalb des Binnenmarkts gewährleisten, insbesondere in Sektoren, in denen ein Risiko der Standortverlagerung in Drittländer ermittelt wurde, und in Bezug auf die Angemessenheit der Beihilfebeträge. Er ermöglicht es den Mitgliedstaaten, Maßnahmen zur Unterstützung neuer Investitionen in Herstellungsanlagen in bestimmten Netto-Null-Sektoren einzuführen, auch durch Steuervergünstigungen. Im Interesse der Konvergenz zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten und Regionen kann der zulässige Beihilfebetrag durch höhere Beihilfeintensitäten und Beihilfehöchstbeträge angepasst werden, wenn die Investition in einem Fördergebiet erfolgt. Zur Vermeidung der Fragmentierung des Binnenmarktes sind geeignete Bedingungen erforderlich, um die konkreten Risiken einer Umlenkung von Investitionen in Gebiete außerhalb des EWR zu überprüfen und festzustellen, ob das Risiko einer Verlagerung innerhalb des EWR besteht. Zur Mobilisierung nationaler Ressourcen zu diesem Zweck werden die Mitgliedstaaten ermutigt, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG 25 % der EHS-Einnahmen auszugeben, die sie jährlich bei EHS-Versteigerungen erzielen.

(88) Jede zusätzliche Mobilisierung staatlicher Beihilfen sollte zielgerichtet und befristet sein und mit den politischen Zielen der Union wie dem europäischen Grünen Deal und der Säule im Einklang stehen. Im Einklang mit der Wettbewerbs- und Kohäsionspolitik der Union sollten diese Finanzierungen nicht zu weiteren Disparitäten zwischen den Mitgliedstaaten führen.

(89) Die öffentliche Unterstützung sollte genutzt werden, um bestimmte ermittelte Marktversagen oder suboptimale Investitionsbedingungen auf verhältnismäßige Weise auszugleichen, wobei die Maßnahmen private Finanzierung weder duplizieren oder verdrängen noch den Wettbewerb im Binnenmarkt verfälschen sollten. Die Maßnahmen sollten einen klaren Mehrwert für die Union aufweisen. Bei den öffentlichen Investitionen kann der Schwerpunkt insbesondere auf den erforderlichen Infrastrukturinvestitionen, die Förderung von Innovation und den Ausbau bahnbrechender Technologien gelegt werden.

(90) Mehrere Finanzierungsprogramme der Union wie die mit der Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates ([36]) eingerichtete Aufbau- und Resilienzfazilität, das mit der Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates ([37]) eingerichtete Programm „InvestEU“, kohäsionspolitische Programme oder der mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([38]) eingerichtete Innovationsfonds stehen ebenfalls zur Verfügung, um Investitionen in Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien zu finanzieren. Ferner wird STEP dazu beitragen, bestehende Unionsmittel besser in kritische Investitionen zu lenken, wodurch die Entwicklung oder Fertigung kritischer Technologien, einschließlich sauberer Technologien, unterstützt werden soll.

(91) Mit der Verordnung (EU) 2023/435 des Europäischen Parlaments und des Rates ([39]) wird den Mitgliedstaaten eine zusätzliche, nicht rückzahlbare Unterstützung in Höhe von 20 Mrd. EUR bereitgestellt, um die Energieeffizienz zu fördern und fossile Brennstoffe zu ersetzen, unter anderem durch EU-Projekte für eine Netto-Null-Industrie. Wie in den Leitlinien der Kommission zu den REPowerEU-Kapiteln dargelegt, werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, im

([36]) Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17).

([37]) Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. März 2021 zur Einrichtung des Programms „InvestEU“ und zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/1017 (ABl. L 107 vom 26.3.2021, S. 30).

([38]) Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

([39]) Verordnung (EU) 2023/435 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/241 in Bezug auf REPowerEU-Kapitel in den Aufbau- und Resilienzplänen und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1303/2013, (EU) 2021/1060 und (EU) 2021/1755 sowie der Richtlinie 2003/87/EG (ABl. L 63 vom 28.2.2023, S. 1).

Einklang mit der Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates ([40]) in das REPowerEU-Kapitel ihrer Aufbau- und Resilienzpläne Maßnahmen zur Förderung von Investitionen in die Fertigung von Netto-Null-Technologien und in industrielle Innovationen aufzunehmen.

(92) InvestEU ist das Leitprogramm der Union zur Förderung von Investitionen, insbesondere im Hinblick auf den grünen und den digitalen Wandel, durch die Bereitstellung von Finanzmitteln und technischer Hilfe, beispielsweise durch Mischfinanzierungsmechanismen. Ein solcher Ansatz trägt dazu bei, zusätzliches öffentliches und privates Kapital zu mobilisieren. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten dazu angeregt, zur Mitgliedstaaten-Komponente des Fonds „InvestEU" beizutragen, um Finanzprodukte zu unterstützen, die für die Fertigung von Netto-Null-Technologien verfügbar sind, unbeschadet der geltenden Vorschriften über staatliche Beihilfen.

(93) Die Mitgliedstaaten können im Einklang mit der Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates ([41]) Unterstützung aus kohäsionspolitischen Programmen bereitstellen, um strategische Projekte für Netto-Null-Technologien und Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien in allen Regionen und besonders in weniger entwickelten Regionen, Übergangsregionen und Gebieten des Fonds für einen gerechten Übergang anzuregen, etwa durch Infrastrukturinvestitionspakete, produktive Investitionen in Innovation, Fertigungskapazitäten in KMU, Dienstleistungen sowie Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen, einschließlich der Unterstützung des Kapazitätsaufbaus bei Behörden und Projektträgern. Das mit der Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates ([42]) eingerichtete Instrument für technische Unterstützung kann den Mitgliedstaaten und Regionen dabei helfen, Strategien für ein klimaneutrales Wachstum auszuarbeiten, die Rahmenbedingungen für Unternehmen zu verbessern, die Bürokratie zu verringern und die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Die Mitgliedstaaten sollten ermutigt werden, die Nachhaltigkeit von Projekten für Netto-Null-Technologien zu fördern, indem sie diese Investitionen in Wertschöpfungsketten der Union einbetten und dabei insbesondere auf interregionalen und grenzüberschreitenden Kooperationsnetzen aufbauen. Die Annahme solcher Maßnahmen sollte insbesondere in Bezug auf Täler in Erwägung gezogen werden.

(94) Der Innovationsfonds stellt auch einen sehr vielversprechenden und kosteneffizienten Weg dar, um den Ausbau der Herstellung und des Einsatzes von sauberem Wasserstoff und anderen Netto-Null-Technologien in der Union zu unterstützen und so die Souveränität der Union bei Schlüsseltechnologien für den Klimaschutz und die Energieversorgungssicherheit zu stärken.

(95) Um die Beschränkungen der derzeitigen fragmentierten öffentlichen und privaten Investitionsanstrengungen zu überwinden und die Integration und die Kapitalrentabilität zu erleichtern, sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten die bestehenden Finanzierungsprogramme auf Unionsebene und auf nationaler Ebene besser koordinieren und Synergien schaffen sowie eine bessere Koordinierung und Zusammenarbeit mit der Industrie und wichtigen Akteuren des Privatsektors sicherstellen. Die Plattform spielt eine wichtige Rolle bei der Erstellung eines umfassenden Überblicks über die verfügbaren und relevanten Finanzierungsmöglichkeiten und bei der Erörterung des individuellen Finanzierungsbedarfs für strategische Projekte für Netto-Null-Technologien. Um Anreize für die Produktion von Netto-Null-Technologien in der Union zu schaffen, könnte auf der Plattform erörtert werden, wie die Finanzierung, der Rechtsrahmen sowie Investitions- und Standortgarantien angegangen werden können.

(96) Da Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien und strategische Projekte für Netto-Null-Technologien für die Energieversorgung der Union von Bedeutung sind, sollten darüber hinaus bestimmte behördliche Einschränkungen teilweise aufgehoben oder erleichtert werden, um die Umsetzung solcher Projekte zu beschleunigen.

(97) Weltraumdaten und -dienste, die aus dem mit der Verordnung (EU) 2021/696 des Europäischen Parlaments und des Rates ([43]) eingerichteten Weltraumprogramm der Union, vor allem Copernicus, stammen, sollten so weit wie möglich genutzt werden, um Informationen über Geologie, Biologie, Ökologie, sozioökonomische Entwicklungen und die Ressourcenverfügbarkeit für Umweltprüfungen und -genehmigungen bereitzustellen. Diese Daten und Dienste, insbesondere die Kapazitäten im Rahmen von Copernicus zur Überwachung und Überprüfung von CO_2-Emissionen, sind von Relevanz, um die Auswirkungen von Industrieprojekten und die Auswirkungen anthropogener CO_2-Senken auf die weltweiten Treibhausgaskonzentrationen und -flüsse zu bewerten.

([40]) Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17).

([41]) Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 159).

([42]) Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Februar 2021 zur Schaffung eines Instruments für technische Unterstützung (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 1).

([43]) Verordnung (EU) 2021/696 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 zur Einrichtung des Weltraumprogramms der Union und der Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 912/2010, (EU) Nr. 1285/2013 und (EU) Nr. 377/2014 sowie des Beschlusses Nr. 541/2014/EU (ABl. L 170 vom 12.5.2021, S. 69).

(98) Die Kommission sollte gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates [44] eine oder mehrere europäische Normungsorganisationen damit beauftragen, europäische Standards zur Unterstützung der Ziele dieser Verordnung auszuarbeiten.

(99) Wasserstofftäler mit industriellen Endanwendungen spielen eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung der energieintensiven Industrien. Im Rahmen von REPowerEU wurde das Ziel festgelegt, die Zahl der Wasserstofftäler in der Union zu verdoppeln. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten die Mitgliedstaaten die Genehmigung beschleunigen und die Einrichtung von Reallaboren für Netto-Null-Technologien in Erwägung ziehen sowie dem Zugang zu Finanzmitteln Vorrang einräumen. Um die Resilienz im Bereich der Klimaneutralität zu stärken, sollten die Mitgliedstaaten einen Verbund von Wasserstofftälern über die Grenzen der Union hinweg sicherstellen. Industrieanlagen, die ihre eigene Energie erzeugen und einen positiven Beitrag zur Stromerzeugung leisten können, sollten durch eine Vereinfachung der rechtlichen Anforderungen dazu angeregt werden, als Energieerzeuger zum intelligenten Stromnetz beizutragen.

(100) Reallabore für Netto-Null-Technologien können ein wichtiges Instrument zur Förderung von Innovationen im Bereich Netto-Null-Technologien und des regulatorischen Lernens sein. Innovationen müssen durch Experimentierräume ermöglicht werden, da wissenschaftliche Ergebnisse in einem kontrollierten realen Umfeld getestet werden müssen. Es sollten Reallabore für Netto-Null-Technologien eingeführt werden, um innovative Netto-Null-Technologien oder andere innovative Technologien, die das Potenzial haben, den Übergang zu einer klimaneutralen und sauberen Wirtschaft zu ermöglichen und strategische Abhängigkeiten zu verringern, in einer kontrollierten realen Umgebung für einen begrenzten Zeitraum zu testen und so das regulatorische Lernen und die potenzielle Ausweitung und breitere Einführung zu fördern. Dabei sollte ein Gleichgewicht zwischen Rechtssicherheit für die Teilnehmenden an den Reallaboren für Netto-Null-Technologien und der Verwirklichung der Ziele des Unionsrechts gefunden werden. Die Mitgliedstaaten sollten in Bezug auf Reallabore für Netto-Null-Technologien Abweichungen nach nationalem Recht vorsehen können, wobei die Einhaltung des Unionsrechts und der grundlegenden Anforderungen an die Netto-Null-Technologie, die im nationalen Recht festgelegt sind, sicherzustellen ist. Wie in der neuen europäischen Innovationsagenda angekündigt, hat die Kommission 2023 einen Leitfaden für Reallabore veröffentlicht, um die Mitgliedstaaten bei der Vorbereitung der Reallabore für Netto-Null-Technologien zu unterstützen. Diese innovativen Technologien könnten schließlich entscheidend sein, um das Ziel der Klimaneutralität der Union zu erreichen und die Versorgungssicherheit und die Widerstandsfähigkeit des Energiesystems der Union zu gewährleisten.

(101) Der mit der Mitteilung der Kommission vom 20. Oktober 2023 überarbeitete Strategieplan der Union für Energietechnologie (SET-Plan) fördert die Entwicklung sauberer, effizienter und kostengünstiger Energietechnologien, indem die Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen Vertretern der europäischen Industrie, von Wissenschaftseinrichtungen und der Regierungen der am SET-Plan beteiligten Länder [45] bei Forschung und Innovation im Bereich saubere Energie unterstützt wird. Mit der Überarbeitung des SET-Plans sollen die ursprünglichen strategischen Ziele des SET-Plans mit dem europäischen Grünen Deal, REPowerEU und dem Industrieplan für den Grünen Deal, insbesondere mit dieser Verordnung, in Einklang gebracht werden. Ziel ist es, einen einheitlichen Ansatz zur Verwirklichung der Dekarbonisierungsziele Europas zu fördern, europäische Netto-Null-Technologien zu unterstützen und eine nachhaltige und resiliente Zukunft im Energiebereich zu schaffen. Der SET-Plan hatte eine strukturierende Wirkung auf die gemeinsamen Maßnahmen im Bereich Forschung und Innovation (FuI) und sie dabei unterstützt, die gemeinsamen Ziele im Bereich Energieforschung und -technologie schneller und wirksamer zu verwirklichen. Der SET-Plan hat dazu beigetragen, die FuI-Anstrengungen aufeinander abzustimmen und nationale öffentliche Mittel der beteiligten Länder zu mobilisieren, um die gemeinsam vereinbarten FuI-Prioritäten durch die Partnerschaft für die Energiewende und die Partnerschaft zur Förderung des Wandels in städtischen Gebieten im Rahmen des mit der Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates [46] eingerichteten Programms „Horizont Europa“ als Beispiel für eine erfolgreiche sektorübergreifende Zusammenarbeit in der Union zu unterstützen. Der SET-Plan spielt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Dimension Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit der Energieunion in den nationalen Energie- und Klimaplänen. Allerdings war der SET-Plan ab seinem Beginn im Jahr 2007 ein inoffizielles Forum. Diese Verordnung bietet Impulse, um die europäische Innovation und die Fertigung neuer innovativer Technologien stärker miteinander zu verbinden.

(102) Zusätzliche qualifizierte Arbeitskräfte sind erforderlich, um den grünen und den digitalen Wandel, ein nachhaltiges Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der Union, den Ausbau der Lieferketten der Industrien für Netto-Null-Technologien in der Union und die Erhaltung hochwertiger Arbeitsplätze in der Union zu ermöglichen. Dies bringt einen beträchtlichen Investitionsbedarf in die Umschulung und Weiterbildung, auch im Bereich der beruflichen Aus- und Weiterbildung, mit sich. Die Energiewende erfordert einen erheblichen Anstieg der Zahl qualifizierter

[44] Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

[45] Derzeit alle EU-Mitgliedstaaten sowie IS, NO und TR.

[46] Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 zur Einrichtung von „Horizont Europa“, dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, sowie über dessen Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1290/2013 und (EU) Nr. 1291/2013 (ABl. L 170 vom 12.5.2021, S. 1).

Arbeitskräfte in einer Reihe von Sektoren, u. a. erneuerbare Energien und Energiespeicherung sowie Rohstoffe, und birgt ein großes Potenzial für die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze. Laut dem SET-Plan der Kommission wird der Kompetenzbedarf im Teilsektor Brennstoffzellen-Wasserstoffanwendungen allein in der Fertigung bis 2030 auf 180 000 ausgebildete Arbeitskräfte, Techniker und Ingenieure geschätzt. Im Bereich der Photovoltaik-Solarenergie wären allein in der Fertigung bis zu 66 000 Arbeitsplätze erforderlich. Daher ist es von größter Bedeutung, die Arbeitsplätze im Bereich Netto-Null-Technologien attraktiv und zugänglich zu machen und das derzeitige Missverhältnis zwischen den Kompetenzen der Arbeitskräfte und den Bedürfnissen der Unternehmen zu beseitigen.

(103) Da es ohne eine große Anzahl qualifizierter Arbeitskräfte nicht möglich sein wird, die Fertigungskapazitäten für wichtige Netto-Null-Technologien in der Union zu stärken, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um mehr Menschen in den Arbeitsmarkt zu integrieren und für ihn zu gewinnen, insbesondere Frauen, junge Menschen, die weder arbeiten noch eine Schule besuchen oder eine Ausbildung absolvieren (NEET), Menschen mit einem Migrationshintergrund, ältere Personen und Menschen mit Behinderungen. Zudem sollte dies auch Arbeitskräfte aus Drittländern umfassen, da die Union nur eine geringe Anzahl qualifizierter Migranten anzieht. Im Einklang mit den Zielen der Empfehlung des Rates zur Gewährleistung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität ist eine besondere Unterstützung des Arbeitsplatzwechsels für Arbeitskräfte in nicht mehr gebrauchten und schrumpfenden Sektoren wichtig. Dies bedeutet, in Kompetenzen für alle zu investieren und gleichzeitig einen zielgerichteten Ansatz mit Blick auf schutzbedürftige Gruppen und Übergangsregionen zu verfolgen. Das Endziel sollte die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze in der Union sein, die für Netto-Null-Technologien im Einklang mit den beschäftigungs- und ausbildungspolitischen Zielen der Säule erforderlich sind, wozu faire und angemessene Löhne, die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen und die Gewährleistung sicherer und gesunder Arbeitsplätze sowie des Rechts auf hochwertiges lebenslanges Lernen gehören. Ein Fach- und Arbeitskräftemangel kann auch auf unattraktive Arbeitsplätze und schlechte Arbeitsbedingungen zurückzuführen sein. Die Verbesserung der Arbeitsplatzqualität in Branchen und Unternehmen mit schlechten Arbeitsbedingungen ist daher ein wichtiges Element, um Arbeitskräfte anzuziehen. Indem auf bestehenden Initiativen wie dem EU-Kompetenzpakt, auf Maßnahmen auf EU-Ebene zur Erfassung von Daten über Kompetenzen und die Vorhersage des Kompetenzbedarfs — wie durch das Europäische Zentrum für die Förderung der Berufsbildung (Cedefop) und die Europäische Arbeitsbehörde — sowie auf Konzepten für die sektorale Zusammenarbeit im Bereich Kompetenzen aufgebaut wird und diese vollständig berücksichtigt werden, besteht das Ziel darin, alle Akteure zu mobilisieren, um die Relevanz der Ausbildungsprogramme zu gewährleisten und ihre Nutzung zu steigern, einschließlich die Behörden der Mitgliedstaaten, auch auf regionaler und lokaler Ebene, Anbieter von allgemeiner und beruflicher Bildung, Sozialpartner und die Industrie, insbesondere KMU, sowie alle Arten von Hochschulen, um den Qualifikationsbedarf zu ermitteln, Bildungs- und Ausbildungsprogramme zu entwickeln und diese in großem Maßstab rasch und operativ umzusetzen. Strategische Projekte für Netto-Null-Technologien spielen dabei eine wichtige Rolle. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sollten die einschlägige finanzielle Unterstützung sicherstellen, unter anderem durch die Nutzung der Möglichkeiten des Unionshaushalts durch Instrumente wie den ESF+, InvestEU, den Fonds für einen gerechten Übergang, Horizont Europa, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, die Aufbau- und Resilienzfazilität, den mit Artikel 10d der Richtlinie 2003/87/EG eingerichteten Modernisierungsfonds, REPowerEU, das Binnenmarktprogramm und STEP. Die finanzielle Unterstützung sollte eine Startfinanzierung umfassen, die von der Kommission bereitgestellt wird, um die europäischen Akademien für eine Netto-Null-Industrie (im Folgenden „Akademien“) einzurichten und ihren Betrieb zu ermöglichen, damit sie drei Jahre nach ihrer Einrichtung finanziell tragfähig sind, auch durch finanzielle Beiträge des Privatsektors.

(104) Die Akademien sollten eingerichtet werden, um Programme, Inhalte und Materialien für die Bildung und Ausbildung sowie Zertifikate als Nachweis für die Entwicklung eines Lernprogramms durch eine der Akademien zu entwickeln, erwerbsfähige Menschen aller Altersgruppen, die für wichtige Wertschöpfungsketten im Bereich Netto-Null-Technologien benötigt werden, weiterzubilden und umzuschulen sowie geeigneten Anbietern allgemeiner und beruflicher Bildung und anderen an der Weiterbildung und Umschulung beteiligten Akteuren in den Mitgliedstaaten diese Programme, Inhalte und Materialien zur freiwilligen Nutzung bereitzustellen. Unter strikter Beachtung der Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Lehrinhalte und die Gestaltung des Bildungssystems sowie für Inhalt und Gestaltung der beruflichen Bildung sollten die Akademien eine unterstützende Rolle haben. Dabei sollten die Akademien zum langfristigen Ziel beitragen, die Union gleichzeitig zu reindustrialisieren und zu dekarbonisieren, den kritischen Fachkräftemangel zu beheben, ihre offene strategische Autonomie auszubauen und den Bedarf an in der Union gefertigten Netto-Null-Technologien zu decken, indem ihre Innovations- und Produktionsfähigkeit gestärkt wird. Die Akademien sollten auf der Grundlage einer von der Kommission durchgeführten und sich auf bestehende und objektive Studien stützenden Bewertung des Fachkräftemangels in den Industrien für Netto-Null-Technologien, die für den industriellen Wandel und die Dekarbonisierung von zentraler Bedeutung sind, eingerichtet werden. Jede Akademie sollte einen Aktionsplan mit Etappenzielen und Zielvorgaben, auch in Bezug auf die Zahl der Lernenden, erstellen, der auf der Bewertung des Fachkräftemangels beruht.

(105) Die Akademien sollten sich dafür einsetzen, dass zusammen mit anderen erforderlichen Kompetenzen auch bereichsübergreifende Kompetenzen, die die Berufsmobilität erleichtern, vermittelt werden. Die Akademien sollten ihre Lerninhalte in verschiedenen Sprachen zur Verfügung stellen, sodass möglichst viele Lernende Zugang zu den Lernprogrammen haben. Sie sollten Schulungen auf allen Kompetenzniveaus in dem erforderlichen Umfang anbieten und damit auf alle Bildungs- und Qualifikationsniveaus entlang der Wertschöpfungskette der betreffenden Sektoren abzielen. Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung in den Mitgliedstaaten können die von den Akademien entwickelten Inhalte und Materialien für die Bildung und Ausbildung durch zusätzliche einschlägige Informationen

ergänzen, die auf Ebene der Mitgliedstaaten — gegebenenfalls unter Einbeziehung der Sozial- und Wirtschaftspartner — erstellt werden und die sich beispielsweise auf das nationale Arbeits- und Sozialrecht, geltende Tarifverträge oder territoriale oder sektorspezifische Anforderungen beziehen. Die Lerninhalte sollten sich auch an Mitarbeiter nationaler und lokaler Verwaltungen richten — insbesondere diejenigen, die für die Genehmigung, Folgenabschätzung und Regulierung neuer Technologien zuständig sind —, um so zum Kapazitätsaufbau in den nationalen Verwaltungen und zum Abbau der Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten beizutragen.

(106) Zur Förderung der Transparenz und Übertragbarkeit von Kompetenzen und der Mobilität der Arbeitskräfte werden die Akademien Zertifikate, einschließlich gegebenenfalls Microcredentials, als Beleg für die Lernerfolge entwickeln und deren Einführung durch Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung unterstützen. Die von den Akademien entwickelten Zertifikate können von den Anbietern allgemeiner und beruflicher Bildung oder den dafür zuständigen Stellen in den Mitgliedstaaten, in denen ein von den Akademien entwickeltes Bildungs- und Ausbildungsprogramm erfolgreich abgeschlossen wurde, ausgestellt werden. Die Zertifikate sollten im Format europäischer digitaler Lernnachweise ausgestellt werden und können in Europass integriert und, sofern angebracht und durchführbar, in die nationalen Qualifikationsrahmen aufgenommen werden. Das Europäische Netz der Arbeitsvermittlungen (EURES), das Informationen, Beratung und Einstellung oder Vermittlung zugunsten von Arbeitnehmern und Arbeitgebern in der gesamten Union anbietet, kann eine wichtige Rolle bei der Veröffentlichung freier Stellen im Zusammenhang mit Netto-Null-Technologien und gegebenenfalls bei der Einführung europäischer Berufsprofile spielen.

(107) Die Plattform sollte die Arbeit der Akademien lenkend begleiten und sicherstellen, dass deren Inhalt dem in der Bewertung der Kommission festgestellten Fachkräftemangel Rechnung trägt, und sie sollte für eine allgemeine Aufsicht sorgen. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass der ernannte nationale Vertreter als Vermittler zwischen den einschlägigen nationalen Ministerien und den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sowie den nationalen Sozialpartnern und Industrievertretern fungieren kann. Die Plattform sollte die von den verschiedenen Akademien erzielten Fortschritte überwachen, die Ursachen des Fachkräftemangels analysieren und ermitteln, inwieweit der Einsatz der Ausbildungsprogramme der Akademien dem Fachkräftemangel in den Industrien für Netto-Null-Technologien entgegenwirkt und bestehende Ausbildungsmöglichkeiten im Bereich Netto-Null-Technologien in den Mitgliedstaaten ergänzt. Die Plattform sollte über den Einsatz der Lernprogramme Bericht erstatten, unter anderem durch einen Fortschrittsbericht, der drei Jahre nach Einrichtung jeder Akademie vorzulegen ist und in dem die Zahl der Lernenden, die von den Programmen der Akademien profitieren, aufgeschlüsselt nach Wirtschaftszweigen, Geschlecht, Alter sowie Bildungs- und Qualifikationsniveau angegeben ist.

(108) Da im Unionsrecht keine spezifischen Bestimmungen für die Einführung von Mindestanforderungen an die Ausbildung für den Zugang zu einem reglementierten Beruf oder dessen Ausübung festgelegt sind, ist es Sache der Mitgliedstaaten, zu entscheiden, ob und wie ein Beruf zu reglementieren ist. Allerdings sollten nationale Vorschriften, die den Zugang zu reglementierten Berufen regeln, kein ungerechtfertigtes oder unverhältnismäßiges Hindernis für die Ausübung dieser Grundrechte darstellen. Die Zuständigkeit für die Regelung des Zugangs zu einem Beruf muss im Rahmen der Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit gemäß der Richtlinie (EU) 2018/958 des Europäischen Parlaments und des Rates [47] ausgeübt werden. Bei ihrer Bewertung sollten die Mitgliedstaaten etwaige nachteilige Auswirkungen, die Regulierungen oder Berufe auf die Verfügbarkeit von Kompetenzen in der Netto-Null-Industrie haben könnten, berücksichtigen und versuchen, die Regulierung in diesen Bereichen so weit wie möglich zu begrenzen.

(109) Stellen die Mitgliedstaaten fest, dass die von den Akademien entwickelten Lernprogramme den spezifischen Qualifikationen entsprechen, die vom Aufnahmemitgliedstaat für den Zugang zu reglementierten Tätigkeiten im Rahmen eines Berufs von besonderer Bedeutung für die Netto-Null-Technologien-Industrie in diesem Mitgliedstaat gefordert werden, so sollten die Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit dem Zugang zu einem reglementierten Beruf und im Hinblick auf die Mobilität in Berufen der Netto-Null-Industrie diese Zertifikate als ausreichenden Ausbildungsnachweis gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [48] behandeln.

(110) Der Beitrag der Netto-Null-Technologien zu den Dekarbonisierungszielen der Union kann nur dann zum Tragen kommen, wenn diese Technologien auch eingesetzt werden. Dieser Einsatz wird wahrscheinlich in gewissem Umfang in den Privathaushalten stattfinden, aber der größte Teil der Dekarbonisierung dürfte durch die Dekarbonisierung der industriellen Prozesse erzielt werden. Wenn sichergestellt werden soll, dass die entsprechenden Investitionen für eine solche Dekarbonisierung in der Union getätigt werden, die für die Sicherung hochwertiger Arbeitsplätze und des Wohlstands in der Union sowie für die Verwirklichung der Dekarbonisierungsziele der Union von wesentlicher Bedeutung sind, ist es besonders wichtig, dass diese Verordnung zur Verbesserung des Investitionsklimas für die Industrie in der Union beiträgt.

[47] Richtlinie (EU) 2018/958 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 25).

[48] Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22).

(111) Auf Unionsebene sollte eine Plattform eingerichtet werden, die sich aus den Mitgliedstaaten zusammensetzt und in der die Kommission den Vorsitz führt. Die kann die Kommission und die Mitgliedstaaten in spezifischen Fragen beraten und unterstützen und ein Referenzgremium bilden, in dem die Kommission und die Mitgliedstaaten ihre Maßnahmen koordinieren und den Informationsaustausch über Fragen im Zusammenhang mit dieser Verordnung erleichtern können. Die Plattform sollte außerdem die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben, insbesondere in Bezug auf Genehmigungen, wahrnehmen, einschließlich der Aufgaben im Zusammenhang mit den zentralen Kontaktstellen, den Projekten für Netto-Null-Technologien, der Koordinierung der Finanzierung, der Erschließung von Märkten, den Kompetenzen, den Reallaboren für Netto-Null-Technologien sowie der Unterstützung der Kommission bei der Bewertung der Durchführbarkeit und Verhältnismäßigkeit der Vorlage von Vorschlägen für Maßnahmen, falls die Kommission zu dem Schluss kommt, dass die allgemeinen Ziele dieser Verordnung voraussichtlich nicht erreicht werden. Erforderlichenfalls kann die Plattform ständige oder nichtständige Untergruppen einrichten und Dritte einladen, z. B. Sachverständige oder Vertreter aus den Netto-Null-Industrien.

(112) Die Plattform sollte, soweit angemessen und sinnvoll, eine enge Zusammenarbeit mit anderen einschlägigen Initiativen, Plattformen und Gruppen der Kommission anstreben, um Synergien anzustreben, Fachwissen und Informationen auszutauschen sowie die Einbeziehung von Interessenträgern zu fördern, wobei gleichzeitig Doppelarbeit und Überschneidungen zu vermeiden sind. Die Plattform wird mit den bestehenden Industrieallianzen der Union zusammenarbeiten und so einen Beitrag zur Arbeit der Allianzen leisten, indem sie die Mitgliedstaaten einbezieht. Wichtige Allianzen für die Zusammenarbeit mit der Plattform sind die Europäische Batterie-Allianz, die Europäische Allianz der Photovoltaikindustrie, die Europäische Allianz für sauberen Wasserstoff, die Allianz für emissionsfreie Luftfahrt, die Allianz für Prozessoren und Halbleitertechnologien und die Industrieallianz für die Wertschöpfungskette erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe. Auch Sektoren, die bisher noch nicht in Industrieallianzen vertreten sind, profitieren von dem strukturierten Rahmen, der mit der Plattform geboten wird. In Bezug auf strategische Partnerschaften im Bereich Netto-Null-Technologien ist gegebenenfalls eine enge Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für kritische Rohstoffe vorgesehen.

(113) Damit sich die Industrie wirksam an den Wandel im Bereich Klima und die Energie anpassen kann, ist es besonders wichtig, den Regelungs- und Verwaltungsaufwand zu verringern und einen geeigneten Rechtsrahmen zu schaffen. Daher sollte die Union anstreben, bis 2030 den allgemeinen Regelungsaufwand für die Industrie, insbesondere den Regelungsaufwand für das Inverkehrbringen eines neuen Produkts, auf dem Binnenmarkt erheblich zu verringern. Diese Anstrengungen sollten insbesondere innerhalb des Rahmens für bessere Rechtsetzung und unbeschadet der Umwelt- und Arbeitsnormen der Union unternommen werden. Die Kommission sollte die Plattform auf der Grundlage des Berichts der Kommission vom 24. Oktober 2023 mit dem Titel „Fortschritte bei der Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der Technologien für saubere Energie“ und der jährlichen Aufwandserhebung der Kommission von 2022 über die Entwicklung des Regelungs- und Verwaltungsaufwands für Industrien für Netto-Null-Technologien in der Union informieren. Um es den Organen der Union zu erleichtern, den Regelungsaufwand für Industrien für Netto-Null-Technologien auf ein Minimum zu beschränken, wird mit der vorliegenden Verordnung eine Wissenschaftliche Beratungsgruppe für den Regelungsaufwand der Netto-Null-Industrien (im Folgenden „Wissenschaftliche Beratungsgruppe“) eingerichtet. Die Wissenschaftliche Beratungsgruppe sollte wissenschaftlich fundierte Empfehlungen zu den Auswirkungen des Regelungsaufwands auf Netto-Null-Industrien in der Union ausarbeiten, wobei sie bei der Bewertung der Auswirkungen des Regelungsaufwands eine wissenschaftlich fundierte Methode anwendet und gegebenenfalls das Instrumentarium für eine bessere Rechtsetzung berücksichtigt. Die Arbeit der Wissenschaftlichen Beratungsgruppe lässt die Vorrechte der Organe der Union unberührt.

(114) Gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 müssen die Mitgliedstaaten aktualisierte Entwürfe ihrer nationalen Energie- und Klimapläne für 2021-2030 vorlegen. Wie in den Leitlinien der Kommission für die Mitgliedstaaten zu diesen Aktualisierungen betont wird, sollten in den aktualisierten nationalen Energie- und Klimaplänen die Ziele und Strategien der Mitgliedstaaten zur Erleichterung des Ausbaus von Projekten zur Fertigung von kommerziell verfügbaren energieeffizienten und CO_2-armen Technologien, Ausrüstungen und wichtiger Bauteile in ihrem Hoheitsgebiet beschrieben werden. In diesen Plänen sollten auch die Ziele und Strategien der Mitgliedstaaten dargelegt werden, mit denen dieser Ausbau durch Bemühungen zur Diversifizierung in Drittstaaten erreicht und deren Industrie in die Lage versetzt wird, CO_2-Emissionen abzuscheiden, zu transportieren und dauerhaft in geologischen Speicherstätten zu speichern. Der Bedarf an Netto-Null-Technologien sollte anhand dieser Pläne ermittelt werden. Berücksichtigen Mitgliedstaaten die vorliegende Verordnung bei der Ausarbeitung ihrer nationalen Energie- und Klimapläne, so sollten die Mitgliedstaaten langfristig sowohl der allgemeinen Wettbewerbsfähigkeit als auch der Forschung und Innovation im Bereich der Netto-Null-Industrien Rechnung tragen.

(115) Im Rahmen des Industrieplans für den Grünen Deal kündigte die Kommission an, dass sie beabsichtigt, Netto-Null-Industriepartnerschaften zu schließen, die sich auf Netto-Null-Technologien erstrecken, und ihre Anstrengungen zur Bündelung der Kräfte mit Partnern, die sich dem Übereinkommen von Paris verpflichtet haben, zu verstärken. Die Zusammenarbeit im Rahmen solcher Partnerschaften dürfte die Einführung von Netto-Null-Technologien weltweit fördern und sich gegenseitig verstärkende Partnerschaften zwischen der Union und Drittländern unterstützen, einschließlich nachhaltiger Investitionen und technischer Hilfe. Die Netto-Null-Industriepartnerschaften sollten für die Union und ihre Partner von beiderseitigem Nutzen sein und zur Verwirklichung der globalen Klimaziele beitragen. Diese Partnerschaften können auch zur Diversifizierung und Resilienz der Versorgung der Union mit Netto-Null-Technologien und deren Bauteilen beitragen, den Informationsaustausch

zwischen der Union und ihren Partnern über die Entwicklung von Netto-Null-Technologien verbessern und die Industrien für Netto-Null-Technologien der Union bei der Erschließung des globalen Markts für saubere Energie unterstützen und gleichzeitig neu entstehende Industrien im Bereich der Technologien für saubere Energie in Drittländern mit klaren komparativen Vorteilen unterstützen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten können die Netto-Null-Industriepartnerschaften im Rahmen der Plattform koordinieren und bestehende einschlägige Partnerschaften und Prozesse wie grüne Partnerschaften, Energiedialoge und andere Formen bestehender bilateraler vertraglicher Vereinbarungen sowie mögliche Synergien mit einschlägigen bilateralen Abkommen der Mitgliedstaaten mit Drittländern erörtern.

(116) Die Union sollte danach streben, den internationalen Handel und Investitionen in Netto-Null-Technologien zu diversifizieren und zu stimulieren, indem sie Partnerschaften zum gegenseitigen Nutzen aufbaut, und gleichzeitig weltweit hohe Sozial-, Arbeits- und Umweltstandards fördern. Dies sollte in enger Zusammenarbeit und Partnerschaft mit gleich gesinnten Ländern im Wege von bestehenden Übereinkünften oder neuen strategischen Verpflichtungen geschehen. Auf ähnliche Weise sollte eine verstärkte internationale Kooperation bei Forschungs- und Innovationsbemühungen zur Entwicklung und Einführung von Netto-Null-Technologien in enger Zusammenarbeit mit den Partnerländern in offener und ausgewogener Weise und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und der beiderseitigen Interessen verfolgt werden.

(117) Um potenzielle Versorgungsrisiken im Zusammenhang mit Netto-Null-Technologien zu ermitteln und zu mindern, sollte es möglich sein, Indikatoren in Bezug auf Markttrends, Fertigungskapazitäten, Innovation, Beschäftigung und Kompetenzen, die Dauer von Genehmigungsverfahren für Netto-Null-Technologien sowie CO_2-Injektionskapazitäten kontinuierlich zu überwachen. Derzeit stehen jedoch keine ausreichenden hochwertigen Daten zur Verfügung, um diese Indikatoren zu überwachen. Da die in dieser Verordnung vorgesehenen Aufgaben von der Verfügbarkeit hochwertiger Daten abhängen, ist es erforderlich, dass die Kommission bei ihrer Überwachung zwischen den Netto-Null-Technologien auf der Grundlage ihrer jeweiligen Bedeutung in der Union Prioritäten setzt und gleichzeitig an der Verbesserung der Verfügbarkeit dieser Daten arbeitet. Die Kommission wird auch eng mit Eurostat, der statistischen Stelle der Union, zusammenarbeiten, um gemeinsame Kodizes für Netto-Null-Technologien zu entwickeln, die für eine hochwertige langfristige Berichterstattung und Statistik notwendig sind.

(118) Wird der Kommission gemäß dieser Verordnung die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 AEUV übertragen, so ist es besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen im Einklang mit den Grundsätzen erfolgen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 ([49]) niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und Letztere haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(119) Soweit es sich bei einer der in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen um eine staatliche Beihilfe handelt, gelten die Bestimmungen über solche Maßnahmen unbeschadet der Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV.

(120) Da das Ziel dieser Verordnung auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Unionsebene zu erreichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht die vorliegende Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

(1) Das allgemeine Ziel dieser Verordnung besteht darin, das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern, indem ein Rahmen geschaffen wird mit dem Ziel, den Zugang der Union zu einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit Netto-Null-Technologien sicherzustellen, unter anderem durch den Ausbau der Fertigungskapazitäten für Netto-Null-Technologien und ihrer Lieferketten zur Sicherung ihrer Widerstandsfähigkeit, und gleichzeitig dazu beigetragen wird, im

([49]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

Sinne der Verordnung (EU) 2021/1119 die Klimaziele der Union und das Unionsziel für die Klimaneutralität im Hinblick auf die Dekarbonisierung der Wirtschaft und Gesellschaft der Union zu erreichen, und indem hochwertige Arbeitsplätze im Bereich der Netto-Null-Technologien gefördert werden, wodurch auch die Wettbewerbsfähigkeit der Union verbessert wird.

(2) Um das in Absatz 1 genannte allgemeine Ziel zu erreichen, werden in dieser Verordnung Maßnahmen festgelegt, die darauf abzielen,

a) das Risiko von Versorgungsunterbrechungen im Zusammenhang mit Netto-Null-Technologien, die voraussichtlich den Wettbewerb verzerren und den Binnenmarkt fragmentieren würden, zu verringern, indem insbesondere der Ausbau der Fertigungskapazitäten für Netto-Null-Technologien und ihrer Lieferketten geprüft und unterstützt wird,

b) einen Unionsmarkt für CO_2-Speicherdienste zu schaffen,

c) die Nachfrage nach nachhaltigen und widerstandsfähigen Netto-Null-Technologien durch Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge, Auktionen und andere Formen der öffentlichen Intervention zu fördern,

d) die Kompetenzen durch die Unterstützung der Akademien zu verbessern, wodurch hochwertige Arbeitsplätze gesichert und geschaffen werden,

e) Innovationen durch die Einrichtung von Reallaboren für Netto-Null-Technologien, die Koordinierung von Forschungs- und Innovationstätigkeiten durch die Lenkungsgruppe für den Strategieplan für Energietechnologie sowie durch die Nutzung der vorkommerziellen Auftragsvergabe und der Vergabe öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen zu unterstützen;

f) die Fähigkeit der Union, das Versorgungsrisiko im Zusammenhang mit Netto-Null-Technologien zu überwachen und zu mindern, zu verbessern.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Netto-Null-Technologien, mit Ausnahme der Artikel 33 und 34 dieser Verordnung, die für innovative Netto-Null-Technologien und andere innovative Technologien gelten. Kritische Rohstoffe, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2024/1252 fallen, sind vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen.

(2) Bei integrierten Herstellungsanlagen, die die Herstellung von Materialien abdecken, die in den Anwendungsbereich sowohl der Verordnung (EU) 2024/1252 als auch der vorliegenden Verordnung fallen, ist das Endprodukt der Anlagen ausschlaggebend dafür, welche Verordnung anzuwenden ist.

(3) Mit Ausnahme der Artikel 5, 25, 26 und 28 gilt diese Verordnung für Projekte zur Dekarbonisierung energieintensiver Industrien, die Teil der Lieferkette einer Netto-Null-Technologie sind und durch die die in CO_2-Äquivalent gemessenen Emissionsraten industrieller Verfahren erheblich und dauerhaft gesenkt werden, soweit dies technisch machbar ist.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Netto-Null-Technologien“ die in Artikel 4 aufgeführten Technologien, wenn es sich dabei um Endprodukte oder in erster Linie für die Herstellung dieser Produkte verwendete spezifische Bauteile oder spezielle Maschinen handelt;

2. „Bauteil“ ein Teil eines Endprodukts einer Netto-Null-Technologie, das von einem Unternehmen hergestellt und gehandelt wird und auch verarbeitete Materialien umfasst;

3. „Technologien für erneuerbare Energien“ Technologien zur Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen;

4. „Energie aus erneuerbaren Quellen“ Energie aus erneuerbaren Quellen oder erneuerbare Energie im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2018/2001;

5. „Energiespeicherung“ die Strom- und Wärmespeicherung sowie andere Formen zur Speicherung nichtfossiler Energie;

6. „erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs“ erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Sinne des Artikels 2 Absatz 2Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001;

7. „nachhaltige alternative Kraftstoffe“ für den Luftverkehr bestimmte nachhaltige Flugkraftstoffe, synthetische kohlenstoffarme Flugkraftstoffe oder Wasserstoff für die Luftfahrt im Sinne von Artikel 3 Nummer 7, 13 oder 17 der Verordnung (EU) 2023/2405 oder für den Seeverkehr bestimmte, gemäß Artikel 10 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) 2023/1805 ausgewiesene Kraftstoffe;

8. „transformative industrielle Technologien für die Dekarbonisierung“ den Ausbau der Fertigungskapazitäten für transformative industrielle Technologien, die eingesetzt werden, um die in CO_2-Äquivalent gemessenen Emissionsraten einer gewerblichen Anlage eines energieintensiven Betriebs im Sinne von Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/96/EG ([50]) des Rates in den Sektoren Stahl, Aluminium, Nichteisenmetalle, Chemikalien, Zement, Kalk, Glas, Keramik, Düngemittel sowie Halbstoffe und Papier erheblich und dauerhaft zu senken, soweit dies technisch machbar ist;

9. „biotechnologische Klimaschutz- und Energielösungen“ Technologien, bei denen Mikroorganismen oder biologische Moleküle wie Enzyme, Harze oder Biopolymere verwendet werden, mit denen die CO_2-Emissionen verringert werden können, da sie energieintensive fossile oder chemische Inputs in industriellen Herstellungsverfahren, die unter anderem für die CO_2-Abscheidung, die Herstellung von Biokraftstoffen und die Herstellung von biobasierten Werkstoffen relevant sind, im Einklang mit den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft ersetzen;

10. „in erster Linie verwendete“ den Umstand, dass die im Anhang aufgeführten Endprodukte und spezifischen Bauteile für die Herstellung von Netto-Null-Technologien wesentlich sind oder dass Endprodukte, spezifische Bauteile und spezielle Maschinen für die Herstellung von Netto-Null-Technologien wesentlich sind und dies aus Nachweisen hervorgehen muss, die der Projektträger einer zuständigen nationalen Behörde vorlegt, mit Ausnahme von Projekten zur Dekarbonisierung energieintensiver Industrien, für die ein solcher Nachweis nicht erforderlich ist;

11. „verarbeitete Materialien“ Materialien, die so verarbeitet wurden, dass sie für eine bestimmte Funktion in einer Lieferkette für eine Netto-Null-Technologie geeignet sind, mit Ausnahme kritischer Rohstoffe im Sinne des Artikels 4 der Richtlinie (EU) 2024/1252;

12. „innovative Netto-Null-Technologien“ Netto-Null-Technologien, die echte Innovationen umfassen, die derzeit nicht auf dem Unionsmarkt verfügbar sind und die einen Fortschrittsgrad erreicht haben, der eine Testung in kontrollierter Umgebung ermöglicht;

13. „andere innovative Technologien“ energiebezogene oder klimaschutzbezogene Technologien, die nachweislich zur Dekarbonisierung von Industrie- oder Energiesystemen beitragen und strategische Abhängigkeiten verringern können und die echte Innovationen umfassen, die derzeit nicht auf dem Unionsmarkt verfügbar sind und die einen Fortschrittsgrad erreicht haben, der eine Testung in kontrollierter Umgebung ermöglicht;

14. „vorkommerzielle Auftragsvergabe“ die Beschaffung innovativer Netto-Null-Technologien in einer vorkommerziellen Phase, die durch eine Risiko-Nutzen-Teilung zu Marktbedingungen und eine wettbewerbsorientierte Entwicklung in Phasen gekennzeichnet ist;

15. „Vergabe öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen“ ein Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge, bei dem öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber als Erstkunde für Netto-Null-Technologien auftreten und das eine Konformitätsprüfung umfassen kann;

16. „Projekt zur Fertigung von Netto-Null-Technologien“ eine geplante gewerbliche Anlage oder die Erweiterung oder Umwidmung einer bestehenden Anlage, um Netto-Null-Technologien herstellen zu können, oder ein Projekt zur Dekarbonisierung energieintensiver Industrien;

17. „Projekte zur Dekarbonisierung energieintensiver Industrien“ den Bau oder die Umwandlung der gewerblichen Anlage eines energieintensiven Betriebs im Sinne von Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2003/96/EG in den Sektoren Stahl, Aluminium, Nichteisenmetalle, Chemikalien, Zement, Kalk, Glas, Keramik, Düngemittel sowie Halbstoffe und Papier, die Teil der Lieferkette einer Netto-Null-Technologie sind und durch die die in CO_2-Äquivalent gemessenen Emissionsraten industrieller Verfahren erheblich und dauerhaft gesenkt werden sollen, soweit dies technisch machbar ist;

([50]) Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51).

18. „strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien“ ein Projekt zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, ein Projekt zur CO_2-Abscheidung, ein Projekt zur CO_2-Speicherung oder ein CO_2-Transportinfrastruktur-Projekt, das in der Union angesiedelt ist und von einem Mitgliedstaat gemäß den Artikeln 13 und 14 als ein strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien anerkannt wurde;

19. „Genehmigungsverfahren“ ein Verfahren, das alle einschlägigen Genehmigungen für den Bau, die Ausweitung, die Umwandlung und den Betrieb von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien und von strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien abdeckt, einschließlich Baugenehmigungen, chemikalienbezogene Genehmigungen und Netzanschlussgenehmigungen sowie Umweltprüfungen und -genehmigungen sofern erforderlich, und das alle Anträge und Verfahren von der Bestätigung der Vollständigkeit des Antrags bis zur Mitteilung der umfassenden Entscheidung über das Ergebnis des Verfahrens durch die betreffende zentrale Kontaktstelle umfasst, sowie im Hinblick auf die geologische Speicherung von CO_2 das Speichergenehmigungsverfahren, das die Bearbeitung aller erforderlichen Genehmigungen für Übertageanlagen, die für den Betrieb einer Speicherstätte beantragt werden, einschließlich Baugenehmigungen und Rohrleitungsgenehmigungen, sowie die Umweltgenehmigung für die Injektion und Speicherung von CO_2, die gemäß der Richtlinie 2009/31/EG erteilt wird, betrifft;

20. „umfassende Entscheidung“ die von den Behörden eines Mitgliedstaats getroffene Entscheidung oder Reihe von Entscheidungen darüber, ob einem Projektträger die Genehmigung für die Durchführung eines Projekts zur Fertigung von Netto-Null-Technologien erteilt wird, unbeschadet etwaiger Entscheidungen, die in einem Rechtsbehelfsverfahren getroffen werden;

21. „Projektträger“ ein Unternehmen oder Unternehmenskonsortium, das ein Projekt zur Fertigung von Netto-Null-Technologien oder ein strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien entwickelt;

22. „Reallabor für Netto-Null-Technologien“ ein Programm, das es Unternehmen ermöglicht, innovative Netto-Null-Technologien und andere innovative Technologien in einem kontrollierten realen Umfeld im Rahmen eines spezifischen Plans zu testen, der von einer zuständigen Behörde entwickelt und überwacht wird;

23. „Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge“ eines der folgenden Verfahren:

    a) alle Arten von Vergabeverfahren nach der Richtlinie 2014/24/EU für den Abschluss eines öffentlichen Auftrags oder nach der Richtlinie 2014/25/EU für den Abschluss eines Liefer-, Bauleistungs- und Dienstleistungsauftrags,

    b) ein Verfahren zur Vergabe von Bau- oder Dienstleistungskonzessionen nach der Richtlinie 2014/23/EU;

24. „öffentlicher Auftraggeber“ im Zusammenhang mit Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge einen öffentlichen Auftraggeber im Sinne des Artikels 6 der Richtlinie 2014/23/EU, des Artikels 2 Absatz 1 Nummer 1 der Richtlinie 2014/24/EU und des Artikels 3 der Richtlinie 2014/25/EU;

25. „Auftraggeber“ im Zusammenhang mit Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge einen Auftraggeber im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 2014/23/EU und des Artikels 4 der Richtlinie 2014/25/EU;

26. „Auftrag“ im Zusammenhang mit Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge öffentliche Aufträge im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Nummer 5 der Richtlinie 2014/24/EU, Liefer-, Bau- und Dienstleistungsaufträge im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie 2014/25/EU und Konzessionen im Sinne des Artikels 5 Nummer 1 der Richtlinie 2014/23/EU;

27. „Auktion“ einen Mechanismus für wettbewerbliche Vergabeverfahren zur Förderung der Erzeugung oder des Verbrauchs von Energie aus erneuerbaren Quellen, der nicht unter die Richtlinie 2009/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([51]) oder unter die Richtlinie 2014/23/EU, 2014/24/EU oder 2014/25/EU fällt;

28. „CO_2-Injektionskapazität“ die gemäß der Richtlinie 2009/31/EG zulässige jährliche CO_2-Menge, die in eine operative geologische Speicherstätte injiziert werden kann, um Emissionen zu verringern oder die CO_2-Entnahme zu erhöhen, insbesondere aus industriellen Großanlagen, und die in Tonnen pro Jahr gemessen wird;

29. „CO_2-Transportinfrastruktur“ das Netz von Pipelines, einschließlich der zugehörigen Verdichterstationen, für den Transport von CO_2 zur Speicherstätte sowie alle Schiffs-, Straßen- oder Schienenverkehrsmittel, einschließlich Verflüssigungsvorrichtungen und vorübergehende Speicheranlagen falls erforderlich, für den Transport von CO_2 zu den Hafenanlagen und zur Speicherstätte;

([51]) Richtlinie 2009/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe bestimmter Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge in den Bereichen Verteidigung und Sicherheit und zur Änderung der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG (ABl. L 216 vom 20.8.2009, S. 76).

30. „Integration des Energiesystems“ Lösungen für die Planung und den Betrieb des Energiesystems als Ganzes unter Einbeziehung verschiedener Energieträger, Infrastrukturen und Verbrauchssektoren, indem eine stärkere Verknüpfung untereinander geschaffen wird mit dem Ziel, nichtfossile, flexible, zuverlässige und ressourceneffiziente Energiedienstleistungen zu den geringstmöglichen Kosten für die Gesellschaft, die Wirtschaft und die Umwelt zu erbringen;

31. „Netto-Null-Industriepartnerschaften“ eine Verpflichtung zwischen der Union und einem Drittland, die Zusammenarbeit in Bezug auf Netto-Null-Technologien durch ein nicht verbindliches Instrument zu verstärken, in dem konkrete Maßnahmen von beiderseitigem Interesse festgelegt werden;

32. „neuartig“ eine neue oder erheblich modernisierte Anlage für eine Netto-Null-Technologie, die Innovationen in Bezug auf den Fertigungsprozess der Netto-Null-Technologie bietet und die in der Union noch nicht in wesentlichem Umfang vorhanden ist oder deren Bau innerhalb der Union zugesagt worden ist;

33. „Fertigungskapazität“ die Gesamtleistung der im Rahmen eines Fertigungsprojekts hergestellten Netto-Null-Technologien oder — wenn im Rahmen eines Fertigungsprojekts spezifische Bauteile oder spezielle Maschinen hergestellt werden, die in erster Linie für die Herstellung solcher Produkte und nicht der Endprodukte selbst verwendet werden — die Leistung der Endprodukte, für die solche Bauteile oder spezielle Maschinen hergestellt werden.

Artikel 4

Liste der Netto-Null-Technologien

(1) Bei den Netto-Null-Technologien, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, handelt es sich um

a) Solartechnologien, einschließlich photovoltaische, thermoelektrische und thermische Solartechnologien,

b) Technologien für Onshore-Windkraft und erneuerbare Offshore-Energie,

c) Batterie- und Energiespeichertechnologien,

d) Wärmepumpen und Technologien für geothermische Energie,

e) Wasserstofftechnologien, einschließlich Elektrolyseure und Brennstoffzellen,

f) Technologien für nachhaltiges Biogas und Biomethan,

g) Technologien zur Abscheidung und Speicherung von CO_2,

h) Stromnetztechnologien, einschließlich elektrischer Ladetechnologien für den Verkehr und Technologien zur Digitalisierung des Netzes,

i) Technologien für Kernspaltungsenergie, einschließlich Technologien für den Kernbrennstoffkreislauf,

j) Technologien für nachhaltige alternative Kraftstoffe,

k) Wasserkrafttechnologien,

l) Technologien für erneuerbare Energie, die nicht unter die vorstehenden Kategorien fallen,

m) energiesystembezogene Energieeffizienztechnologien, einschließlich Wärmenetztechnologien,

n) Technologien für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs,

o) biotechnologische Klimaschutz- und Energielösungen,

p) transformative industrielle Technologien für die Dekarbonisierung, die nicht unter die vorstehenden Kategorien fallen,

q) Technologien zum Transport und zur Nutzung von CO_2,

r) Windantriebs- und Elektroantriebstechnologien für den Verkehr,

s) Nukleartechnologien, die nicht unter die vorstehenden Kategorien fallen.

(2) Absatz 1 berührt nicht das Recht eines Mitgliedstaats, seine Wahl zwischen verschiedenen Energiequellen und die allgemeine Struktur seiner Energieversorgung zu bestimmen.

(3) Absatz 1 berührt nicht die Zuweisung von Mitteln der Union, insbesondere nicht in Bezug auf die nach den entsprechenden Verfahren angenommenen Förderfähigkeits- oder Gewährungskriterien oder die Unterstützung durch die Union über die EIB.

KAPITEL II

GRUNDLEGENDE VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE FERTIGUNG VON NETTO-NULL-TECHNOLOGIEN

ABSCHNITT I

Richtwerte

Artikel 5

Richtwerte

(1) Die Kommission und die Mitgliedstaaten unterstützen Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien im Einklang mit diesem Kapitel, um die Verringerung der strategischen Abhängigkeiten von Netto-Null-Technologien und ihren Lieferketten in der Union sicherzustellen, indem sie für diese Technologien eine Fertigungskapazität erreichen, die Folgendem entspricht:

a) einem Richtwert von mindestens 40 % des jährlichen Bedarfs der Union in Bezug auf die entsprechenden Technologien, die zur Verwirklichung der Klima- und Energieziele der Union für 2030 erforderlich sind;

b) einem höheren Unionsanteil für die entsprechenden Technologien, um auf der Grundlage einer Überwachung gemäß Artikel 42 bis zum Jahr 2040 15 % der Weltproduktion zu erreichen, es sei denn, die höhere Fertigungskapazität der Union würde den Bedarf der Union in Bezug auf die entsprechenden Technologien, die zur Verwirklichung der Klima- und Energieziele der Union für 2040 erforderlich sind, deutlich übersteigen.

ABSCHNITT II

Straffung der Verwaltungs- und Genehmigungsverfahren

Artikel 6

Zentrale Kontaktstellen

(1) Die Mitgliedstaaten nehmen bis zum 30. Dezember 2024 die Einrichtung oder Benennung einer oder mehrerer Behörden als zentrale Kontaktstellen auf der einschlägigen Verwaltungsebene vor. Jede Kontaktstelle ist zuständig für die Erleichterung und Koordinierung des Genehmigungsverfahrens für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien, und für die Bereitstellung von Informationen über die Straffung der Verwaltungsverfahren gemäß Artikel 7, einschließlich Informationen darüber, wann ein Antrag gemäß Artikel 9 Absatz 10 als vollständig gilt.

(2) Wenn ein Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 dieses Artikels mehrere zentrale Kontaktstellen einrichtet oder benennt, so stellt der Mitgliedstaat Instrumente bereit, die die Projektträger dabei unterstützen, die geeignete eingerichtete oder benannte Kontaktstelle auf der gemäß Artikel 7 eingerichteten Website zu finden.

(3) Die gemäß Absatz 1 eingerichtete oder benannte zentrale Kontaktstelle ist die einzige Kontaktstelle für den Projektträger in dem Genehmigungsverfahren für ein Projekt zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich eines strategischen Projekts für Netto-Null-Technologien. Sie koordiniert und erleichtert die Einreichung aller relevanten Unterlagen und Informationen und teilt dem Projektträger das Ergebnis der umfassenden Entscheidung mit.

(4) Die Projektträger haben die Möglichkeit, alle Unterlagen, die für das Genehmigungsverfahren relevant sind, in elektronischer Form einzureichen.

(5) Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass alle einschlägigen Studien, Genehmigungen oder Zulassungen, die für ein bestimmtes Projekt durchgeführt bzw. erteilt wurden, berücksichtigt und keine doppelten Studien, Genehmigungen oder Zulassungen verlangt werden, sofern dies nicht nach Unionsrecht oder nationalem Recht vorgeschrieben ist.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Antragsteller bei Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren leichten Zugang zu Informationen über und Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten haben, gegebenenfalls auch über alternative Streitbeilegungsverfahren, wenn solche Verfahren im nationalen Recht vorgesehen sind.

(7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zentralen Kontaktstellen und alle anderen für die einzelnen Schritte des Genehmigungsverfahrens, einschließlich aller Verfahrensschritte, zuständigen Behörden über ausreichend qualifiziertes Personal und ausreichende finanzielle, technische und technologische Ressourcen — gegebenenfalls auch für die Weiterbildung und Umschulung — verfügen, die für die wirksame Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung erforderlich sind.

(8) Über die in den Artikeln 38 und 39 genannte Plattform findet regelmäßig eine Erörterung der Umsetzung dieses Abschnitts und der Artikel 15 und 16 sowie ein Austausch über bewährte Verfahren zur Organisation der zentralen Kontaktstellen statt.

(9) Die am Genehmigungsverfahren beteiligten Behörden und andere betroffene Behörden legen die Anforderungen an die Informationen, die von einem Projektträger vor Beginn des Genehmigungsverfahrens verlangt werden, und deren Umfang fest und unterrichten die betreffende Kontaktstelle entsprechend.

Artikel 7

Online-Zugänglichkeit von Informationen

Die Mitgliedstaaten gewähren online, zentral und in leichter Weise zu folgenden Punkten Zugang zu Informationen über Verfahren, die für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien, relevant sind:

a) die in Artikel 6 Absatz 1 genannten zentralen Kontaktstellen,

b) das Genehmigungsverfahren, einschließlich Informationen über die Beilegung von Streitigkeiten,

c) Finanzierungs- und Investitionsdienstleistungen,

d) Finanzierungsmöglichkeiten auf Ebene der Union oder der Mitgliedstaaten,

e) Dienstleistungen zur Unterstützung von Unternehmen, darunter u. a. Körperschaftsteuererklärungen, lokale Steuergesetze oder Arbeitsrecht.

Artikel 8

Beschleunigung der Umsetzung

Die Mitgliedstaaten leisten Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, die in ihrem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, verwaltungstechnische Unterstützung, um deren rechtzeitige und wirksame Umsetzung zu erleichtern, wobei den an den Projekten beteiligten KMU besondere Aufmerksamkeit gilt; dies erfolgt unter anderem durch die Bereitstellung von

a) Unterstützung in Bezug auf die Einhaltung der geltenden Verwaltungs- und Berichtspflichten,

b) Unterstützung für Projektträger bei der Information der Öffentlichkeit, um die Akzeptanz des Projekts in der Öffentlichkeit zu erhöhen,

c) Unterstützung für Projektträger im Rahmen des Genehmigungsverfahrens, vor allem für KMU.

Artikel 9

Dauer des Genehmigungsverfahrens

(1) Das Genehmigungsverfahren für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien darf die folgenden Fristen nicht überschreiten:

a) zwölf Monate für den Bau oder die Ausweitung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien mit einer jährlichen Fertigungskapazität von weniger als 1 GW;

b) achtzehn Monate für den Bau oder die Ausweitung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien mit einer jährlichen Fertigungskapazität von 1 GW oder mehr.

(2) Das Genehmigungsverfahren für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, bei denen die jährliche Fertigungskapazität nicht in GW gemessen wird, darf eine Frist von achtzehn Monaten nicht überschreiten.

(3) Erfordern Projekte zur Dekarbonisierung energieintensiver Industrien, auch wenn sie als strategische Projekte anerkannt sind, den Bau mehrerer Anlagen oder Einheiten an einem Standort, so können der Projektträger und die zentrale Kontaktstelle vereinbaren, das Projekt in mehrere kleinere Projekte aufzuteilen, um die geltenden Fristen einzuhalten.

(4) Ist gemäß der Richtlinie 2011/92/EU eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, so wird der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer i jener Richtlinie genannte Prüfungsschritt nicht auf die Dauer des Genehmigungsverfahrens gemäß den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels angerechnet.

(5) Führt die Konsultation gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer ii der Richtlinie 2011/92/EU dazu, dass der Bericht über die Umweltverträglichkeitsprüfung um zusätzliche Informationen ergänzt werden muss, kann die zentrale Kontaktstelle dem Projektträger die Möglichkeit geben, zusätzliche Informationen vorzulegen. In diesem Fall teilt die zentrale Kontaktstelle dem Projektträger das Datum mit, zu dem die zusätzlichen Informationen fällig sind; dieses Datum muss mindestens 30 Tage nach dem Datum der Mitteilung liegen. Der Zeitraum zwischen der Fälligkeit der zusätzlichen Informationen und der Vorlage dieser Informationen wird nicht auf die Dauer des Genehmigungsverfahrens gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels angerechnet.

(6) In Ausnahmefällen, wenn die Art, die Komplexität, der Standort oder der Umfang des vorgeschlagenen Projekts zur Fertigung von Netto-Null-Technologien oder des vorgeschlagenen strategischen Projekts für Netto-Null-Technologien dies erfordern, kann ein Mitgliedstaat die in den Absätzen 1, 2 und 7 des vorliegenden Artikels und in Artikel 16 Absätze 1 und 2 genannten Fristen im Einzelfall vor ihrem Ablauf einmalig um höchstens drei Monate verlängern.

(7) Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass das vorgeschlagene Projekt zur Fertigung von Netto-Null-Technologien oder das vorgeschlagene strategische Projekt für Netto-Null-Technologien außergewöhnliche Risiken für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte oder der Bevölkerung mit sich bringt, und ist mehr Zeit erforderlich, um festzustellen, ob Maßnahmen zur Bewältigung identifizierbarer Risiken ergriffen wurden, so kann er die in den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels und in Artikel 16 Absätze 1 und 2 genannten Fristen innerhalb von sechs Monaten nach Beginn des Genehmigungsverfahrens um sechs Monate verlängern.

(8) Bei Anwendung der Absätze 6 und 7 unterrichtet die zentrale Kontaktstelle den Projektträger schriftlich über die Gründe für die Verlängerung und das Datum, an dem die umfassende Entscheidung zu erwarten ist.

(9) Die in Artikel 6 Absatz 1 dieser Richtlinie genannte zentrale Kontaktstelle teilt dem Projektträger das Datum mit, zu dem der Bericht über die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2011/92/EU fällig ist, wobei die Organisation des Genehmigungsverfahrens in dem betreffenden Mitgliedstaat und die Notwendigkeit, ausreichend Zeit für die Bewertung des Berichts einzuräumen, zu berücksichtigen sind. Der Zeitraum zwischen der Fälligkeit des Berichts über die Umweltverträglichkeitsprüfung und der Vorlage dieses Berichts wird nicht auf die Dauer des Genehmigungsverfahrens gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels angerechnet.

(10) Spätestens 45 Tage nach Eingang eines Genehmigungsantrags bestätigt die betreffende zentrale Kontaktstelle, dass der Antrag vollständig ist, bzw. fordert sie den Projektträger auf, unverzüglich einen vollständigen Antrag einzureichen, wenn dieser nicht alle für die Bearbeitung des Antrags erforderlichen Informationen übermittelt hat, wobei sie angibt, welche Informationen fehlen. Wird der eingereichte Antrag ein zweites Mal als unvollständig erachtet, so kann die zentrale Kontaktstelle innerhalb von 30 Tagen nach der zweiten Einreichung die Informationen ein zweites Mal anfordern. Die zentrale Kontaktstelle darf keine Informationen in Bereichen anfordern, die nicht Gegenstand der ersten Anforderung zusätzlicher Informationen sind, und ist nur berechtigt, weitere Nachweise anzufordern, um die festgestellten fehlenden Informationen zu vervollständigen. Das Datum, zu dem die in Artikel 6 Absatz 1 genannte zentrale Kontaktstelle die Vollständigkeit des Antrags bestätigt, gilt als Beginn des Genehmigungsverfahrens für diesen bestimmten Antrag.

(11) Spätestens zwei Monate nach Eingang des Antrags erstellt die zentrale Kontaktstelle in enger Zusammenarbeit mit anderen betreffenden Behörden einen detaillierten Zeitplan für das Genehmigungsverfahren. Dieser Zeitplan beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem die zentrale Kontaktstelle die Vollständigkeit des Antrags anerkennt. Der Zeitplan wird von der zentralen Kontaktstelle auf einer frei zugänglichen Website veröffentlicht.

(12) Die in dem vorliegenden Artikel und in Artikel 16 vorgesehenen Fristen berühren weder die aus dem Unionsrecht und dem Völkerrecht resultierenden Verpflichtungen noch die Rechtsbehelfsverfahren vor Verwaltungsbehörden und die für ein Verfahren vor einem Gericht vorgesehenen Rechtsbehelfe.

(13) Die in dem vorliegenden Artikel und in Artikel 16 für die Genehmigungsverfahren festgelegten Fristen lassen von den Mitgliedstaaten festgelegte kürzere Fristen unberührt.

Artikel 10

Umweltprüfungen und -genehmigungen

(1) Ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den Artikeln 5 und 9 der Richtlinie 2011/92/EU erforderlich, so kann der betreffende Projektträger vor Einreichung des Antrags die zentrale Kontaktstelle um eine Stellungnahme zu dem Umfang und Detaillierungsgrad der Informationen, die gemäß Artikel 5 Absatz 1 der genannten Richtlinie in den Bericht über die Umweltverträglichkeitsprüfung aufzunehmen sind, ersuchen. Die zentrale Kontaktstelle stellt sicher, dass die Stellungnahme so bald wie möglich, spätestens jedoch 45 Tage nach dem Datum, an dem der Projektträger sein Ersuchen um Stellungnahme eingereicht hat, abgegeben wird.

(2) Ergibt sich die Verpflichtung zur Prüfung der Umweltauswirkungen gleichzeitig aus zwei oder mehr der folgenden Richtlinien: Richtlinie 2000/60/EG, Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([52]), Richtlinie 2008/98/EG, Richtlinie 2009/147/EG, Richtlinie 2010/75/EU, Richtlinie 2011/92/EU, Richtlinie 2012/18/EU oder Richtlinie 92/43/EWG, so sorgen die Mitgliedstaaten für die Anwendung koordinierter oder gemeinsamer Verfahren, die alle Anforderungen dieser Gesetzgebungsakte der Union erfüllen.

Im Rahmen des koordinierten Verfahrens gemäß Unterabsatz 1 koordiniert eine zuständige Behörde die verschiedenen einzelnen Prüfungen der Umweltauswirkungen eines bestimmten Projekts, die in den einschlägigen Gesetzgebungsakten der Union vorgeschrieben sind.

Im Rahmen des gemeinsamen Verfahrens gemäß Unterabsatz 1 sieht eine zuständige Behörde eine einzige Prüfung der Umweltauswirkungen eines bestimmten Projekts vor, die in den einschlägigen Gesetzgebungsakten der Union vorgeschrieben ist. Die Anwendung des gemeinsamen oder des koordinierten Verfahrens hat keinen Einfluss auf den Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen Behörden innerhalb von 90 Tagen nach Eingang aller gemäß den Artikeln 5, 6 und 7 der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen Informationen und nach Abschluss der Konsultationen gemäß den Artikeln 6 und 7 der genannten Richtlinie die begründete Schlussfolgerung gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer iv der genannten Richtlinie abgeben.

(4) In Ausnahmefällen, wenn die Art, die Komplexität, der Standort oder der Umfang des vorgeschlagenen Projekts dies erfordern, können die Mitgliedstaaten die in Absatz 3 genannte Frist im Einzelfall vor ihrem Ablauf um höchstens 20 Tage verlängern. In diesem Fall unterrichtet die zentrale Kontaktstelle den Projektträger schriftlich über die Gründe für die Verlängerung und die Frist für ihre begründete Schlussfolgerung.

(5) Der Zeitrahmen, innerhalb dessen die betroffene Öffentlichkeit gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e der Richtlinie 2011/92/EU und die Behörden gemäß Artikel 6 Absatz 1 jener Richtlinie zu dem in Artikel 5 Absatz 1 jener Richtlinie genannten Umweltbericht zu konsultieren sind, beträgt höchstens 85 Tage und im Einklang mit Artikel 6 Absatz 7 jener Richtlinie mindestens 30 Tage. In Fällen, für die Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 jener Richtlinie gilt, kann dieser Zeitraum im Einzelfall auf höchstens 90 Tage verlängert werden.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre zuständigen Behörden und anderen gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Richtlinie 2011/92/EU benannten Behörden über ausreichend qualifiziertes Personal und ausreichende finanzielle, technische und technologische Ressourcen verfügen, um ihren Verpflichtungen gemäß dem vorliegenden Artikel nachzukommen.

Artikel 11

Planung

(1) Nationale, regionale und lokale Behörden, die für die Ausarbeitung von Plänen, einschließlich Plänen zur Zonenabgrenzung, Raumordnung und Flächennutzung, zuständig sind, ziehen in Erwägung, gegebenenfalls Bestimmungen für die Entwicklung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien, und gegebenenfalls von Beschleunigungstälern für die Netto-Null-Industrie sowie der notwendigen Infrastruktur in diese Pläne aufzunehmen. Wird die Aufnahme solcher Bestimmungen in Erwägung gezogen, so haben künstliche und bebaute Flächen, Industrieareale und Industriebrachen Vorrang. Um die Entwicklung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien zu erleichtern, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass alle relevanten Raumplanungsdaten gemäß Artikel 7 online verfügbar sind.

([52]) Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. L 197 vom 21.7.2001, S. 30).

(2) Wenn Pläne Bestimmungen für die Entwicklung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien und ihrer erforderlichen Infrastruktur, enthalten und einer Prüfung gemäß der Richtlinie 2001/42/EG und gemäß Artikel 6 der Richtlinie 92/43/EWG unterliegen, so sind diese Prüfungen miteinander zu kombinieren. Bei der kombinierten Prüfung werden auch die Auswirkungen auf potenziell betroffene Wasserkörper im Sinne der Richtlinie 2000/60/EG, falls vorhanden, untersucht. Sind die betreffenden Mitgliedstaaten verpflichtet, die Auswirkungen bestehender und künftiger Tätigkeiten auf die Meeresumwelt, einschließlich Wechselwirkungen zwischen Land und Meer, gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/89/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([53]) zu prüfen, so werden diese Auswirkungen ebenfalls in der kombinierten Prüfung erfasst. Von der Tatsache, dass Prüfungen gemäß diesem Absatz miteinander kombiniert werden, bleiben ihr Inhalt und ihre Qualität unberührt. Die kombinierten Prüfungen werden so durchgeführt, dass dies nicht zu einer Verlängerung der in dieser Verordnung genannten Fristen führt.

Artikel 12

Anwendbarkeit der UNECE-Übereinkommen

(1) Diese Verordnung lässt die Verpflichtungen aus dem am 25. Juni 1998 in Aarhus unterzeichneten Übereinkommen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten und das am 25. Februar 1991 in Espoo unterzeichnete UNECE-Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen und sein am 21. Mai 2003 in Kyjiw unterzeichnetes Protokoll über die strategische Umweltprüfung unberührt.

(2) Alle gemäß diesem Abschnitt und den Artikeln 8, 15, 16 und 28 getroffen Entscheidungen werden der Öffentlichkeit auf leicht verständliche Weise zugänglich gemacht, und alle Entscheidungen im Zusammenhang mit einem Netto-Null-Technologie-Projekt oder einem strategischen Projekt für Netto-Null-Technologien müssen auf derselben Website verfügbar sein.

ABSCHNITT III

Strategische Projekte für Netto-Null-Technologien

Artikel 13

Auswahlkriterien

(1) Als strategische Projekte für Netto-Null-Technologien erkennen die Mitgliedstaaten in der Union angesiedelte Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien an, die zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele, einschließlich der Klima- und Energieziele der Union, beitragen und mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen:

a) Das Projekt zur Fertigung von Netto-Null-Technologien trägt zur technologischen und industriellen Widerstandsfähigkeit der Netto-Null-Technologien der Union bei, indem die Fertigungskapazitäten für ein Bauteil oder ein Segment der Lieferkette der Netto-Null-Technologie dadurch erhöht werden, dass

   i) für eine Netto-Null-Technologie, bei der die Union zu mehr als 50 % von Einfuhren aus Drittlandländern abhängig ist, zusätzliche Fertigungskapazitäten in der Union geschaffen werden, oder

   ii) ein wesentlicher Beitrag zu den Klima- und Energiezielen der Union für 2030 geleistet wird und so zusätzliche erhebliche Produktionskapazitäten geschaffen werden, oder

   iii) für eine Netto-Null-Technologie, von der die Fertigungskapazitäten der Union einen erheblichen Anteil an der Weltproduktion ausmacht und die eine entscheidende Rolle für die Widerstandsfähigkeit der Union spielt, in der Union zusätzliche Fertigungskapazitäten geschaffen oder bestehende Fertigungskapazitäten auf den neuesten Stand gebracht werden.

b) Das Projekt zur Fertigung von Netto-Null-Technologien hat eindeutig positive Auswirkungen auf die Lieferkette der Netto-Null-Industrie der Union oder auf nachgelagerte Sektoren, indem es europäischen Netto-Null-Industrien Zugang zu der besten verfügbaren Netto-Null-Technologie oder zu Produkten, die in einer neuartigen Fertigungsanlage hergestellt werden, verschafft, und es erfüllt mindestens eines der folgenden Kriterien:

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

i) Durch das Projekt werden in enger Zusammenarbeit mit regionalen und lokalen Behörden, Einrichtungen der allgemeinen und beruflichen Bildung und den Sozialpartnern, einschließlich der Gewerkschaften, Maßnahmen ergriffen, um Arbeitskräfte anzuwerben, zu binden, weiterzubilden oder umzuschulen, die für Netto-Null-Technologien benötigt werden, unter anderem durch Berufsausbildungen, Praktika, Fort- und Weiterbildung;

ii) das Projekt trägt zur Wettbewerbsfähigkeit von KMU als Teil der Lieferkette für Netto-Null-Technologien bei.

c) Das Projekt trägt zur Verwirklichung der Klima- oder Energieziele der Union bei, indem Netto-Null-Technologien durch Verfahren gefertigt werden, mit denen eine verbesserte ökologische Nachhaltigkeit und Umweltleistung oder die Merkmale der Kreislauffähigkeit umgesetzt werden, einschließlich umfassender Energie-, Wasser- und Materialeffizienz mit geringem CO_2-Ausstoß sowie Verfahren, mit denen die in CO_2-Äquivalent gemessenen Emissionsraten erheblich und dauerhaft gesenkt werden.

(2) Die Kommission erlässt bis zum 1. März 2025 einen Durchführungsrechtsakt mit Leitlinien zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Anwendung der in diesem Artikel festgelegten Kriterien. Diese Leitlinien müssen zumindest spezifische Leitlinien zu den Kriterien enthalten, anhand derer bewertet werden soll,

a) ob zusätzliche Fertigungskapazitäten neuartige oder beste verfügbare Kapazitäten zur Fertigung von Technologien betreffen,

b) ob die zusätzlichen Fertigungskapazitäten als erheblich angesehen werden können.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 45 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Als strategische Projekte für Netto-Null-Technologien erkennen die Mitgliedstaaten Projekte zur CO_2-Speicherung an, die alle folgenden Kriterien erfüllen:

a) Die CO_2-Speicherstätte befindet sich im Hoheitsgebiet der Union, in ihren ausschließlichen Wirtschaftszonen oder auf ihrem Festlandsockel im Sinne des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS);

b) das CO_2-Speicherprojekt trägt zur Verwirklichung des in Artikel 20 genannten Ziels bei;

c) für das CO_2-Speicherprojekt wurde eine Genehmigung für die sichere und dauerhafte geologische Speicherung von CO_2 gemäß der Richtlinie 2009/31/EG beantragt.

Jedes Projekt zur CO_2-Abscheidung, das in Verbindung zu einem CO_2-Speicherprojekt steht, das die in dem ersten Unterabsatz genannten erfüllt, und jedes verbundene CO_2-Infrastrukturprojekt, das für den Transport von abgeschiedenem CO_2 erforderlich ist, wird auch als strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien anerkannt.

(4) Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, die einer Netto-Null-Technologie entsprechen und sich in „weniger entwickelten Regionen und Übergangsregionen“ und Gebieten des Fonds für einen gerechten Übergang befinden und nach den Vorschriften der Kohäsionspolitik förderfähig sind, werden nach Abschluss des Auswahlverfahrens von den Mitgliedstaaten auf schriftlichen Antrag des Projektträgers als strategische Projekte für Netto-Null-Technologien gemäß Artikel 14 Absatz 3 anerkannt, ohne dass der Projektträger einen förmlichen Antrag gemäß Artikel 14 Absatz 2 stellen muss.

(5) Trägt ein Projekt zur Fertigung von Netto-Null-Technologien in der Union zur Verwirklichung der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Ziele bei und profitiert es vom EHS-Innovationsfonds oder ist es Teil von wichtigen Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse, von europäischen Wasserstofftälern oder der Wasserstoffbank, so wird es — wenn die Fonds Investitionen in Fertigungskapazitäten unterstützen — von den Mitgliedstaaten auf schriftlichen Antrag des Projektträgers als strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien gemäß Artikel 14 Absatz 3 anerkannt, ohne dass der Projektträger einen förmlichen Antrag gemäß Artikel 14 Absatz 2 stellen muss.

(6) Trägt ein strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien zu einer Wertschöpfungskette für eine Technologie bei, die ein Mitgliedstaat nicht als Teil der allgemeinen Struktur seiner Energieversorgung akzeptiert, so kann dieser Mitgliedstaat die Anerkennung als strategisches Projekt verweigern. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, Projekte für bestimmte Netto-Null-Technologien nicht als strategische Projekte anzuerkennen, so teilt dieser Mitgliedstaat dies so bald wie möglich öffentlich mit.

Artikel 14

Antrag und Anerkennung

(1) Anträge auf Anerkennung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien als strategische Projekte für Netto-Null-Technologien sind vom Projektträger bei dem betreffenden Mitgliedstaat einzureichen.

(2) Der in Absatz 1 genannte Antrag muss Folgendes enthalten:

a) einschlägige Nachweise in Bezug auf die Erfüllung der in Artikel 13 Absatz 1 oder 3 festgelegten Kriterien;

b) einen Geschäftsplan, in dem die finanzielle Tragfähigkeit des Projekts im Einklang mit dem Ziel der Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze bewertet wird; und

c) einen ersten Entwurf in Bezug auf den Zeitplan für das Projekt zur Einschätzung, wann das Projekt zur Erreichung des in Artikel 5 genannten Referenzwerts für die Fertigungskapazität der Union oder des in Artikel 20 genannten Ziels der CO_2-Injektionskapazität auf Unionsebene beitragen kann.

Die Kommission stellt ein vorgefertigtes Formular für die Einreichung der in Absatz 1 genannten Anträge bereit.

(3) Die Mitgliedstaaten bewerten den in Absatz 1 genannten Antrag innerhalb eines Monats nach Eingang des vollständigen Antrags in einem fairen und transparenten Verfahren. Hat der Projektträger nicht alle relevanten und vollständigen Informationen übermittelt, die für die Bearbeitung eines Antrags erforderlich sind, fordert der Mitgliedstaat den Projektträger nur ein einziges Mal auf, unverzüglich ergänzende Informationen zu übermitteln, um den Antrag zu vervollständigen. Das Datum der Bestätigung der Vollständigkeit des eingereichten Antrags gilt als Beginn des Bewertungsverfahrens. Die sich aus diesem Verfahren ergebende Entscheidung ist zu begründen und dem Projektträger und der in den Absätzen 38 und 39 genannten Plattform mitzuteilen.

(4) Ergeht innerhalb des in Absatz 3 genannten Zeitrahmens keine Entscheidung, kann der Projektträger den Mitgliedstaat benachrichtigen und ihn unverzüglich auffordern, dem Projektträger eine aktualisierte Frist von höchstens 30 Tagen nach Ablauf der ursprünglichen Frist zu gewähren.

(5) Die Kommission kann zu den genehmigten strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien Stellung nehmen. Lehnt ein Mitgliedstaat den Antrag ab, so hat der Antragsteller das Recht, den Antrag der Kommission vorzulegen, die den Antrag innerhalb von 20 Arbeitstagen prüft. Die Prüfung der Kommission erfolgt unbeschadet der Entscheidung des Mitgliedstaats.

(6) Bestätigt die Kommission nach ihrer Prüfung gemäß Absatz 5 dieses Artikels die Ablehnung des Antrags durch den Mitgliedstaat, so teilt sie dem Antragsteller ihre Schlussfolgerung in Form eines Schreibens mit. Kommt die Kommission zu einem anderen Prüfungsergebnis als der Mitgliedstaat, so wird das betreffende Projekt von der in den Artikeln 38 und 39 genannten Plattform erörtert.

(7) Stellt die Kommission oder ein Mitgliedstaat fest, dass an einem strategischen Projekt für Netto-Null-Technologien wesentliche Änderungen vorgenommen wurden oder dass es die Kriterien des Artikels 13 nicht mehr erfüllt, oder stützt sich seine Anerkennung als strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien auf einen Antrag mit unrichtigen Angaben, so teilt sie dies dem betreffenden Projektträger mit. Nach Anhörung des Projektträgers kann der Mitgliedstaat die Entscheidung über die Anerkennung als strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien aufheben.

(8) Ein Projekt, das nicht mehr als strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien anerkannt ist, verliert alle mit diesem Status im Rahmen dieser Verordnung verbundenen Rechte.

(9) Die Kommission erstellt und führt ein öffentlich zugängliches Register der strategischen Projekte für Netto-Null-Technologien.

Artikel 15

Vorrangiger Status für strategische Projekte für Netto-Null-Technologien

(1) Die Projektträger und alle betreffenden Behörden stellen sicher, dass bei strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien die einschlägigen Verfahren so schnell wie möglich im Einklang mit dem Unionsrecht und dem nationalen Recht behandelt werden.

(2) Wird ein Projekt als strategisches Projekt für Netto-Null-Technologien anerkannt, gewähren die Mitgliedstaaten unbeschadet der im Unionsrecht vorgesehenen Verpflichtungen diesem strategischen Projekt für Netto-Null-Technologien den Status der höchstmöglichen nationalen Bedeutung, sofern ein solcher Status im nationalen Recht vorgesehen ist, und dieses strategische Projekt für Netto-Null-Technologien wird in den Genehmigungsverfahren — einschließlich solcher für Umweltprüfungen und, sofern die Daten verfügbar sind, für Raumplanungsverfahren — entsprechend behandelt.

(3) Bei strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien wird davon ausgegangen, dass sie zur Versorgungssicherheit in Bezug auf Netto-Null-Technologien in der Union beitragen und daher im öffentlichen Interesse liegen. In Bezug auf die Umweltauswirkungen oder -verpflichtungen gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 2000/60/EG, Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2009/147/EG, Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG und den Rechtsakten der Union über die Wiederherstellung der Natur werden strategische Projekte für Netto-Null-Technologien in der Union als Vorhaben von öffentlichem Interesse betrachtet und können als Vorhaben mit übergeordnetem öffentlichen Interesse und als der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit dienend angesehen werden, sofern alle in diesen Rechtsakten festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

(4) Alle Streitbeilegungsverfahren, Gerichtsverfahren, Berufungen und Rechtsbehelfe im Zusammenhang mit strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien vor nationalen Gerichten, Gerichtshöfen oder Ausschüssen, einschließlich Mediations- oder Schiedsverfahren, wenn sie in nationalen Rechtsvorschriften vorgesehen sind, werden als dringlich behandelt, sofern und soweit das nationale Recht in Bezug auf Genehmigungsverfahren solche Dringlichkeitsverfahren vorsieht und sofern die üblicherweise anwendbaren Verteidigungsrechte von Einzelpersonen oder lokalen Gemeinschaften geachtet werden. Die Projektträger strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien nehmen gegebenenfalls an solchen Dringlichkeitsverfahren teil.

Artikel 16

Dauer des Genehmigungsverfahrens für strategische Projekte für Netto-Null-Technologien

(1) Das Genehmigungsverfahren für strategische Projekte für Netto-Null-Technologien darf folgende Dauer nicht überschreiten:

a) neun Monate für den Bau oder die Ausweitung von strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien mit einer jährlichen Fertigungskapazität von weniger als 1 GW;

b) zwölf Monate für den Bau oder die Ausweitung von strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien mit einer jährlichen Fertigungskapazität von 1 GW oder mehr;

c) achtzehn Monate für alle erforderlichen Genehmigungen für den Betrieb einer Speicherstätte gemäß der Richtlinie 2009/31/EG.

(2) Das Genehmigungsverfahren für strategische Projekte für Netto-Null-Technologien, bei denen die jährliche Fertigungskapazität nicht in GW gemessen wird, darf eine Frist von zwölf Monaten nicht überschreiten.

(3) Ist gemäß der Richtlinie 2011/92/EU eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, so wird der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe g Ziffer i jener Richtlinie genannte Prüfungsschritt nicht auf die Dauer des Genehmigungsverfahrens gemäß den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels angerechnet.

Artikel 17

Beschleunigungstäler für Netto-Null-Technologien

(1) Die Mitgliedstaaten können beschließen, Beschleunigungstäler für Netto-Null-Technologien (im Folgenden „Täler“) als spezifische Gebiete auszuweisen, um industrielle Tätigkeiten mit Bezug zu Netto-Null-Technologien zu beschleunigen, insbesondere um die Umsetzung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien, einschließlich strategischer Projekte für Netto-Null-Technologien oder Cluster davon, zu beschleunigen oder innovative Netto-Null-Technologien zu testen. Die Ziele der Täler bestehen darin, Cluster von industriellen Tätigkeiten mit Bezug zu Netto-Null-Technologien zu schaffen und die Verwaltungsverfahren weiter zu straffen.

(2) Der in Absatz 1 genannte Beschluss

a) dient der Festlegung eines eindeutigen geografischen und technologischen Bereichs für die Täler,

b) berücksichtigt Flächen, die künstliche und bebaute Flächen, Industrieareale und Industriebrachen umfassen,

c) unterliegt einer Umweltprüfung gemäß der Richtlinie 2001/42/EG und gegebenenfalls einer Prüfung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG; soweit möglich erleichtern die Ergebnisse dieser Prüfungen die Vorbereitung von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien oder von strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien im Hinblick darauf, die Ziele dieser Verordnung zu erreichen und doppelte Prüfungen zu vermeiden; diese Bestimmung gilt unbeschadet der Konformität der Einzelprojekte mit dem geltenden Umweltrecht der Union,

d) gewährleistet Synergien, soweit möglich, mit der Ausweisung von Beschleunigungsgebieten für erneuerbare Energie gemäß der Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates ([54]).

(3) Einem Beschluss eines Mitgliedstaats zur Ausweisung eines Tals ist ein Plan beizufügen, in dem konkrete nationale Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Tals als Standort für Fertigungstätigkeiten festgelegt sind und der mindestens die folgenden wirtschaftlichen und verwaltungstechnischen Förderprogramme umfasst, um

a) die Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur im Tal zu erleichtern,

b) private Investitionen im Tal zu unterstützen,

c) eine angemessene Umschulung und Weiterbildung der Arbeitskräfte vor Ort zu erreichen,

d) Informationen über das Tal gemäß Artikel 7 online zugänglich zu machen.

(4) Öffentliche Investitionen zur Einrichtung von Tälern, zur Ausstattung dieser Täler mit einer angemessenen Infrastruktur, zur Umwandlung von Industriebrachen und zur Entwicklung eines angemessenen Angebots an die Kompetenzen vor Ort können gegebenenfalls in den Genuss der höchstmöglichen Kofinanzierungssätze im Rahmen der Verordnungen (EU) 2021/1058, (EU) 2021/1056 und (EU) 2021/1057 kommen.

Artikel 18

Genehmigungen im Rahmen von Tälern

(1) Die Abschnitte I und II gelten für Einzelprojekte in Tälern. Für jedes Tal wird eine zentrale Kontaktstelle benannt.

(2) Um doppele Prüfungen zu vermeiden, berücksichtigt die zuständige Behörde bei der Abgabe der in Artikel 10 Absatz 1 genannten Stellungnahme die Ergebnisse der gemäß Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe c durchgeführten Prüfungen.

(3) Die zentrale Kontaktstelle stellt den Projektträgern Vorlagen zur Verfügung, aus denen hervorgeht, welche spezifischen Genehmigungen für Projekte in Tälern erforderlich sind. Diese Vorlagen enthalten Informationen über alle Merkmale des Projekts und die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung oder Verhinderung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen, um sicherzustellen, dass nur Projekte mit erheblichen Umweltauswirkungen einer Prüfung gemäß der Richtlinie 2011/92/EU unterzogen werden, und um einer zuständigen Behörde die Entscheidung zu erleichtern, ob das Projekt einer Prüfung gemäß Artikel 4 Absatz 2 bis 6 der genannten Richtlinie zu unterziehen ist.

(4) Bei Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien in Tälern wird davon ausgegangen, dass sie zur Versorgungssicherheit in Bezug auf Netto-Null-Technologien in der Union beitragen und daher Vorhaben von öffentlichem Interesse sind. In Bezug auf die Umweltauswirkungen oder -verpflichtungen gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Richtlinie 2000/60/EG, Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2009/147/EG, Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 16 Absatz 1 der Richtlinie 92/43/EWG und den Rechtsakten der Union über die Wiederherstellung der Natur werden Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien in Tälern in der Union als Vorhaben von öffentlichem Interesse betrachtet und können als Vorhaben mit übergeordnetem öffentlichen Interesse und als der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit dienend angesehen werden, sofern alle in diesen Rechtsakten festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

Artikel 19

Koordinierung der Finanzierung

(1) Die gemäß Artikel 38 eingerichtete Plattform dient der Prüfung der Engpässe und des unionsweiten Finanzbedarfs von strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien, der Beratung, wie die Unionsfinanzierung und die nationale Finanzierung im Hinblick auf diesen Finanzbedarf koordiniert werden kann, und der Sammlung möglicher bewährter

([54]) Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates (ABl. L, 2023/2413 vom 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj).

Verfahren, unter anderem zum Zweck der Entwicklung grenzüberschreitender Lieferketten in der Union, insbesondere auf der Grundlage eines regelmäßigen Austauschs mit den einschlägigen Industrieallianzen und der Gruppe zur Netto-Null-Industrie sowie deren Empfehlungen.

(2) Auf Ersuchen des Trägers des strategischen Projekts für Netto-Null-Technologien wird über die Plattform erörtert und beraten, wie die Finanzierung seines Projekts abgeschlossen werden kann, wobei die bereits gesicherte Finanzierung berücksichtigt und mindestens folgende Elemente in Erwägung gezogen werden:

a) zusätzliche private Finanzierungsquellen;

b) Unterstützung aus Mitteln der Gruppe der EIB oder anderer internationaler Finanzinstitutionen, einschließlich der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung;

c) bestehende Instrumente und Programme der Mitgliedstaaten, auch von nationalen Förderbanken, Instituten und Exportkreditagenturen;

d) einschlägige Förder- und Finanzierungsprogramme der Union.

(3) Über die Plattform werden bis zum 30. September 2024 und danach alle zwei Jahre der Kommission Empfehlungen übermittelt, wie eine ausreichende Finanzierung, auch aus dem Unionshaushalt, sichergestellt werden kann, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen.

(4) Die Mitgliedstaaten und gegebenenfalls die Kommission ergreifen Maßnahmen, um öffentliche Investitionen in Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien zu beschleunigen. Diese Maßnahmen können unbeschadet der Artikel 107 und 108 AEUV auch die Beratung über und die Koordinierung von Unterstützung für Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien umfassen, die Schwierigkeiten beim Zugang zu Finanzmitteln haben.

KAPITEL III

CO_2-INJEKTIONSKAPAZITÄT

Artikel 20

Ziel der CO_2-Injektionskapazität auf Unionsebene

(1) Bis 2030 muss in Speicherstätten, d. h. in gemäß der Richtlinie 2009/31/EG genehmigten geologischen Speicherstätten, darunter erschöpfte Erdöl- und Erdgasfelder und saline Aquifere, im Hoheitsgebiet der Union, in ihren ausschließlichen Wirtschaftszonen oder auf ihrem Festlandsockel im Sinne des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, die nicht mit einer tertiären Kohlenwasserstoffförderung kombiniert werden, eine jährliche Injektionskapazität von mindestens 50 Millionen Tonnen CO_2 erreicht werden.

(2) Alle Speicherstätten müssen für einen Betrieb von mindestens fünf Jahren ausgelegt sein und den Grundsätzen des fairen und offenen Zugangs, der transparent und diskriminierungsfrei gesichert wird, im Sinne der Richtlinie 2009/31/EG entsprechen.

(3) Die Kommission legt bis zum 30. Juni 2027 und danach alle zwei Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Fortschritte bei der Erreichung des jährlichen Unionsziels für die Injektionskapazität vor, einschließlich der Marktlage in Bezug auf die Injektionskapazität. Der Bericht enthält einen Überblick über die geografische Verteilung der Speicherstätten in der Union. Im ersten Bericht wird bewertet, ob es für notwendig erachtet wird, für 2040 oder erforderlichenfalls auch früher ein unionsweites Ziel einzuführen.

(4) Die in Absatz 3 genannten Berichte enthalten eine Bewertung der CO_2-Speicherkapazitäten und der CO_2-Injektionskapazität, wobei insbesondere die gemäß Artikel 21 Absatz 2 und Artikel 23 Absatz 6 gesammelten Informationen herangezogen werden. Die Berichte

a) legen eine detaillierte Analyse über die geografische und zeitliche Planung von CO_2-Speicherstätten und über die Projekte zur CO_2-Abscheidung für CO_2-Emissionen aus Industrieanlagen in der Union unter Berücksichtigung des spezifischen Potenzials der CO_2-Nutzung als Beitrag zur dauerhaften CO_2-Speicherung vor,

b) ermitteln die wichtigste Infrastruktur, die für den Transport und die Speicherung von CO_2-Emissionen aus Industrieanlagen in der gesamten Union erforderlich ist,

c) legen eine detaillierte Analyse der möglichen Hindernisse für die Entwicklung des CCS-Marktes vor.

(5) Die Kommission kann bis zum 31. Dezember 2028 auf der Grundlage der Bewertung gemäß Absatz 3 einen Gesetzgebungsvorschlag vorlegen, mit dem ein neues Ziel für die CO_2-Injektionskapazität auf Unionsebene bis 2040 oder erforderlichenfalls auch früher eingeführt wird. Beschließt die Kommission, keinen Gesetzgebungsvorschlag zur Einführung dieses Ziels vorzulegen, so teilt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat die Gründe für ihren Beschluss mit.

(6) Nach Unterzeichnung einer internationalen Übereinkunft zum vorliegenden Kapitel durch die Union legt die Kommission innerhalb von drei Monaten einen Bericht vor, in dem die Auswirkungen der internationalen Übereinkunft bewertet werden, insbesondere in Bezug auf die Förderung und den Schutz der Umweltstandards und der Klimaziele der Union sowie in Bezug darauf, ob im Hinblick auf die Bestimmungen dieser internationalen Übereinkunft zusätzliche Strategien und Maßnahmen der Union erforderlich sein könnten. Auf der Grundlage dieses Berichts legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung gemäß Absatz 1 vor.

(7) Die Kommission veröffentlicht Leitlinien, in denen angemessene Werte für die CO_2-Reinheit und für Spurenelemente im CO_2-Strom für CO_2-Speicherprojekte, die zum Unionsziel der Injektionskapazität beitragen, angegeben werden

Artikel 21

Transparenz der Daten zur CO_2-Speicherkapazität

(1) Die Mitgliedstaaten müssen bis zum 30. Dezember 2024

a) Daten über alle Gebiete, in denen CO_2-Speicherstätten, einschließlich saliner Aquiferen, in ihrem Hoheitsgebiet genehmigt werden könnten, öffentlich zugänglich machen, unbeschadet der Anforderungen in Bezug auf den Schutz vertraulicher Informationen,

b) die Einrichtungen, die in ihrem Hoheitsgebiet Inhaber einer Genehmigung im Sinne des Artikels 1 Nummer 3 der Richtlinie 94/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([55]) sind oder waren, dazu verpflichten, geologische Daten über Produktionsstätten, die stillgelegt wurden oder deren Stilllegung der zuständigen Behörde gemeldet wurde, und soweit verfügbar wirtschaftliche Einschätzungen der entsprechenden Kosten für die Ermöglichung der CO_2-Injektion öffentlich zugänglich zu machen — wobei diese Daten nicht als Grundlagendaten verwendet werden dürfen —, es sei denn, die Einrichtung hat eine Explorationsgenehmigung gemäß der Richtlinie 2009/31/EG beantragt, einschließlich Daten zu Folgendem:

   i) ob der Standort geeignet ist, CO_2 nachhaltig, sicher und dauerhaft zu injizieren,

   ii) ob Transportinfrastruktur und -mittel, die für den sicheren Transport von CO_2 zum Standort geeignet sind, verfügbar oder erforderlich sind.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe a des vorliegenden Absatzes umfassen die Daten mindestens die Informationen, die in den Bekanntmachungen der Kommission über die Leitlinien für die Mitgliedstaaten für integrierte nationale Energie- und Klimapläne, die gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1999 übermittelt werden, und ihre Aktualisierungen, die gemäß Artikel 14 jener Verordnung vorgelegt werden, verlangt werden (nationale Energie- und Klimapläne).

(2) Jeder Mitgliedstaat legt bis zum 30. Dezember 2024 und danach jedes Jahr der Kommission einen Bericht vor, der öffentlich zugänglich gemacht wird, unbeschadet der Anforderungen in Bezug auf den Schutz vertraulicher Informationen, und in dem Folgendes beschrieben wird:

a) eine Bestandsaufnahme der in seinem Hoheitsgebiet oder in Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten laufenden Projekte zur CO_2-Abscheidung und eine Schätzung des entsprechenden Bedarfs an Injektionskapazitäten und Speicherkapazitäten sowie an CO_2-Transport;

b) eine Bestandsaufnahme der in seinem Hoheitsgebiet laufenden Projekte für die CO_2-Speicherung und den CO_2-Transport, inklusive des Genehmigungsstatus gemäß der Richtlinie 2009/31/EG sowie der voraussichtlichen Termine für die endgültige Investitionsentscheidung (Final Investment Decision – FID) und die Inbetriebnahme;

c) die nationalen Unterstützungsmaßnahmen, die ergriffen wurden oder werden, um Projekte gemäß den Buchstaben a und b dieses Absatzes anzustoßen, und die Maßnahmen im Bereich des grenzüberschreitenden CO_2-Transports;

([55]) Richtlinie 94/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 1994 über die Erteilung und Nutzung von Genehmigungen zur Prospektion, Exploration und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen (ABl. L 164 vom 30.6.1994, S. 3).

d) die nationale Strategie und die nationalen Ziele, die gegebenenfalls für die CO_2-Abscheidung bis 2030 festgelegt werden und wurden;

e) bilaterale und regionale Kooperationen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden CO_2-Transports, einschließlich ihrer Auswirkungen auf den Zugang zu sicheren und diskriminierungsfreien Mitteln für den CO_2-Transport für Einrichtungen, die CO_2 abscheiden;

f) laufende Projekte zum CO_2-Transport und eine Schätzung der erforderlichen Kapazität für künftige Projekte zum CO_2-Transport, um den entsprechenden Abscheidungs- und Speicherkapazitäten Rechnung zu tragen.

(3) Sollte aus dem in Absatz 2 genannten Bericht der Mitgliedstaaten hervorgehen, dass in ihrem Hoheitsgebiet keine Projekte zur CO_2-Speicherung durchgeführt werden, erstatten die Mitgliedstaaten Bericht über Pläne zur Erleichterung der Dekarbonisierung von Industriezweigen. Dies sollte, sofern zutreffend, den grenzüberschreitenden Transport von CO_2 zu Speicherstätten in anderen Mitgliedstaaten sowie Projekte zur CO_2-Nutzung umfassen.

Artikel 22

CO_2-Transportinfrastruktur

(1) Um die Verwirklichung des in Artikel 20 genannten Ziels zu erleichtern, unternehmen die Union und ihre Mitgliedstaaten, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit einschlägigen Unternehmen, alle zumutbaren Anstrengungen zum Aufbau der notwendigen CO_2-Transportinfrastruktur, einschließlich grenzüberschreitender Infrastruktur, wobei sie den wirtschaftlichen und ökologischen Nutzen von nahe zueinander gelegenen Abscheidungs- und Speicherstätten berücksichtigen.

(2) Gemäß Artikel 21 der Richtlinie 2009/31/EG treffen die Mitgliedstaaten die notwendigen Maßnahmen, um den Zugang zu den CO_2-Transportnetzen und den Speicherstätten für die Zwecke der geologischen Speicherung des erzeugten und abgeschiedenen CO_2 zu ermöglichen, soweit dies wirtschaftlich machbar ist oder wenn ein potenzieller Kunde zur Zahlung bereit ist.

(3) Wird CO_2 in einem Mitgliedstaat abgeschieden und transportiert und in anderen Mitgliedstaaten transportiert und gespeichert, so koordinieren die Mitgliedstaaten die von ihnen gemäß Absatz 2 getroffenen Maßnahmen. Die Kommission kann diese Koordinierung durch die Einrichtung regionaler CCS-Gruppierungen erleichtern, wenn ein gemeinsamer Antrag der beteiligten Mitgliedstaaten vorliegt.

Artikel 23

Beiträge zugelassener Öl- und Gasproduzenten

(1) Jede Einrichtung, die Inhaber einer Genehmigung gemäß Artikel 1 Nummer 3 der Richtlinie 94/22/EG ist, unterliegt einem individuellen Beitrag zu dem in Artikel 20 der vorliegenden Richtlinie festgelegten unionsweiten Ziel für verfügbare CO_2-Injektionskapazitäten. Diese individuellen Beiträge werden für jede Einrichtung auf der Grundlage ihres Anteils an der Rohöl- und Erdgasförderung der Union vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2023 berechnet und bestehen aus der CO_2-Injektionskapazität in einer gemäß der Richtlinie 2009/31/EG zugelassenen Speicherstätte, die bis 2030 auf dem Markt verfügbar ist. Einrichtungen, deren Rohöl- und Erdgasförderung unter dem Grenzwert liegt, der in einem delegierten Rechtsakt gemäß Absatz 12 dieses Artikels festgelegt wurde, werden von dieser Berechnung ausgenommen und unterliegen keinem Beitrag.

(2) Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum 30. September 2024 die in Absatz 1 genannten Einrichtungen und ihre Rohöl- und Erdgasförderungsmengen vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2023 und melden sie der Kommission.

(3) Die Kommission gibt nach Eingang der gemäß Artikel 21 Absatz 2 vorgelegten Berichte und nach Konsultation der Mitgliedstaaten und der interessierten Parteien die Beiträge der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Einrichtungen zum Unionsziel der CO_2-Injektionskapazität bis 2030 an.

(4) Die in Absatz 1 genannten Einrichtungen legen bis zum 30. Juni 2025 der Kommission einen Plan vor, aus dem genau hervorgeht, wie sie ihren Beitrag zum Unionsziel der CO_2-Injektionskapazität bis 2030 leisten wollen. Diese Pläne müssen

a) den Beitrag der Einrichtung, ausgedrückt als den angestrebten Umfang an neuen CO_2-Speicherkapazitäten und neuer CO_2-Injektionskapazität, die bis 2030 in Auftrag gegeben werden, bestätigen,

b) die Mittel und Etappenziele für die Erreichung des angestrebten Umfangs aufführen.

(5) Um den von ihnen angestrebten Umfang an verfügbarer Injektionskapazität zu erreichen, können die in Absatz 1 genannten Einrichtungen

a) allein oder in Zusammenarbeit in Projekte zur CO_2-Speicherung investieren oder derartige Projekte entwickeln,

b) Vereinbarungen mit anderen in Absatz 1 genannten Einrichtungen schließen,

c) Vereinbarungen mit dritten Projektentwicklern oder Investoren für Speicheranlagen schließen, um ihren Beitrag zu erbringen.

(6) Die in Absatz 1 genannten Einrichtungen legen bis zum 30. Juni 2026 und danach jedes Jahr der Kommission einen Bericht vor, in dem sie ihre Fortschritte bei der Erbringung ihres Beitrags darlegen. Die Kommission veröffentlicht diese Berichte.

(7) Abweichend von Absatz 1 kann ein Mitgliedstaat bei der Kommission beantragen, dass die in jenem Absatz genannten Einrichtungen von den individuellen Beiträgen im Zusammenhang mit den Produktionstätigkeiten, die sie im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2023 durchgeführt haben, befreit werden, sofern

a) die jährliche Gesamtinjektionskapazität aller Speicherstätten, die von Einrichtungen betrieben werden, die eine Speichergenehmigung im Sinne der Richtlinie 2009/31/EG erhalten und eine endgültige Entscheidung für Investitionen im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats getroffen haben, die Summe der individuellen Beiträge der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Einrichtungen im Zusammenhang mit den betreffenden Produktionstätigkeiten übersteigt und die mit diesen Speicherstätten verbundenen jährlichen Injektionskapazitäten den in den Speichergenehmigungen und im Rahmen der endgültigen Investitionsentscheidungen genannten Kapazitäten entsprechen und zur Verwirklichung des unionsweiten Ziels für verfügbare CO_2-Injektionskapazitäten gemäß Artikel 20 der vorliegenden Verordnung beitragen,

b) der Antrag vor Ende 2027 eingereicht wird.

(8) Sind die in Absatz 7 genannten Bedingungen erfüllt, erlässt die Kommission einen Beschluss, mit dem die betreffenden Einrichtungen von ihrem individuellen Beitrag im Zusammenhang mit den Produktionstätigkeiten, die sie im Hoheitsgebiet des beantragenden Mitgliedstaats durchgeführt haben, befreit werden.

(9) Gemäß Absatz 8 befreite Einrichtungen dürfen Vereinbarungen gemäß Absatz 5 Buchstaben b und c nur für Injektionskapazitäten schließen, die den individuellen Beitrag, von dem sie befreit sind, und die Summe der einzelnen Beiträge, die ausgenommen wurden, übersteigen.

(10) Ein Jahr nach dem Beschluss über die Befreiung und danach jedes Jahr legt der Mitgliedstaat der Kommission einen Bericht vor, aus dem die Fortschritte der gemäß Absatz 8 befreiten Einrichtungen bei der Erreichung ihres Beitrags zur Verwirklichung des unionsweiten Ziels für verfügbare CO_2-Injektionskapazitäten gemäß Artikel 20 genau hervorgehen. Die Kommission veröffentlicht diese Berichte.

(11) Bis zum 31. Dezember 2028 bewertet die Kommission auf der Grundlage der in Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 42 Absatz 8 genannten Berichte das Verhältnis zwischen der Nachfrage nach Injektionskapazitäten von laufenden oder planmäßig bis 2030 betriebsbereiten Projekten zur CO_2-Abscheidung einschließlich der wichtigsten für den CO_2-Transport erforderlichen Infrastruktur und der Summe der individuellen Beiträge der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Einrichtungen im Zusammenhang mit den Produktionstätigkeiten im Hoheitsgebiet eines bestimmten Mitgliedstaats. Im Fall einer erheblichen Unausgewogenheit kann der betreffende Mitgliedstaat die Kommission ausnahmsweise um eine Ausnahme bezüglich des Zeitpunkts ersuchen, bis zu dem die individuellen Beiträge erreicht werden müssen.

(12) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 44 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung in Bezug auf Folgendes zu ergänzen:

a) die Vorschriften betreffend die Ermittlung der Einrichtungen, die gemäß Absatz 1 einem Beitrag unterliegen, einschließlich des Grenzwerts, unterhalb dessen die Einrichtungen von dem Beitrag befreit sind;

b) die Modalitäten, nach denen Vereinbarungen zwischen den in Absatz 1 genannten Einrichtungen und Investitionen in Speicherkapazitäten Dritter berücksichtigt werden, damit sie ihren individuellen Beitrag gemäß Absatz 5 Buchstaben b und c leisten können;

c) den Inhalt der in Absatz 6 genannten Berichte;

d) die genauen Bedingungen, unter denen die Kommission Einrichtungen eine Befreiung oder Ausnahme gemäß Absatz 7, 8 oder 11 gewähren kann.

(13) Die Mitgliedstaaten legen spätestens am 30. Juni 2026 im Wege von Verwaltungsverfahren, Gerichtsverfahren oder beidem Sanktionen fest, die bei Verstößen der in Artikel 23 Absatz 1 genannten Einrichtungen gegen ihre Verpflichtungen nach Absatz 3 zu verhängen sind. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Artikel 24

Regelungsrahmen für den Markt für abgeschiedenes CO_2

(1) Die Kommission führt bis zum 30. Juni 2027 eine Bewertung der Funktionsweise des Marktes für abgeschiedenes CO_2 durch. Diese Bewertung beruht auf einer klaren Methode, trägt den in Artikel 21 Absatz 2 genannten Jahresberichten Rechnung und berücksichtigt insbesondere, ob

a) die Verpflichtungen gemäß Artikel 23 Absatz 1 die Entwicklung des Marktes für die CO_2-Speicherung in der Union wirksam fördern,

b) der Markt für einen offenen, fairen und diskriminierungsfreien Zugang und die Sicherheit des CO_2-Speicher- und Transportnetzes sorgt,

c) der Markt für einen offenen, fairen und diskriminierungsfreien Zugang zur Abscheidung von CO_2 zu Nutzungs- oder Speicherzwecken sorgt,

d) das CO_2-Transportnetz und andere Infrastrukturen in der gesamten Union angemessen sind, um die Ziele der Injektionskapazität und den Bedarf an CO_2-Abscheidung ausreichend unterstützen zu können,

e) die Funktionsweise des CO_2-Marktes ausreichenden Zugang zur Injektionskapazität für schwer dekarbonisierbare CO_2-Emissionen sicherstellt.

(2) Auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Bewertung kann die Kommission einen Gesetzgebungsakt zur Regulierung des Marktes vorschlagen, um festgestellte Mängel, insbesondere in Bezug auf schwer dekarbonisierbare Emissionen, zu beheben.

KAPITEL IV

ERSCHLIESSUNG DER MÄRKTE

Artikel 25

Beitrag zu Nachhaltigkeit und Resilienz bei Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge

(1) Bei Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU oder 2014/25/EU fallen, wenden öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber verbindliche Mindestanforderungen an die ökologische Nachhaltigkeit an, die in dem in Absatz 5 des vorliegenden Artikels genannten Durchführungsrechtsakt festgelegt werden, wenn die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis k dieser Verordnung aufgeführten Netto-Null-Technologien Teil der Aufträge sind oder wenn Bauaufträge oder Baukonzessionen eine der genannten Technologien umfassen.

(2) Absatz 1 hindert öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber nicht daran, zusätzliche Mindestanforderungen oder Zuschlagskriterien im Zusammenhang mit der ökologischen Nachhaltigkeit anzuwenden.

(3) Ungeachtet des Absatzes 1 wenden öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber auf die Bauaufträge und Baukonzessionen gemäß Absatz 1 mindestens eine der folgenden Bedingungen, Anforderungen oder vertraglichen Verpflichtungen an:

a) eine mit sozialen oder beschäftigungsbezogenen Erwägungen verbundene besondere Bedingung in Form einer Klausel für die Auftragsausführung im Sinne von Artikel 70 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 87 der Richtlinie 2014/25/EU sowie im Sinne der allgemeinen Grundsätze der Richtlinie 2014/23/EU;

b) die Anforderung, die Einhaltung der geltenden Cybersicherheitsanforderungen, die in einer Verordnung über Cyberresilienz vorgesehen sind, nachzuweisen, gegebenenfalls — sofern verfügbar — mittels eines einschlägigen europäischen Systems für die Cybersicherheitszertifizierung;

c) eine spezifische vertragliche Verpflichtung zur rechtzeitigen Lieferung der Auftragskomponente im Zusammenhang mit den in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis k aufgeführten Netto-Null-Technologien, die im Falle ihrer Nichteinhaltung zur obligatorischen Zahlung einer angemessenen Strafgebühr führen kann und die über die in den geltenden nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen Anforderungen hinausgeht, sofern solche Rechtsvorschriften bestehen.

(4) Die in Absatz 1 genannten verbindlichen Mindestanforderungen können gegebenenfalls — sofern zweckdienlich — folgende Form annehmen:

a) technische Spezifikationen oder Anforderungen im Sinne von Artikel 36 der Richtlinie 2014/23/EU, Artikel 42 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 60 der Richtlinie 2014/25/EU oder

b) Klauseln für die Auftragsausführung im Sinne von Artikel 70 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 87 der Richtlinie 2014/25/EU sowie im Sinne der allgemeinen Grundsätze der Richtlinie 2014/23/EU.

(5) Bis zum 30. März 2025 erlässt die Kommission einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der Mindestanforderungen an die ökologische Nachhaltigkeit für die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge gemäß Absatz 1.

Beim Erlass dieses Durchführungsrechtsakts berücksichtigt die Kommission mindestens folgende Elemente:

a) die Marktlage der betreffenden Technologien auf Unionsebene;

b) Bestimmungen zur ökologischen Nachhaltigkeit, die in anderen Rechtsakten der Union mit oder ohne Gesetzescharakter festgelegt sind und für die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge gelten, die unter die Verpflichtung nach Absatz 1 fallen;

c) die internationalen Verpflichtungen der Union, einschließlich des GPA und anderer internationaler Übereinkünfte, an die die Union gebunden ist.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 45 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Ein Mitgliedstaat darf Anbieter oder Netto-Null-Produkte aus einem anderen Mitgliedstaat nicht diskriminieren oder ungerechtfertigt unterschiedlich behandeln.

(7) Der Beitrag des Angebots zur Resilienz wird bei Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU oder 2014/25/EU fallen, wenn die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis k dieser Verordnung aufgeführten Netto-Null-Technologien Teil dieser Aufträge sind, oder bei den in Absatz 1 genannten Bauaufträgen und Baukonzessionen, wenn sie eine der genannten Technologien umfassen, und bei Aufträgen, die auf der Grundlage eines Rahmenabkommens vergeben werden, wenn gemäß dem vorliegenden Absatz der geschätzte Wert dieser Abkommen den in Artikel 8 der Richtlinie 2014/23/EU, Artikel 4 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 15 der Richtlinie 2014/25/EU festgelegten Werten entspricht oder diese übersteigt, berücksichtigt.

Hat die Kommission zum Zeitpunkt der Bekanntmachung einer Ausschreibung für ein Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels oder des Beginns eines solchen Verfahrens gemäß Artikel 29 Absatz 2 festgestellt, dass der Anteil einer spezifischen Netto-Null-Technologie oder ihrer wichtigsten spezifischen Bauteile mit Herkunft aus einem Drittland mehr als 50 % der Lieferungen dieser spezifischen Netto-Null-Technologie oder ihrer wichtigsten spezifischen Bauteile innerhalb der Union ausgemacht hat, oder hat die Kommission gemäß Artikel 29 Absatz 2 festgestellt, dass der Anteil der Lieferungen einer spezifischen Netto-Null-Technologie oder ihrer wichtigsten spezifischen Bauteile mit Herkunft aus einem Drittland innerhalb der Union in zwei aufeinanderfolgenden Jahren durchschnittlich um mindestens 10 Prozentpunkte gestiegen ist und mindestens 40 % der Lieferungen innerhalb der Union erreicht hat, müssen die öffentlichen Auftraggeber und die Auftraggeber bei den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge folgende Bedingungen aufnehmen:

a) eine Verpflichtung, dass für die Laufzeit des Auftrags nicht mehr als 50 % des Wertes der spezifischen Netto-Null-Technologie gemäß diesem Absatz aus jedem einzelnen Drittland geliefert werden, wie von der Kommission vorgesehen;

b) eine Verpflichtung für die Laufzeit des Auftrags, dass — wie von der Kommission vorgesehen — nicht mehr als 50 % des Werts der wichtigsten spezifischen Bauteile der spezifischen Netto-Null-Technologie gemäß diesem Absatz direkt von einem erfolgreichen Auftragnehmer oder von einem Unterauftragnehmer aus jedem einzelnen Drittland geliefert oder bereitgestellt werden;

c) eine Verpflichtung, auf Verlangen geeignete Nachweise in Bezug auf die Buchstaben a oder b an die öffentlichen Auftraggeber und die Auftraggeber spätestens bei Auftragserfüllung vorzulegen;

d) eine Verpflichtung, eine anteilige Strafgebühr im Falle einer Nichteinhaltung der unter den Buchstaben a oder b genannten Verpflichtungen in Höhe von mindestens 10 % des Werts der spezifischen Netto-Null-Technologien des Auftrags gemäß diesem Absatz zu zahlen.

(8) Bei Aufträgen, die unter Anlage I des GPA betreffend die Union sowie andere für die Union bindende einschlägige internationale Übereinkünfte fallen, wenden die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber die Anforderungen der Absatzes 7 Unterabsatz 2 Buchstaben a bis d nicht an, wenn die spezifische Netto-Null-Technologie oder ihre wichtigsten spezifischen Bauteile aus Bezugsquellen stammen, die Unterzeichner dieser Übereinkünfte sind.

(9) Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber können ausnahmsweise beschließen, die Absätze 1 bis 4 nicht anzuwenden, wenn

a) die benötigte Netto-Null-Technologie nur von einem spezifischen Wirtschaftsteilnehmer geliefert werden kann und es keine vernünftige Alternative oder Ersatzlösung gibt und der fehlende Wettbewerb nicht das Ergebnis einer künstlichen Einschränkung der Parameter des Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge ist;

b) bei einem ähnlichen früheren Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge, das von demselben öffentlichen Auftraggeber oder Auftraggeber in den zwei Jahren unmittelbar vor Beginn des geplanten neuen Vergabeverfahrens eingeleitet wurde, keine geeigneten Angebote oder keine geeigneten Teilnahmeanträge eingereicht wurden;

c) deren Anwendung den öffentlichen Auftraggeber oder den Auftraggeber dazu zwingen würde, Ausrüstungen anzuschaffen, die unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würden, oder zu technischer Inkompatibilität bei Betrieb und Wartung führen würde.

(10) Kostenunterschiede, die auf der Grundlage von objektiven und transparenten Daten auf über 20 % geschätzt werden, können von öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern als unverhältnismäßig angesehen werden.

(11) Hat die Anwendung des Beitrags zur Resilienz gemäß Absatz 7 dieses Artikels dazu geführt, dass bei einem Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge keine geeigneten Angebote oder keine geeigneten Teilnahmeanträge eingereicht wurden, können die öffentlichen Auftraggeber oder Auftraggeber ausnahmsweise

a) beschließen, das Verhandlungsverfahrens ohne vorherige Veröffentlichung gemäß Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2014/24/EU, Artikel 50 Buchstabe a der Richtlinie 2014/25/EU oder Artikel 31 Absatz 5 der Richtlinie 2014/23/EU anzuwenden, oder

b) beschließen, Absatz 7 des vorliegenden Artikels in einem späteren spezifischen Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge, das auf die gleichen Bedürfnisse ausgerichtet ist wie die Bedürfnisse, die zur Einleitung des in diesem Absatz genannten ursprünglichen Verfahrens geführt haben, nicht anzuwenden.

(12) Dieser Artikel gilt unbeschadet

a) der Möglichkeit, zusätzliche nicht preisbezogene Kriterien anzuwenden,

b) der Möglichkeit, ungewöhnlich niedrige Angebote gemäß Artikel 69 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 84 der Richtlinie 2014/25/EU auszuschließen,

c) der Artikel 107 und 108 AEUV bei nicht wettbewerblichen Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge.

Artikel 26

Auktionen für den Einsatz erneuerbarer Energiequellen

(1) Für die in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a bis j aufgeführten Technologien, bei denen es sich um Technologien für erneuerbare Energien handelt, nehmen die Mitgliedstaaten bei der Gestaltung von Auktionen für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen Folgendes auf:

a) Vorqualifikationskriterien in Bezug auf

i) verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln,

ii) Cybersicherheit und Datensicherheit und

iii) die Fähigkeit, das Projekt vollständig und fristgerecht durchzuführen;

b) Vorqualifikationskriterien oder Zuschlagskriterien, mit denen der Beitrag der Auktion zu Nachhaltigkeit und Resilienz gemäß Absatz 2 bewertet wird.

Dieser Absatz gilt unbeschadet von Artikel 4 der Richtlinie (EU) 2018/2001 und der Artikel 107 und 108 AEUV sowie der internationalen Verpflichtungen der Union.

(2) Grundlage für den Beitrag der Auktion zu Nachhaltigkeit und Resilienz bilden die in diesem Absatz festgelegten Kriterien. Diese Kriterien müssen objektiv, transparent und diskriminierungsfrei sein.

Auktionen tragen zur Resilienz unter Berücksichtigung des Anteils der Netto-Null-Technologie oder ihrer wichtigsten spezifischen Bauteile bei, die aus einem Drittland stammen, auf den mehr als 50 % der Lieferungen dieser spezifischen Netto-Null-Technologie oder ihrer wichtigsten spezifischen Bauteile innerhalb der Union entfallen.

Für die Zwecke des Unterabsatzes 2 dieses Absatzes wird das Herkunftsland gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([56]) bestimmt.

Auktionen tragen auch zu mindestens einem der folgenden Aspekte bei:

a) ökologischer Nachhaltigkeit, die über die in den geltenden Rechtsvorschriften festgelegten Mindestanforderungen hinausgeht;

b) Innovation durch Bereitstellung völlig neuer Lösungen oder durch Verbesserung vergleichbarer hochmoderner Lösungen;

c) Integration des Energiesystems.

Dieser Absatz hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, zusätzliche nicht preisbezogene Kriterien anzuwenden, die über die in diesem Absatz aufgeführten Kriterien hinausgehen.

(3) Bis zum 30. März 2025 erlässt die Kommission einen Durchführungsrechtsakt, in dem die in Absatz 1 genannten Vorqualifikations- und Zuschlagskriterien weiter präzisiert werden.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 45 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Die Mitgliedstaaten weisen jedem der Kriterien zur Bewertung des Beitrags der Auktion zu Nachhaltigkeit und Resilienz, wenn sie als Zuschlagskriterien angewandt werden, eine Mindestgewichtung in Höhe von 5 % und eine kombinierte Gewichtung zwischen 15 % und 30 % der Zuschlagskriterien zu. Dies gilt unbeschadet der Möglichkeit, die in Absatz 2 Unterabsatz 4 genannten Kriterien stärker zu gewichten, und steht im Einklang mit etwaigen Beschränkungen für nicht preisbezogene Kriterien, die in den Vorschriften über staatliche Beihilfen festgelegt sind.

(5) Die Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, die Erwägungen in Bezug auf die in Absatz 1 festgelegten Vorqualifikations- und Zuschlagskriterien anzuwenden, wenn durch die Anwendung dieser Kriterien für sie unverhältnismäßig hohe Kosten entstehen würden. Kostenunterschiede, die auf der Grundlage von objektiven und überprüfbaren Daten auf über 15 % je Auktion geschätzt werden, können von den Mitgliedstaaten als unverhältnismäßig angesehen werden.

(6) Die Mitgliedstaaten ergreifen gegebenenfalls Maßnahmen zur Maximierung der Durchführungsrate von Projekten durch geeignete Anreize, z. B. durch Anwendung einer Preisindexierung. Die Mitgliedstaaten können die Auswirkungen negativer Gebote auf die Geschwindigkeit und den Umfang der Bereitstellung bewerten.

(7) Die Absätze 1 bis 4 gelten für mindestens 30 % des jährlichen Auktionsvolumens pro Mitgliedstaat oder alternativ für mindestens 6 Gigawatt pro Jahr und Mitgliedstaat.

(8) Bis zum 31. Dezember 2027 und danach alle zwei Jahre führt die Kommission eine umfassende Bewertung der Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien bei Auktionen für die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und ihrer Auswirkungen auf den beschleunigten Einsatz von Technologien für erneuerbare Energien. Die Kommission bewertet insbesondere die Auswirkungen der Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien auf

a) die Entwicklung der jährlichen Herstellung von Technologien für erneuerbare Energien in der Union;

([56]) Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

b) die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen, einschließlich ihrer finanziellen Auswirkungen und ihrer Auswirkungen auf die Geschwindigkeit des Einsatzes, wobei auch die Praktikabilität, einschließlich des Verwaltungsaufwands, und die Klarheit des Systems für Projektentwickler und die nationale Verwaltung auf der Grundlage der verfügbaren Daten zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen dieser Bewertung konsultiert die Kommission Sachverständige im Bereich Auktionen aus den Mitgliedstaaten.

(9) Fällt die Bewertung gemäß Absatz 8 positiv aus, insbesondere wenn die Anwendung der Resilienz- und Nachhaltigkeitskriterien die Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen nicht erheblich behindert hat, legt die Kommission gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung von Absatz 7 vor, um die Anteile des jährlichen Auktionsvolumens pro Mitgliedstaat oder das absolute Volumen, für die die Absätze 1 bis 5 gelten, insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung dieser Volumen festzulegen und den Grenzwert für die in Absatz 5 genannten geschätzten Kostenunterschiede anzupassen.

(10) Bei der Berechnung des jährlichen Auktionsvolumens pro Mitgliedstaat können Auktionen für Anlagen mit einer maximalen Projektgröße von 10 MW ausgenommen werden. Bei Auktionen für eine bestimmte Technologie, für die die Absätze 1 bis 5 gelten und die in der Folge unterzeichnet blieben, kann der unterzeichnete Anteil des Auktionsvolumen von der Anwendung der Absätze 1 bis 5 ausgenommen werden.

(11) Um die Durchführung für alle Mitgliedstaaten, insbesondere für diejenigen mit geringem Auktionsvolumen, zu erleichtern, können Mitgliedstaaten, die in den vorangegangenen zwei Jahren nicht mehr als zwei Auktionen pro Jahr durchgeführt haben, den Anteil der Auktionen bestimmen, für die die Absätze 1 bis 5 für diesen Zeitraum von zwei Jahren gelten.

Artikel 27

Vorkommerzielle Auftragsvergabe und die Vergabe öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen

(1) Die Mitgliedstaaten streben gegebenenfalls an, die vorkommerzielle Auftragsvergabe und die Vergabe öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen zu nutzen, um Innovationen im Bereich Netto-Null-Technologien und die Schaffung neuer Fertigungskapazitäten für Netto-Null-Technologien in der Union zu fördern. Die vorkommerzielle Auftragsvergabe und die Vergabe öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen können durch Unionsmittel im Rahmen bestehender Unionsprogramme für gemeinsame vorkommerzielle Auftragsvergaben oder gemeinsame Vergaben öffentlicher Aufträge in den Mitgliedstaaten ergänzt werden.

(2) Die Plattform erarbeitet Empfehlungen zur Gestaltung von vorkommerziellen Auftragsvergaben oder Vergaben öffentlicher Aufträge für innovative Lösungen.

Artikel 28

Andere Formen der öffentlichen Intervention

(1) Wenn die Mitgliedstaaten, regionalen oder lokalen Behörden, Einrichtungen des öffentlichen Rechts oder Verbände, die aus einer oder mehreren solcher Behörden oder einer oder mehreren solcher Einrichtungen des öffentlichen Rechts bestehen, unbeschadet der Artikel 107 und 108 AEUV und des Artikels 4 der Richtlinie (EU) 2018/2001 und im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen der Union beschließen, neue Programme zugunsten von Haushalten, Unternehmen oder Verbrauchern einzuführen bzw. bestehende Programme zu aktualisieren, um den Begünstigten Anreize für den Kauf von Endprodukten mit Netto-Null-Technologien zu bieten, gestalten sie diese Programme so, dass sie einen Kaufanreiz für Endprodukte mit Netto-Null-Technologien, die gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels einen hohen Beitrag zu Nachhaltigkeit und Resilienz leisten, schaffen, indem ein zusätzlicher angemessener finanzieller Ausgleich vorgesehen wird oder die Förderfähigkeit im Rahmen des Programms von den in Absatz 4 des vorliegenden Artikels festgelegten Kriterien abhängig gemacht wird, wobei die Zugänglichkeit der Programme für in Energiearmut lebende Bürgerinnen und Bürger zu berücksichtigen ist.

(2) Der zusätzliche finanzielle Ausgleich, der von den Behörden gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels aufgrund der Anwendung der in Absatz 4 Unterabsatz 1 einleitender Teil und Buchstaben b, und c des vorliegenden Artikels genannten Kriterien gewährt wird, darf 5 % der Kosten des Netto-Null-Technologie-Endprodukts für den Verbraucher nicht übersteigen, mit Ausnahme von Programmen für Bürgerinnen und Bürger, die in Energiearmut im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates ([57]) leben und für die die Obergrenze bei 15 % liegt.

([57]) Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1060 (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 1).

(3) Bei der Konzeption und Umsetzung eines Programms gemäß Absatz 1 bewertet die Behörde bei den auf dem Markt verfügbaren Endprodukten mit Netto-Null-Technologien deren Beitrag zu Resilienz und Nachhaltigkeit auf der Grundlage eines offenen, diskriminierungsfreien und transparenten Verfahrens. Für jedes Endprodukt mit Netto-Null-Technologien kann beantragt werden, dass es in das Programm aufgenommen wird. Die Behörde setzt eine Mindestpunktzahl fest, die die Endprodukte mit Netto-Null-Technologien erreichen müssen, um für den zusätzlichen finanziellen Ausgleich im Rahmen des Förderprogramms in Betracht zu kommen.

(4) Grundlage für den Beitrag anderer Formen der öffentlichen Intervention zu Nachhaltigkeit und Resilienz ist ihr Beitrag zur Resilienz unter Berücksichtigung des Anteils der Netto-Null-Technologie oder ihrer wichtigsten spezifischen Bauteile, die aus einem Drittland stammen, auf den mehr als 50 % der Lieferungen dieser spezifischen Netto-Null-Technologie innerhalb der Union entfallen; und mindestens eines der folgenden Kriterien:

a) ökologische Nachhaltigkeit, die über die in den geltenden Rechtsvorschriften festgelegten Mindestanforderungen hinausgeht;

b) Beitrag zur Innovation durch Bereitstellung völlig neuer Lösungen oder durch Verbesserung vergleichbarer hochmoderner Lösungen;

c) Beitrag zur Integration des Energiesystems.

Die in Unterabsatz 1 genannten Kriterien müssen objektiv, transparent und diskriminierungsfrei sein.

Dies hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, zusätzliche nicht preisbezogene Kriterien anzuwenden, die über die in Unterabsatz 1 festgelegten Kriterien hinausgehen.

Für die Zwecke des in Unterabsatz 1 einleitender Teil genannten Beitrags zur Resilienz dieses Absatzes wird das Herkunftsland gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 bestimmt.

(5) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen auf einer einzigen frei zugänglichen Website alle Informationen über Programme gemäß Absatz 1 für jedes relevante Endprodukt mit Netto-Null-Technologien.

Artikel 29

Koordinierung der Initiativen für die Erschließung von Märkten

(1) Die Kommission stellt gegebenenfalls Leitlinien zur Anwendung der Kriterien für die Bewertung des Beitrags bereit, den die Netto-Null-Technologien, die unter die Formen einer öffentlichen Intervention gemäß den Artikeln 25, 26 und 28 fallen, zu Resilienz und Nachhaltigkeit leisten.

(2) Für die Zwecke der Bewertung des Beitrags zur Resilienz erlässt die Kommission einen Durchführungsrechtsakt, der eine Liste aller Endprodukte mit Netto-Null-Technologien und ihrer wichtigsten spezifischen Bauteile enthält. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 45 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Kommission stellt auf der Grundlage des in Unterabsatz 1 genannten Durchführungsrechtsakts anhand des letzten Jahres mit verfügbaren Daten aktualisierte Informationen über die Anteile des in der Union verfügbaren und aus verschiedenen Drittländern stammenden Angebots an Netto-Null-Technologien und deren wichtigsten spezifischen Bauteilen bereit. Das Herkunftsland wird gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 bestimmt.

(3) Die Plattform erörtert Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Umsetzung der Artikel 25 bis 28 und tauscht bewährte Verfahren aus, unter anderem in Bezug auf die praktische Anwendung von Kriterien zur Festlegung des Beitrags des Angebots zu Nachhaltigkeit und Resilienz bei den Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge oder Programme, die Anreize für den Kauf von Endprodukten mit Netto-Null-Technologien schaffen.

KAPITEL V

VERBESSERUNG DER KOMPETENZEN FÜR DIE SCHAFFUNG HOCHWERTIGER ARBEITSPLÄTZE

Artikel 30

Europäische Akademien für eine Netto-Null-Industrie

(1) Auf der Grundlage einer von der Kommission unter Verwendung vorhandener Daten und Berichte durchgeführten Bewertung des Fachkräftemangels in Industrien für Netto-Null-Technologien, die für den industriellen Wandel und die Dekarbonisierung von entscheidender Bedeutung sind, und unter uneingeschränkter Wahrung der Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten im Bereich der allgemeinen und beruflichen Bildung unterstützt die Kommission — unter anderem durch die Bereitstellung von Startfinanzierungen — die Einrichtung europäischer Akademien für eine Netto-Null-Industrie (im Folgenden „Akademien“) als Organisationen oder Konsortien oder Projekte einschlägiger Interessenträger, die folgende Ziele haben:

a) Entwicklung — zur freiwilligen Nutzung durch die Mitgliedstaaten und die Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung in ihren Hoheitsgebieten — von Lernprogrammen und -inhalten sowie Lern- und Ausbildungsmaterialien für die Aus- und Weiterbildung, etwa in Bezug auf die Entwicklung, die Herstellung, die Installation, die Inbetriebnahme, den Betrieb, die Wartung, die Instandsetzung, die umweltgerechte Gestaltung, die Wiederverwendung und das Recycling von Netto-Null-Technologien sowie in Bezug auf Rohstoffe, relevante Aspekte der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und Querschnittskompetenzen; dadurch wird dem Fachkräftemangel Rechnung getragen und werden die Kapazitäten der Behörden, insbesondere derjenigen, die für die Erteilung der in Kapitel II genannten Genehmigungen und Zulassungen zuständig sind, und der in Kapitel IV dieser Verordnung genannten öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber unterstützt;

b) Förderung der freiwilligen Nutzung der Lernprogramme, -inhalte und -materialien durch Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung in den Mitgliedstaaten;

c) Unterstützung der Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung, die die von den Akademien erarbeiteten Lernprogramme, -inhalte und -materialien nutzen, um die Qualität der angebotenen Ausbildung aufrechtzuerhalten und Mechanismen zu entwickeln, mit denen die Qualität der angebotenen Ausbildung sichergestellt wird;

d) Entwicklung — zur freiwilligen Nutzung durch die Mitgliedstaaten und die Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung in ihren Hoheitsgebieten — von Zertifikaten, gegebenenfalls einschließlich Microcredentials, um die Erkennung von Kompetenzen und gegebenenfalls die Anerkennung von Qualifikationen zu erleichtern, die Übertragbarkeit zwischen verschiedenen Arbeitsplätzen und Branchen zu verbessern und die grenzüberschreitende Mobilität der Arbeitskräfte zu erleichtern, die Abstimmung mit relevanten hochwertigen Arbeitsplätzen durch Instrumente wie das Europäische Netz der Arbeitsvermittlungen (EURES) und EURAXESS zu fördern und die Sichtbarkeit des Umstands sicherzustellen, dass ein Lernprogramm oder Lerninhalte von einer Akademie entwickelt wurden.

(2) An den Akademien werden einschlägige Akteure wie die Industrie für Netto-Null-Technologien, Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung und Sozialpartner aus mehreren Mitgliedstaaten einbezogen. Die Akademien erstellen Aktionspläne mit unter anderem Etappenzielen und Zielvorgaben, auch in Bezug auf die Zahl der Lernenden, die auf der Bewertung des Fachkräftemangels beruhen, sowie einen Finanzplan zur Erreichung der finanziellen Tragfähigkeit. In diesen Aktionsplänen wird gegebenenfalls besonderes Augenmerk auf Regionen gelegt, die sich im industriellen Wandel befinden oder eine hohe Arbeitslosenquote aufweisen.

(3) Die Akademien erarbeiten geschlechtergerechte Inhalte, tragen dazu bei, Geschlechterstereotypen entgegenzutreten, und fördern den gleichberechtigten Zugang zu Lerninhalten für alle, wobei sie besonderes Augenmerk auf die Notwendigkeit legen, mehr Frauen und junge Menschen, insbesondere diejenigen, die keine Schule besuchen, keiner Arbeit nachgehen und keine Berufsausbildung absolvieren (NEET), ältere Menschen, Arbeitnehmer in Berufen, deren Fortbestehen gefährdet ist oder deren Inhalte und Aufgaben durch neue Technologien stark verändert werden, Menschen, die in Übergangsregionen arbeiten, und Menschen mit Behinderung zu aktivieren. Die Akademien fördern die Vielfalt und die Inklusion von Menschen mit Behinderungen, Migranten und Menschen in prekären Situationen.

(4) Unbeschadet der jeweiligen Befugnisse der Haushaltsbehörde werden gegebenenfalls auf Unionsebene Finanzmittel bereitgestellt, um die Einrichtung der Akademien mit der in Absatz 1 genannten Startfinanzierung zu unterstützen. Darüber hinaus werden die Mitgliedstaaten ermutigt, einschlägige Unionsfonds wie den ESF+ zu nutzen, um die Nutzung der von den Akademien entwickelten Lerninhalte zu unterstützen.

Artikel 31

Reglementierte Berufe in Industrien für Netto-Null-Technologien und Anerkennung von Berufsqualifikationen

(1) Innerhalb von neun Monaten nach Fertigstellung der von einer Akademie entwickelten Lerninhalte und -materialien und danach alle zwei Jahre ermitteln die Mitgliedstaaten nach Möglichkeit, ob die von dieser Akademie entwickelten Lernprogramme den spezifischen Qualifikationen entsprechen, die vom Aufnahmemitgliedstaat für den Zugang zu reglementierten Tätigkeiten im Rahmen eines Berufs von besonderer Bedeutung für die Industrie für Netto-Null-Technologien in diesem Mitgliedstaat gefordert werden. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der Bewertungen online veröffentlicht und leicht zugänglich gemacht werden. Wird beurteilt, dass die Lernprogramme nicht den Qualifikationen entsprechen, die vom Aufnahmemitgliedstaat für den Zugang zu regulierten Tätigkeiten gefordert werden, oder hat ein Mitgliedstaat nicht versucht, die Entsprechung zu ermitteln, so unterrichtet dieser Mitgliedstaat die Plattform unter Bereitstellung einschlägiger Informationen über

a) die Gründe, warum die Ermittlung nicht durchgeführt wurde, oder

b) die Unterschiede zwischen den von den Akademien entwickelten Lernprogrammen und den von dem Aufnahmemitgliedstaat geforderten spezifischen Qualifikationen sowie die Art und Weise, wie die Entsprechung erreicht werden kann.

(2) Gelangt ein Mitgliedstaat zu dem Schluss, dass die von einer Akademie entwickelten Lernprogramme den spezifischen Qualifikationen entsprechen, die vom Aufnahmemitgliedstaat für den Zugang zu reglementierten Tätigkeiten gefordert werden, so erleichtert er die Anerkennung von Zertifikaten, die von Anbietern allgemeiner und beruflicher Bildung auf der Grundlage der von der Akademie gemäß Titel III Kapitel I der Richtlinie 2005/36/EG entwickelten Lernprogramme ausgestellt wurden, wenn ein Inhaber eines solchen Zertifikats Zugang zu einem reglementierten Beruf im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2005/36/EG beantragt, der von besonderer Bedeutung für die Industrie für Netto-Null-Technologien ist, indem er das Zertifikat als ausreichenden Ausbildungsnachweis gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2005/36/EG behandelt.

(3) Ist der Zugang zu einem Beruf, der von besonderer Bedeutung für die Industrie für Netto-Null-Technologien ist, im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2005/36/EG reglementiert, so bemühen sich die Mitgliedstaaten um die Entwicklung eines gemeinsamen Spektrums von für die Ausübung dieses bestimmten Berufs mindestens erforderlichen Kenntnissen, Fähigkeiten und Kompetenzen mit dem Zweck, einen gemeinsamen Ausbildungsrahmen gemäß Artikel 49a Absatz 1 der Richtlinie 2005/36/EG zu schaffen, um die automatische Anerkennung von Qualifikationen zu ermöglichen. Die Plattform kann auch Vorschläge für gemeinsame Ausbildungsrahmen gemäß Artikel 49a Absatz 3 der Richtlinie 2005/36/EG vorlegen.

Artikel 32

Plattform für ein Netto-Null-Europa und Kompetenzen

Die Plattform unterstützt und ergänzt die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit dem Einsatz von Kompetenzen im Bereich Netto-Null-Technologien unter Wahrung von deren Zuständigkeit, indem sie die Kommission und die Mitgliedstaaten, einschließlich der in den Kapiteln II und IV genannten zuständigen Behörden und öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber, auf folgenden Wegen berät und unterstützt:

a) Bewertung, kontinuierliche Überwachung und Prognose der Nachfrage und des Angebots an Arbeitskräften mit den erforderlichen Kompetenzen im Bereich Netto-Null-Technologien und der Verfügbarkeit und Nutzung entsprechender Bildungs- und Ausbildungsmöglichkeiten, wobei dies gegebenenfalls den Tätigkeiten der Akademien als Informationsgrundlage dient;

b) Überwachung der Tätigkeit der Akademien auf der Grundlage von Daten und Informationen über der Anzahl der Personen, die von den von den Akademien entwickelten Lernprogrammen profitiert haben, einschließlich nach Wirtschaftszweigen, Geschlecht, Alter und Bildungs- und Qualifikationsniveau aufgeschlüsselter Daten, Förderung von Synergien mit anderen Kompetenzinitiativen und -projekten auf Unionsebene und nationaler Ebene, Stärkung und Ausweitung bewährter Verfahren, um unter anderem vielfältige Arbeitskräfte zu gewinnen, sowie die Bereitstellung einer allgemeinen Übersicht;

c) Analyse der Ursachen des Arbeitskräfte- und Fachkräftemangels auf der Grundlage vorhandener Erkenntnisse und Daten, einschließlich derjenigen in Bezug auf die Qualität der Stellenangebote, damit bewertet werden kann, ob zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, um mehr Arbeitskräfte aller Qualifikationsniveaus für bestimmte Branchen zu gewinnen;

d) Unterstützung der Mobilisierung von Akteuren, einschließlich der Industrie, Unternehmen, darunter KMU, der Sozialpartner und der Anbieter allgemeiner und beruflicher Bildung, wie Hochschulen, für die Förderung der Einführung von Lernprogrammen, die von den Akademien entwickelt wurden, und ihr mögliches Mitwirken bei dieser Einführung, das im Einklang mit den nationalen Gepflogenheiten erfolgt;

e) Unterstützung der Nutzung der von den Akademien entwickelten Lernzertifikate in den Mitgliedstaaten, um die Erkennung von Kompetenzen, die Anerkennung von Qualifikationen und die Abstimmung von Kompetenzen und verfügbaren Arbeitsplätzen zu fördern, unter anderem durch Förderung der Gültigkeit und Akzeptanz der Zertifikate auf dem gesamten Arbeitsmarkt der Europäischen Union;

f) Überwachung der Nutzung und Anerkennung von Lernnachweisen und Beiträge zur Bereitstellung von Lösungen, wenn mit der Nichtanerkennung verbundene Probleme festgestellt werden;

g) soweit angemessen Erleichterung der Entwicklung — zur freiwilligen Nutzung durch die Mitgliedstaaten — von europäischen Berufsprofilen, die aus einem gemeinsamen Spektrum von Kenntnissen, Fähigkeiten und Kompetenzen für Schlüsselberufe im Bereich Netto-Null-Technologien bestehen, wobei unter anderem auf die von den Akademien entwickelten Lernprogramme zurückgegriffen wird und gegebenenfalls die Terminologie der europäischen Klassifizierung für Fähigkeiten/Kompetenzen, Qualifikationen und Berufe (ESCO) verwendet wird, um die Transparenz und Mobilität zwischen Arbeitsplätzen und über die Grenzen des Binnenmarkts hinweg zu erleichtern;

h) Förderung von Karriereaussichten und hochwertigen Arbeitsbedingungen, einschließlich angemessener Löhne, bei Arbeitsplätzen in Industrien für Netto-Null-Technologien, Integration von mehr Frauen und jungen Menschen, insbesondere diejenigen, die keine Schule besuchen, keiner Arbeit nachgehen und keine Berufsausbildung absolvieren, älteren Menschen, Arbeitnehmern in Berufen, deren Fortbestehen gefährdet ist oder deren Inhalte und Aufgaben durch neue Technologien stark verändert werden, Menschen, die in Übergangsregionen arbeiten, und Menschen mit Behinderung in den Arbeitsmarkt für Industrien für Netto-Null-Technologien und Anwerbung qualifizierter Arbeitskräfte aus Drittländern durch Instrumente wie die Europäische Blaue Karte und im Einklang mit den nationalen Zuständigkeiten, Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten, um so eine größere Vielfalt bei den Arbeitskräften zu erreichen;

i) Förderung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte in der gesamten Union und Förderung der Veröffentlichung freier Stellen im Zusammenhang mit Netto-Null-Technologien durch EURES im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/589 des Europäischen Parlaments und des Rates ([58]);

j) Erleichterung einer engeren Abstimmung und des Austauschs bewährter Verfahren und von Fachwissen zwischen den Mitgliedstaaten und innerhalb des Privatsektors, um die Verfügbarkeit von Kompetenzen im Bereich Netto-Null-Technologien zu verbessern, unter anderem durch Beiträge zur Politik der Union und der Mitgliedstaaten, um im Einklang mit den nationalen Zuständigkeiten, Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten und in Abstimmung mit den bereits bestehenden Strukturen der europäischen Zusammenarbeit in der allgemeinen und beruflichen Bildung neue Talente aus Drittländern und aller Bildungsniveaus anzuziehen;

k) Ermittlung von Synergien mit bestehenden Bildungs- und Ausbildungsprogrammen, unter anderem mit dem Ziel, die Lernprogramme der Akademien auf die Bedürfnisse der Industrie in der Union abzustimmen.

KAPITEL VI

INNOVATION

Artikel 33

Reallabore für Netto-Null-Technologien

(1) Bis zum 30. März 2025 richten die Mitgliedstaaten bei der Einrichtung von Reallaboren für Netto-Null-Technologien eine oder mehrere Kontaktstellen ein oder benennen diese. Für jeden Antrag auf Einrichtung eines Reallabors für Netto-Null-Technologien gemäß diesem Artikel ist eine einzige Kontaktstelle zuständig.

(2) Die Mitgliedstaaten können, gegebenenfalls gemeinsam mit lokalen und regionalen Behörden sowie anderen Mitgliedstaaten, auf eigene Initiative Reallabore für Netto-Null-Technologien einrichten. Die Mitgliedstaaten richten in enger Zusammenarbeit mit der Industrie und gegebenenfalls Forschungseinrichtungen, den Sozialpartnern und der Zivilgesellschaft die Reallabore für Netto-Null-Technologien gemäß Absatz 1 auf Antrag eines Unternehmens, einer Organisation oder eines Konsortiums ein, das/die innovative Netto-Null-Technologien entwickelt, die in Absatz 3 Unterabsatz 2 Buchstabe a festgelegten Förderfähigkeits- und Auswahlkriterien erfüllt und von den zuständigen Behörden nach dem in Absatz 3 Unterabsatz 2 Buchstabe b genannten Auswahlverfahren ausgewählt wurde.

([58]) Verordnung (EU) 2016/589 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. April 2016 über ein Europäisches Netz der Arbeitsvermittlungen (EURES), den Zugang von Arbeitnehmern zu mobilitätsfördernden Diensten und die weitere Integration der Arbeitsmärkte und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 492/2011 und (EU) Nr. 1296/2013 (ABl. L 107 vom 22.4.2016, S. 1).

(3) Die Regelungen und Bedingungen für die Einrichtung und den Betrieb der Reallabore für Netto-Null-Technologien gemäß Absatz 2 werden im Wege von Durchführungsrechtsakten erlassen. Diese Regelungen und Bedingungen erhöhen die Flexibilität der zuständigen Behörden in Bezug auf die Priorisierung von Anträgen für Reallabore für Netto-Null-Technologien und deren Genehmigung. Sie fördern Innovation und das regulatorische Lernen und berücksichtigen insbesondere die besonderen Umstände und Kapazitäten der teilnehmenden KMU und Start-up-Unternehmen.

Die Durchführungsrechtsakte umfassen wesentliche gemeinsame Grundsätze zu den folgenden Aspekten:

a) Förderfähigkeitskriterien und Auswahlverfahren für die Teilnahme an den Reallaboren für Netto-Null-Technologien;

b) das Verfahren für die Beantragung von, die Teilnahme an und die Überwachung von Reallaboren für Netto-Null-Technologien sowie den Ausstieg aus und die Einstellung von diesen Reallaboren;

c) die für die Teilnehmenden geltenden Bedingungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 45 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Die Beteiligung an den Reallaboren für Netto-Null-Technologien lässt die Aufsichts- und Abhilfebefugnisse der für die Beaufsichtigung des Reallabors für Netto-Null-Technologien zuständigen Behörden unberührt. Die Testung, Entwicklung und Validierung innovativer Netto-Null-Technologien oder anderer innovativer Technologien erfolgt unter Aufsicht und mit Unterstützung der zuständigen Behörden. Die zuständigen Behörden üben ihre Aufsichtsbefugnisse innerhalb der Grenzen der einschlägigen Rechtsvorschriften flexibel aus, passen die bestehenden Regulierungspraktiken an und nutzen ihre Ermessensbefugnisse bei der Umsetzung und Durchsetzung von Rechtsvorschriften für ein spezifisches Reallabor-Projekt für Netto-Null-Technologien mit dem Ziel, Hindernisse zu beseitigen, den Verwaltungsaufwand zu reduzieren, die Rechtsunsicherheit zu verringern und Innovationen im Bereich Netto-Null-Technologien oder anderer innovativer Technologien zu fördern.

(5) Für die Zwecke der Erreichung des Ziels dieses Artikels erwägen die zuständigen Behörden, ob sie Abweichungen oder Ausnahmen nach nationalem Recht gewähren, soweit dies nach dem einschlägigen Unionsrecht zulässig ist. Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass im Plan für Reallabore für Netto-Null-Technologien die Anforderungen des Unionsrechts und die Hauptziele und grundlegenden Anforderungen der nationalen Rechtsvorschriften eingehalten werden. Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass alle erheblichen Risiken für die Gesundheit, die Sicherheit oder die Umwelt, die bei der Entwicklung und Testung innovativer Netto-Null-Technologien oder anderer innovativer Technologien festgestellt werden, öffentlich bekannt gemacht werden und zu einer sofortigen Aussetzung des Entwicklungs- und Testverfahrens führen, bis dieses Risiko minimiert worden ist. Sind die zuständigen Behörden der Auffassung, dass das vorgeschlagene Projekt außergewöhnliche Risiken für die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitskräfte, der Bevölkerung oder der Umwelt birgt, insbesondere weil es sich auf die Testung, Entwicklung oder Validierung mit besonders giftigen Stoffen bezieht, so genehmigen sie den Plan für Reallabore für Netto-Null-Technologien nur dann, wenn sie sich davon überzeugt haben, dass angemessene Schutzmaßnahmen eingeleitet wurden, die dem festgestellten außergewöhnlichen Risiko Rechnung tragen.

(6) Die am Reallabor für Netto-Null-Technologien Beteiligten bleiben nach den geltenden Haftungsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten für materielle Schäden haftbar, die Dritten aus der Testung im Reallabor für Netto-Null-Technologien entstehen.

(7) Die Laufzeit des Reallabors für Netto-Null-Technologien kann mit Zustimmung der zuständigen nationalen Behörde nach demselben Verfahren verlängert werden.

(8) Die Reallabore für Netto-Null-Technologien werden so konzipiert und umgesetzt, dass sie gegebenenfalls die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den zuständigen nationalen Behörden erleichtern. Die Mitgliedstaaten, die Reallabore für Netto-Null-Technologien eingerichtet haben, koordinieren ihre Tätigkeiten und arbeiten im Rahmen der Plattform zusammen, um relevante Informationen mit anderen Mitgliedstaaten auszutauschen. Die Plattform kann Unternehmen, die an Reallaboren für Netto-Null-Technologien teilgenommen haben, ersuchen, ihre Erfahrungen mit dem Prozess mitzuteilen. Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten auf der Plattform bereitgestellten Informationen und der dort geführten Diskussionen erstellt die Kommission regelmäßig einen Bericht über die Ergebnisse der Umsetzung von Reallaboren für Netto-Null-Technologien; in den Bericht werden auch bewährte Verfahren, gewonnene Erkenntnisse und Empfehlungen zur Einrichtung der Reallabore für Netto-Null-Technologien und gegebenenfalls zur Anwendung dieser Verordnung und anderer Rechtsvorschriften der Union innerhalb des Reallabors für Netto-Null-Technologien in einer für dessen Zwecke angepassten Weise aufgenommen.

Artikel 34

Maßnahmen für KMU und Start-up-Unternehmen

(1) Die Mitgliedstaaten

a) gewähren vorrangigen Zugang zu den innovativen Reallaboren für Netto-Null-Technologien für KMU und Start-up-Unternehmen, soweit sie die in Artikel 33 festgelegten Voraussetzungen erfüllen,

b) organisieren Maßnahmen zur Sensibilisierung für die Beteiligung von KMU und Start-up-Unternehmen an den Reallaboren für Netto-Null-Technologien,

c) richten gegebenenfalls einen speziellen Kanal für die Kommunikation mit KMU und Start-up-Unternehmen ein, um Orientierungshilfen zu geben und Fragen zur Umsetzung von Artikel 33 zu beantworten.

(2) Die Mitgliedstaaten tragen den spezifischen Interessen und Bedürfnissen von KMU und Start-up-Unternehmen Rechnung und leisten angemessene verwaltungstechnische Unterstützung für die Teilnahme an den Reallaboren für Netto-Null-Technologien. Unbeschadet der Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV informieren die Mitgliedstaaten KMU und Start-up-Unternehmen über verfügbare finanzielle Unterstützungen für ihre Tätigkeiten in den Reallaboren für Netto-Null-Technologien.

Artikel 35

Einrichtung der Lenkungsgruppe für den Strategieplan für Energietechnologie

(1) Es wird die Lenkungsgruppe für den Strategieplan für Energietechnologie (im Folgenden „Lenkungsgruppe für den SET-Plan“) eingerichtet.

(2) Die Lenkungsgruppe für den SET-Plan nimmt die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben wahr.

Artikel 36

Aufgaben der Lenkungsgruppe für den SET-Plan

(1) Die Lenkungsgruppe für den SET-Plan gibt Leitlinien und Vorgaben in Bezug auf den Strategieplan für Energietechnologie.

(2) Die Kommission und die Mitgliedstaaten arbeiten im Rahmen der Lenkungsgruppe für den SET-Plan und gegebenenfalls auf Ersuchen mit Drittländern zusammen und stimmen sich ab, um einen Beitrag zur Förderung der Entwicklung sauberer, effizienter und kostengünstiger Energietechnologien zu leisten, indem die Koordinierung und Zusammenarbeit bei Forschung und Innovation im Bereich saubere Energie unterstützt werden.

(3) Die Lenkungsgruppe für den SET-Plan berät und unterstützt die Kommission bei der Ausarbeitung von Initiativen im Zusammenhang mit den in den Absätzen 1 und 2 genannten Aufgaben.

Artikel 37

Struktur und Funktionsweise der Lenkungsgruppe für den SET-Plan

(1) Die Lenkungsgruppe für den SET-Plan setzt sich aus den Mitgliedstaaten und der Kommission zusammen. Der Vorsitz wird von einem oder mehreren Vertretern der Kommission geführt.

(2) Jeder Mitgliedstaat ernennt einen hochrangigen Vertreter für die Lenkungsgruppe für den SET-Plan. Soweit dies im Hinblick auf die Funktion und das Fachwissen zweckdienlich ist, kann ein Mitgliedstaat mehr als einen Vertreter in Bezug auf verschiedene Aufgaben der Lenkungsgruppe für den SET-Plan ernennen. Jeder Vertreter, der für die Lenkungsgruppe für den SET-Plan ernannt wird, hat einen Stellvertreter.

(3) Auf Vorschlag der Kommission gibt sich die Lenkungsgruppe für den SET-Plan mit einfacher Mehrheit ihrer Mitglieder eine Geschäftsordnung.

(4) Die Lenkungsgruppe für den SET-Plan tritt in regelmäßigen Abständen zusammen, um die wirksame Erfüllung ihrer Aufgaben sicherzustellen. Die Lenkungsgruppe für den SET-Plan tritt, soweit erforderlich, auf der Grundlage eines begründeten Antrags der Kommission oder einer einfachen Mehrheit ihrer Mitglieder zusammen.

(5) Die Kommission unterstützt die Lenkungsgruppe für den SET-Plan durch ein Exekutivsekretariat, das technische und logistische Unterstützung leistet.

(6) Die Lenkungsgruppe für den SET-Plan kann ständige oder nichtständige Arbeitsgruppen und Taskforces zu spezifischen Fragen und Aufgaben einrichten.

KAPITEL VII

GOVERNANCE

Artikel 38

Einrichtung und Aufgaben der Plattform für ein Netto-Null-Europa

(1) Es wird die Plattform für ein Netto-Null-Europa (im Folgenden „Plattform“) eingerichtet.

(2) Die Plattform nimmt die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben wahr.

(3) Die Plattform kann die Kommission und die Mitgliedstaaten bei ihren Maßnahmen zur Erreichung der in Kapitel I der vorliegenden Verordnung dargelegten Ziele beraten und unterstützen, wobei sie einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten, soweit möglich, vermeidet und die nationalen Energie- und Klimapläne der Mitgliedstaaten berücksichtigt.

(4) Die Mitglieder der Plattform stimmen sich im Rahmen der Plattform über die Netto-Null-Industriepartnerschaften ab, um im Einklang mit dem in Artikel 1 festgelegten allgemeinen Ziel dieser Verordnung dazu beizutragen, die weltweite Einführung von Netto-Null-Technologien zu fördern, bei der Entwicklung innovativer Netto-Null-Technologien zusammenzuarbeiten und die Rolle der industriellen Fähigkeiten der Union bei der Vorbereitung der globalen Energiewende zu unterstützen. Die Plattform kann regelmäßig unter anderem folgende Themen erörtern:

a) Möglichkeiten der Verbesserung und Förderung der Zusammenarbeit, des Fachwissens und des Technologieaustauschs entlang der Netto-Null-Wertschöpfungskette zwischen der Union und Drittländern;

b) die Resilienz, auch durch eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit der in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden europäischen Industrien im Zusammenhang mit globalen Wertschöpfungsketten, und empfohlene Maßnahmen zur Verbesserung;

c) gegebenenfalls Verbesserung der Kohärenz zwischen dieser Verordnung und anderen Initiativen der Union, die zu den Zielen dieser Verordnung beitragen könnten, und die Frage, ob diesbezüglich Empfehlungen abgegeben werden sollten;

d) die Fortschritte bei Wertschöpfungsketten für Netto-Null-Technologien, laufende technologische und industrielle Veränderungen und mögliche künftige sich abzeichnende strategische Wertschöpfungsketten im Hinblick auf die Ziele dieser Verordnung;

e) bewährte Verfahren für die Umsetzung von Kapitel II Abschnitt II sowie auf Artikel 15 und 16 und die Verkürzung der Genehmigungsfristen;

f) mögliche Vorgehensweisen gegen nichttarifäre Handelshemmnisse, z. B. durch die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen oder durch Verpflichtungen zur Vermeidung von Ausfuhrbeschränkungen;

g) die Frage, welchen Drittländern beim Abschluss von Netto-Null-Industriepartnerschaften Vorrang gegeben werden könnte, unter Berücksichtigung

   i) des potenziellen Beitrags zur Versorgungssicherheit unter Einbeziehung ihrer Fertigungskapazität für Netto-Null-Technologien;

   ii) möglicher bestehender Kooperationsabkommen zwischen einem Drittland und der Union;

   iii) die Frage, ob der Rechtsrahmen eines Drittlands und seine Umsetzung die Überwachung, Vermeidung und Minimierung von Umweltauswirkungen, die Anwendung sozial verantwortlicher Verfahren, einschließlich der Achtung der Menschen- und Arbeitnehmerrechte und einer sinnvollen und gerechten Beteiligung lokaler Gemeinschaften, die Anwendung transparenter Geschäftspraktiken und die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf das ordnungsgemäße Funktionieren der öffentlichen Verwaltung und die Rechtsstaatlichkeit gewährleistet;

   iv) der CO_2-Injektionskapazitäten und -Speicherkapazitäten in ihrem Hoheitsgebiet;

h) die Frage, wie Anreize für die Herstellung von Netto-Null-Technologien in der Union geschaffen werden können, indem die Finanzierung, der Rechtsrahmen und die Investitions- und Standortgarantien angegangen werden;

i) die Bewertung der Anwendung von Handelsmaßnahmen in Netto-Null-Industrien.

Dieser Absatz gilt unbeschadet der Vorrechte des Rates gemäß den Verträgen in Bezug auf nicht verbindliche internationale Instrumente.

(5) Die Mitgliedstaaten können die Kommission bei der Durchführung der in der Netto-Null-Industriepartnerschaft festgelegten Kooperationsmaßnahmen unterstützen.

(6) Unter Berücksichtigung des Berichts der Kommission vom 24. Oktober 2023 mit dem Titel „Fortschritte bei der Wettbewerbsfähigkeit im Bereich der Technologien für saubere Energie“ und der jährlichen Aufwandserhebung der Kommission von 2022 erstattet die Kommission der Plattform Bericht über die Entwicklung des Regelungsaufwands für Netto-Null-Industrien in der Union.

(7) Die Plattform stimmt sich regelmäßig mit dem Hochrangigen Forum für Normung ab, um den Einsatz von Normung zur Unterstützung der Entwicklung von Netto-Null-Technologien in der Union zu erörtern.

Artikel 39

Struktur und Funktionsweise der Plattform

(1) Die Plattform setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der Kommission zusammen. Den Vorsitz führt ein Vertreter der Kommission.

(2) Jeder Mitgliedstaat ernennt einen hochrangigen Vertreter für die Plattform. Soweit dies im Hinblick auf die Funktion und das Fachwissen zweckdienlich ist, kann ein Mitgliedstaat mehr als einen Vertreter in Bezug auf verschiedene Aufgaben der Plattform ernennen. Jeder Vertreter, der für die Plattform ernannt wird, hat einen Stellvertreter. Nur Mitgliedstaaten sind stimmberechtigt. Jeder Mitgliedstaat hat unabhängig von der Zahl seiner Vertreter nur eine Stimme.

(3) Auf Vorschlag der Kommission gibt sich die Plattform mit einfacher Mehrheit ihrer Mitglieder eine Geschäftsordnung.

(4) Die Plattform tritt in regelmäßigen Abständen zusammen, um die wirksame Erfüllung ihrer in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben zu gewährleisten. Die Plattform hält, soweit erforderlich, auf der Grundlage eines begründeten Antrags der Kommission oder eines Mitgliedstaats außerordentliche Sitzungen ab.

(5) Die Kommission unterstützt die Plattform durch ein Exekutivsekretariat, das technische und logistische Unterstützung leistet.

(6) Die Plattform kann ständige oder nichtständige Untergruppen zu spezifischen Fragen und Aufgaben im Zusammenhang mit dieser Verordnung einrichten.

Die Plattform richtet mindestens eine Untergruppe ein, um die angemessene Umsetzung der Akademien gemäß Kapitel V sicherzustellen.

(7) Die Plattform lädt Vertreter des Europäischen Parlaments als Beobachter zu ihren Sitzungen ein, darunter auch zu den Sitzungen der in Absatz 6 genannten ständigen oder nichtständigen Untergruppen. Das Europäische Parlament erhält alle Unterlagen und Informationen im Zusammenhang mit der Arbeit der Plattform zur gleichen Zeit wie die Mitglieder der Plattform.

(8) Die Plattform richtet eine Gruppe zur Netto-Null-Industrie ein. Diese Gruppe gibt auf eigene Initiative oder auf Ersuchen der Plattform Empfehlungen an die Plattform ab, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.

(9) Gegebenenfalls kann die Plattform oder die Kommission Sachverständige, die die Industrie, Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Gewerkschaften und andere Dritte vertreten, zur Teilnahme an den Sitzungen der Plattform und ihrer Untergruppen einladen oder sie ersuchen, schriftliche Beiträge zu leisten. Diese Sachverständigen beteiligen sich nicht an der Entscheidungsfindung.

(10) Die Plattform ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um die sichere Handhabung und Verarbeitung vertraulicher und wirtschaftlich sensibler Informationen zu gewährleisten.

(11) Die Plattform bemüht sich nach Kräften, Entscheidungen einvernehmlich zu treffen.

(12) Die Plattform stimmt sich mit bestehenden und einschlägigen Industrieallianzen ab, arbeitet mit ihnen zusammen und lädt sie gegebenenfalls zu ihren Sitzungen ein, darunter auch zu den Sitzungen der in Absatz 6 genannten ständigen oder nichtständigen Untergruppen.

(13) Die Plattform tritt mindestens einmal jährlich mit Vertretern der in Artikel 35 genannten Lenkungsgruppe für den SET-Plan zusammen, um die jüngsten Entwicklungen und Synergien zwischen der Durchführung dieser Verordnung und der Umsetzung des Strategieplans für Energietechnologie zu erörtern und diesbezüglich Empfehlungen abzugeben.

Artikel 40

Wissenschaftliche Beratungsgruppe für den Regelungsaufwand der Netto-Null-Industrien

(1) Es wird eine Wissenschaftliche Beratungsgruppe für den Regelungsaufwand der Netto-Null-Industrien (im Folgenden „Wissenschaftliche Beratungsgruppe“) eingerichtet.

(2) Die Wissenschaftliche Beratungsgruppe setzt sich aus mindestens sieben hochrangigen wissenschaftlichen Sachverständigen zusammen, die ein breites Spektrum einschlägiger Fachbereiche abdecken. Die Mitglieder der Wissenschaftlichen Beratungsgruppe erfüllen die in Absatz 4 festgelegten Kriterien.

(3) Höchstens zwei Mitglieder der Wissenschaftlichen Beratungsgruppe besitzen die Staatsangehörigkeit desselben Mitgliedstaats. Die Mitglieder der Wissenschaftlichen Beratungsgruppe müssen jede Gewähr für Unabhängigkeit bieten.

(4) Die Mitglieder der Wissenschaftlichen Beratungsgruppe werden im Anschluss an ein offenes, faires und transparentes Auswahlverfahren für eine Amtszeit von vier Jahren ernannt, die einmal verlängert werden kann. Die Auswahl der Mitglieder erfolgt anhand folgender Kriterien:

a) wissenschaftliche Spitzenleistungen;

b) Erfahrung mit der Durchführung wissenschaftlicher Bewertungen und wissenschaftlicher Beratung in ihren Fachgebieten;

c) Fachwissen im Bereich der öffentlichen Verwaltung oder in anderen für die Aufgaben der Wissenschaftlichen Beratungsgruppe relevanten Bereichen;

d) Berufserfahrung in einem interdisziplinären Umfeld in einem internationalen Kontext.

(5) Die Mitglieder der Wissenschaftlichen Beratungsgruppe werden ad personam ernannt und geben ihre Stellungnahmen unabhängig von den Mitgliedstaaten und den Organen der Union ab. Die Wissenschaftliche Beratungsgruppe wählt unter ihren Mitgliedern für einen Zeitraum von vier Jahren ihren Vorsitz. Sie gibt sich eine Geschäftsordnung.

(6) Die Wissenschaftliche Beratungsgruppe übt ihre Tätigkeit ausschließlich in beratender Funktion aus und handelt unbeschadet des Initiativrechts der Kommission, der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung und der Prüfungs- und Qualitätskontrollfunktionen der Kommission im Rahmen des Ausschusses für Regulierungskontrolle.

(7) Die Wissenschaftliche Beratungsgruppe unterstützt gemäß Absatz 6 die Arbeit der Kommission, des Europäischen Parlaments und der Mitgliedstaaten, wobei sie bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben unabhängig handelt, indem sie Beratungsberichte zu den rechtlichen Auswirkungen des Unionsrechts auf die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Industrietätigkeiten und den damit verbunden Regelungsaufwand bereitstellt. Im Interesse einer kohärenten Beratung bewertet die Wissenschaftliche Beratungsgruppe die regulatorischen Auswirkungen auf die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Industrietätigkeiten und den damit verbunden Regelungsaufwand, wobei sie wissenschaftlich fundierte Methoden anwendet und gegebenenfalls das Instrumentarium für eine bessere Rechtsetzung berücksichtigt.

(8) Die Kommission übernimmt die Sekretariatsgeschäfte der Wissenschaftlichen Beratungsgruppe.

(9) Die Wissenschaftliche Beratungsgruppe tauscht sich regelmäßig mit der Plattform über ihre Arbeit aus.

Artikel 41

Nationale Energie- und Klimapläne

Die Mitgliedstaaten berücksichtigen diese Verordnung bei der Ausarbeitung ihrer nationalen Energie- und Klimapläne, insbesondere in Bezug auf die Dimension „Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit" der Energieunion, in denen die Prioritäten der Strategie für die Energieunion und des Strategieplans für Energietechnologie zum Ausdruck kommen, und bei der Vorlage ihrer zweijährlichen Fortschrittsberichte gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) 2018/1999.

KAPITEL VIII

ÜBERWACHUNG

Artikel 42

Überwachung

(1) Die Kommission überwacht laufend

a) die Fortschritte der Union in Bezug auf die in Artikel 1 genannten Ziele der Union, insbesondere die Risiken in Bezug auf die Versorgung mit Netto-Null-Technologien, die den Wettbewerb verzerren und den Binnenmarkt fragmentieren würden, und die damit verbundenen Auswirkungen dieser Verordnung;

b) die Fortschritte der Union bei der Erfüllung der in Artikel 5 genannten Richtwerte unter Berücksichtigung der Beschränkungen und Möglichkeiten des Weltmarkts;

c) den Wert oder das Volumen der Einfuhren von Netto-Null-Technologien in das Gebiet der Union und deren Ausfuhren aus dem Gebiet der Union;

d) die Fortschritte bei der Verwirklichung des Ziels der CO_2-Injektionskapazität auf Unionsebene gemäß Artikel 20 sowie bei der damit zusammenhängenden CO_2-Transportinfrastruktur und den damit zusammenhängenden CO_2-Abscheidungstätigkeiten.

(2) Die Mitgliedstaaten und die von ihnen zu diesem Zweck benannten nationalen Behörden erheben und stellen die gemäß Absatz 1 erforderlichen Daten und sonstigen Nachweise zur Verfügung.

Insbesondere erheben sie mindestens alle drei Jahre Daten über

a) Hindernisse für den Handel mit Netto-Null-Technologien oder mit Waren, die Netto-Null-Technologien nutzen, innerhalb des Binnenmarkts und deren mögliche Ursachen, auch wenn diese Hindernisse auf Störungen der globalen Lieferkette zurückzuführen sind;

b) Entwicklungen bei Netto-Null-Technologien und Markttrends sowie Marktpreise für die jeweiligen Netto-Null-Technologien, einschließlich Informationen über Auktionen, ihre Häufigkeit, ihre Zuschlagspreise und ihr Volumen, die für die Erfüllung der Anforderungen nach Kapitel IV relevant sind;

c) die Fertigungskapazität für Netto-Null-Technologien und damit zusammenhängende Tätigkeiten, einschließlich Daten über Beschäftigung und Kompetenzen;

d) die Anzahl der KMU, die an Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien beteiligt sind,

e) die folgenden Informationen im Zusammenhang mit Genehmigungsverfahren pro Netto-Null-Technologie:

   i) die Zahl der eingeleiteten Genehmigungsverfahren, die Zahl der abgelehnten Anträge und die Zahl der getroffenen umfassenden Entscheidungen unter Angabe, ob das Projekt genehmigt oder abgelehnt wurde;

   ii) die Dauer der Genehmigungsverfahren, wenn eine umfassende Entscheidung getroffen wurde, einschließlich der Dauer der Fristverlängerungen;

   iii) Angaben zu den Ressourcen, die für den Betrieb der zentralen Kontaktstelle zugewiesen wurden;

f) die Anzahl und Art der Reallabore für Netto-Null-Technologien;

g) die Menge an dauerhaft unterirdisch gespeichertem CO_2 gemäß der Richtlinie 2009/31/EG.

(3) Wenn die in Absatz 2 genannten Daten nicht bereits Bestandteil der nationalen Energie- und Klimapläne sind oder sich nicht mit den Elementen der nationalen Energie- und Klimapläne im Einklang befinden, übermittelt jeder Mitgliedstaat der Kommission bis zum 15. März 2027 und danach alle drei Jahre einen Bericht mit diesen Daten.

(4) Die Berichtspflicht gemäß Absatz 3 dieses Artikels gilt nicht, wenn die Mitgliedstaaten der Auffassung sind, dass dies gemäß Artikel 346 AEUV ihren wesentlichen Sicherheitsinteressen widerspricht.

(5) Der Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Bereitstellung einer Vorlage für die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Berichte erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 45 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Auf der Grundlage der gemäß Absatz 3 dieses Artikels vorgelegten Berichte überwacht die Kommission die Fortschritte der Union gemäß Absatz 1 Buchstabe a dieses Artikels und veröffentlicht diesbezügliche Empfehlungen als Teil der Jahresberichte über die Wettbewerbsfähigkeit von Technologien für saubere Energie gemäß Artikel 35 Absatz 2 Buchstabe m der Verordnung (EU) 2018/1999. In den Empfehlungen wird auch geprüft, ob alle Netto-Null-Technologien, die zur Verwirklichung der in Artikel 1 der vorliegenden Verordnung festgelegten Ziele erforderlich sind, von dieser Verordnung erfasst werden.

(7) Auf der Grundlage der gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2009/31/EG vorgelegten Entwürfe von Genehmigungsanträgen und der gemäß Artikel 21 Absatz 2 und Artikel 23 Absätze 4 und 6 dieser Verordnung vorgelegten Berichte überwacht die Kommission die Fortschritte bei der Erreichung des unionsweiten Ziels für die CO_2-Injektionskapazität gemäß Absatz 1 Buchstabe d des vorliegenden Artikels. Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat jährlich Bericht.

(8) Die Kommission unterrichtet die Plattform über ihre Erkenntnisse im Zusammenhang mit diesem Artikel.

KAPITEL IX

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 43

Befugnisübertragung

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 44 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Modalitäten zu ändern, nach denen Vereinbarungen zwischen den in Artikel 23 Absatz 1 genannten Einrichtungen sowie Investitionen in Speicherkapazitäten, die sich im Besitz Dritter befinden, bei der Erfüllung ihres individuellen Beitrags gemäß Artikel 23 Absatz 5 berücksichtigt werden und den Inhalt der in Artikel 23 Absatz 6 genannten Berichte festzulegen.

Artikel 44

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 23 Absatz 12, Artikel 43 und Artikel 46 Absatz 7 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 29. Juni 2024 übertragen. Die Kommission legt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung vor. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 23 Absatz 12, Artikel 43 und Artikel 46 Absatz 7 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 23 Absatz 12, Artikel 43 oder Artikel 46 Absatz 7 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 45

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Bei Angelegenheiten im Zusammenhang mit Artikel 25 der vorliegenden Verordnung wird die Kommission von dem mit dem Beschluss 71/306/EWG des Rates ([59]) eingesetzten Beratenden Ausschuss für öffentliche Aufträge unterstützt. Bei Angelegenheiten im Zusammenhang mit Artikel 26 der vorliegenden Verordnung wird die Kommission von dem nach Artikel 44 der Verordnung (EU) 2018/1999 eingerichteten Ausschuss für die Energieunion unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 46

Bewertung

(1) Bis zum 30. Juni 2028 und danach alle drei Jahre bewertet die Kommission diese Verordnung und legt dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss einen Bericht mit ihren wichtigsten Ergebnissen vor.

(2) Bei der in Absatz 1 genannten Bewertung wird geprüft, ob

a) die in Artikel 1 dieser Verordnung festgelegten Ziele erreicht wurden, insbesondere ihr Beitrag zum Funktionieren des Binnenmarktes, und welche Auswirkungen diese Verordnung auf gewerbliche Nutzer, insbesondere KMU, und Endnutzer sowie auf die Ziele des europäischen Grünen Deals hat;

b) diese Verordnung für die Zeit nach 2030 und im Hinblick auf das in Artikel 1 genannte längerfristige Ziel der Klimaneutralität bis 2050 geeignet sind, wobei unter anderem einer möglichen Aufnahme in diese Verordnung anderer Technologien, die bei der Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050 eine wichtige Rolle haben können, Rechnung getragen wird;

c) ob Richtwerte für bestimmte Technologien erforderlich sind, um die Versorgungssicherheit der Union in Bezug auf diese Technologien zu erreichen.

(3) In der Bewertung wird Folgendes berücksichtigt:

a) die Ergebnisse des Überwachungsprozesses gemäß Artikel 42;

b) der Technologiebedarf, der sich aus den Aktualisierungen der nationalen Energie- und Klimapläne ergibt, einschließlich des Strategieplans für Energietechnologie, wobei dem jüngsten Bericht über die Lage der Energieunion Rechnung zu tragen ist.

(4) Innerhalb des in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Zeitraums sowie nach jeder Erneuerung oder Aktualisierung der nationalen Energie- und Klimapläne und nach Konsultation der Plattform bewertet die Kommission, ob die in Artikel 4 festgelegte Liste der Netto-Null-Technologien ausgeweitet werden muss, und legt gegebenenfalls einen Vorschlag vor.

(5) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle ihnen vorliegenden einschlägigen Informationen, die die Kommission für die Ausarbeitung des in Absatz 1 genannten Berichts benötigt.

([59]) Beschluss des Rates 71/306/EWG vom 26. Juli 1971 zur Einsetzung eines Beratenden Ausschusses für öffentliche Bauaufträge (ABl. L 185 vom 16.8.1971, S. 15).

(6) Gelangt die Kommission auf der Grundlage des in Absatz 1 dieses Artikels genannten Berichts zu dem Schluss, dass die Union die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Ziele voraussichtlich nicht erreichen wird, so bewertet sie nach Konsultation der Plattform die Durchführbarkeit und Verhältnismäßigkeit der Vorlage von Vorschlägen für Maßnahmen, um die Verwirklichung dieser Ziele sicherzustellen.

(7) Bis zum 30. März 2025 erlässt die Kommission gemäß Artikel 44 einen delegierten Rechtsakt zur Änderung des Anhangs auf der Grundlage der in Artikel 4 aufgeführten Liste der Netto-Null-Technologien, um die Unterkategorien innerhalb der Netto-Null-Technologien und die Liste der für diese Technologien verwendeten spezifischen Bauteile zu ermitteln. Dieser delegierte Rechtsakt — sowie jeder künftige delegierte Rechtsakt zur Änderung des Anhangs X — stützt sich auf eine umfassende Bewertung, um spezifische wesentliche Bauteile zu ermitteln, bei denen nach vernünftigem Ermessen davon ausgegangen werden kann, dass sie in erster Linie für Netto-Null-Technologien verwendet werden. Diese Bewertung stützt sich auf eine methodische Analyse der Lieferketten der Netto-Null-Technologien, wobei insbesondere die kommerzielle Verfügbarkeit der Bauteile, ein angemessener Detaillierungsgrad und technologische Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Die Kommission kann diesen delegierten Rechtsakt auf der Grundlage dieser Bewertung überprüfen.

Artikel 47

Umgang mit vertraulichen Informationen

(1) Die im Zuge der Durchführung dieser Verordnung erlangten Informationen dürfen nur für die Zwecke dieser Verordnung verwendet werden und sind durch die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten geschützt.

(2) Die Mitgliedstaaten und die Kommission gewährleisten nach Maßgabe des Unionsrechts und des einschlägigen nationalen Rechts den Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen und anderen in Anwendung dieser Verordnung gewonnenen und verarbeiteten sensiblen, vertraulichen und geheimen Informationen, einschließlich Empfehlungen und zu ergreifender Maßnahmen.

(3) Die Kommission und die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass im Einklang mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten der Geheimhaltungsgrad von Verschlusssachen, die im Rahmen dieser Verordnung bereitgestellt oder ausgetauscht werden, ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Herausgebers weder herabgestuft noch aufgehoben wird.

(4) Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass die Offenlegung zusammengefasster Informationen gemäß Artikel 23 seine nationalen Sicherheitsinteressen beeinträchtigen könnte, so kann er mit einer begründeten Mitteilung Einwände gegen die Offenlegung durch die Kommission erheben.

(5) Die Kommission und die nationalen Behörden, ihre Beamten, Bediensteten und sonstigen Personen, die unter ihrer Aufsicht arbeiten, gewährleisten im Einklang mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten die Vertraulichkeit der bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und Tätigkeiten gewonnenen Informationen. Diese Verpflichtung gilt auch für alle Vertreter der Mitgliedstaaten, Beobachter, Sachverständige und andere Personen, die gemäß Artikel 39 an den Sitzungen der Plattform teilnehmen.

Artikel 48

Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724

Die Verordnung (EU) 2018/1724 wird wie folgt geändert:

1. In Anhang I wird in der ersten Spalte eine neue Zeile „R. Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien“ angefügt.

2. In Anhang I werden in der zweiten Spalte in der Zeile „R. Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien“ folgende Punkte angefügt:

   „1. Informationen zum Genehmigungsverfahren,

   2. Finanzierungs- und Investitionsdienstleistungen,

   3. Finanzierungsmöglichkeiten auf Ebene der Union oder der Mitgliedstaaten,

   4. Dienstleistungen zur Unterstützung von Unternehmen, darunter u. a. Körperschaftsteuererklärungen, lokale Steuergesetze und Arbeitsrecht.“

3. In Anhang II wird in der ersten Spalte eine neue Zeile „Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien“ angefügt.

4. In Anhang II werden in der zweiten Spalte in der Zeile „Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien“ folgender Punkt angefügt:

„Verfahren für alle einschlägigen Genehmigungen für den Bau, den Ausbau, die Umwandlung und den Betrieb von Projekten zur Fertigung von Netto-Null-Technologien und strategischen Projekten für Netto-Null-Technologien, einschließlich Baugenehmigungen, chemikalienbezogene Genehmigungen und Netzanschlussgenehmigungen sowie Umweltprüfungen und -genehmigungen sofern erforderlich, die alle administrativen Anträge und Verfahren umfassen“

5. In Anhang II wird in der dritten Spalte in der Zeile „Projekte zur Fertigung von Netto-Null-Technologien“ folgender Punkt angefügt:

„Alle Ergebnisse im Zusammenhang mit den Verfahren, die von der Bestätigung der Vollständigkeit des Antrags bis zur Mitteilung der umfassenden Entscheidung über das Ergebnis des Verfahrens durch die benannte Kontaktstelle reichen“

6. In Anhang III wird folgender Punkt angefügt:

„8. Zentrale Kontaktstellen, die gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1735 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) — auch für die Zwecke von Artikel 18 Absatz 1 — der Netto-Null-Industrie-Verordnung eingerichtet oder benannt wurden, und Kontaktstellen, die gemäß Artikel 33 Absatz 1 der genannten Verordnung eingerichtet oder benannt wurden.

(*) Verordnung (EU) 2024/1735 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Schaffung eines Rahmens für Maßnahmen zur Stärkung des europäischen Ökosystems der Fertigung von Netto-Null-Technologien und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 (ABl. L, 2024/1735, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1735/oj).“

Artikel 49

Inkrafttreten und Anwendung

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

(2) Sie gilt ab dem 29. Juni 2024.

(3) Bis zum 30. Juni 2026 gilt Artikel 25 Absatz 1 nur für Aufträge, die von zentralen Beschaffungsstellen im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Nummer 16 der Richtlinie 2014/24/EU und Artikel 2 Absatz 1 Nummer 12 der Richtlinie 2014/25/EU geschlossen werden, und für Aufträge, deren Wert 25 Mio. EUR oder mehr beträgt.

(4) Die Artikel 26 und 28 gelten ab dem 30. Dezember 2025.

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

Geschehen zu Brüssel am 13. Juni 2024.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Die Präsidentin*
R. METSOLA	H. LAHBIB

ANHANG

Liste der Endprodukte und spezifischen Bauteile, die als in erster Linie für die Herstellung von Netto-Null-Technologien verwendet gelten

	Unterkategorien innerhalb der Netto-Null-Technologien	Bauteile, die in erster Linie für die Zwecke der Netto-Null-Technologien verwendet werden
Solartechnologien	Photovoltaische Solartechnologien	
	Thermoelektrische Solartechnologien	
	Thermische Solartechnologien	
	Sonstige Solartechnologien	
Technologien für Onshore-Windkraft und erneuerbare Offshore-Energien	Technologien für Onshore-Windkraft	
	Technologien für erneuerbare Offshore-Energie	
Batterie- und Energiespeichertechnologien	Batterietechnologien	
	Energiespeichertechnologien	
Wärmepumpen und Technologien für geothermische Energien	Technologien für Wärmepumpen	
	Technologien für geothermische Energie	
Wasserstofftechnologien	Elektrolyseure	
	Wasserstoff-Brennstoffzellen	
	Sonstige Wasserstofftechnologien	
Technologien für nachhaltiges Biogas und Biomethan	Technologien für nachhaltiges Biogas	
	Technologien für nachhaltiges Biomethan	
Technologien zur Abscheidung und Speicherung von CO_2	Technologien zur Abscheidung von CO_2	
	Technologien zur Speicherung von CO_2	

	Unterkategorien innerhalb der Netto-Null-Technologien	Bauteile, die in erster Linie für die Zwecke der Netto-Null-Technologien verwendet werden
Stromnetztechnologien	Stromnetztechnologie	
	Elektrische Ladetechnologien für den Verkehr	
	Technologien zur Digitalisierung des Netzes	
	Sonstige Stromnetztechnologien	
Technologien für Kernspaltungsenergie	Technologien für Kernspaltungsenergie	
	Technologien für den Kernbrennstoffkreislauf	
Technologien für nachhaltige alternative Kraftstoffe	Technologien für nachhaltige alternative Kraftstoffe	
Wasserkrafttechnologien	Wasserkrafttechnologien	
Sonstige Technologien für erneuerbare Energien	Technologien für Salzgradient-Energie	
	Technologien für Umgebungsenergie, außer Wärmepumpen	
	Technologien für Energie aus Biomasse	
	Technologien für Energie aus Deponiegas	
	Technologien für Energie aus Klärgas	
	Sonstige Technologien für erneuerbare Energien	
Energiesystembezogene Energieeffizienztechnologien	Energiesystembezogene Energieeffizienztechnologien	
	Wärmenetztechnologien	
	Sonstige energiesystembezogene Energieeffizienztechnologien	

	Unterkategorien innerhalb der Netto-Null-Technologien	Bauteile, die in erster Linie für die Zwecke der Netto-Null-Technologien verwendet werden
Erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs	Technologien für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs	
Biotechnologische Klimaschutz- und Energielösungen	Biotechnologische Klimaschutz- und Energielösungen	
Transformative industrielle Technologien für die Dekarbonisierung	Transformative industrielle Technologien für die Dekarbonisierung	
Technologien zum Transport und zur Nutzung von CO_2	Technologien zum Transport von CO_2	
	Technologien zur Nutzung von CO_2	
Windantriebs- und Elektroantriebstechnologien für den Verkehr	Windantriebstechnologien	
	Elektroantriebstechnologien	
Sonstige Nukleartechnologien	Sonstige Nukleartechnologien	

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1762

28.6.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/1762 DER KOMMISSION

vom 5. Juni 2024

zur Änderung der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland im Hinblick auf die Genehmigung bestimmter nationaler Ausnahmen

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 3646)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland ([1]), insbesondere auf Artikel 6 Absätze 2 und 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Anhang I Abschnitt I.3, Anhang II Abschnitt II.3 und Anhang III Abschnitt III.3 der Richtlinie 2008/68/EG enthalten Verzeichnisse nationaler Ausnahmen, die eine Berücksichtigung besonderer nationaler Gegebenheiten zulassen. Von den Mitgliedstaaten wurden mehrere Änderungen bereits genehmigter Ausnahmen beantragt.

(2) Die Kommission hat diese Anträge geprüft bzw. überprüft und ist zu dem Schluss gelangt, dass sie die Bedingungen nach Artikel 6 Absätze 2 und 4 der Richtlinie 2008/68/EG erfüllen. Die Ausnahmen sollten daher genehmigt werden.

(3) Da Anhang I Abschnitt I.3, Anhang II Abschnitt II.3 und Anhang III Abschnitt III.3 der Richtlinie 2008/68/EG deshalb angepasst werden sollten, ist es aus Gründen der Klarheit angebracht, sie zu ersetzen.

(4) Die Richtlinie 2008/68/EG sollte daher entsprechend geändert werden.

(5) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den Gefahrguttransport —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Anhang genannten Mitgliedstaaten werden ermächtigt, die im Anhang aufgeführten Ausnahmen für die Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Hoheitsgebiet zu erlassen.

Artikel 2

Die Anhänge I, II und III der Richtlinie 2008/68/EG werden gemäß dem Anhang dieses Beschlusses geändert.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 5. Juni 2024

Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission

([1]) ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

ANHANG

Die Anhänge I, II und III der Richtlinie 2008/68/EG werden wie folgt geändert:

(1) Anhang I Abschnitt I.3 erhält folgende Fassung:

„I.3. **Nationale Ausnahmen**

Ausnahmen für Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf ihrem Hoheitsgebiet auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2008/68/EG.

Nummerierung der Ausnahmen: RO-a/bi/bii-MS-nn

RO = Straße

a/bi/bii = Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a/bi/bii

MS = Abkürzung des Mitgliedstaats

nn = laufende Nummer

Auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2008/68/EG

BE Belgien

RO–a–BE-2

Betrifft: Beförderung ungereinigter leerer Container, die Erzeugnisse unterschiedlicher Klassen enthielten.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.1.6

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Angabe in dem Beförderungsdokument: „ungereinigte leere Verpackungen, die Erzeugnisse unterschiedlicher Klassen enthielten".

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Ausnahme 6-97*

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

RO–a–BE-3

Betrifft: Verabschiedung von RO-a-HU-2

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahme 4-2004

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

RO–a–BE-4

Betrifft: Befreiung von allen ADR-Vorschriften für die nationale Beförderung von maximal 1 000 gebrauchten ionisierenden Rauchdetektoren von Privathaushalten zur Behandlungsanlage in Belgien über die im Szenario für die getrennte Sammlung von Rauchdetektoren vorgesehenen Sammelstellen.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: alle Vorschriften.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Der häusliche Gebrauch ionisierender Rauchdetektoren unterliegt in radiologischer Hinsicht keiner behördlichen Kontrolle, sofern es sich um zugelassene Bauarten handelt. Die Beförderung dieser Rauchdetektoren zum Endnutzer ist ebenfalls von den ADR-Vorschriften befreit. (Siehe 1.7.1.4. e)).

Die Richtlinie 2002/96/EG über Elektro- und Elektronik-Altgeräte erfordert die selektive Sammlung gebrauchter Rauchdetektoren zwecks Behandlung der Leiterplatten und im Falle ionisierender Rauchdetektoren zwecks Entfernung der radioaktiven Stoffe. Um diese selektive Sammlung zu ermöglichen, wurde ein Szenario konzipiert, das Privathaushalte verstärkt dazu anhalten soll, ihre gebrauchten Rauchdetektoren bei einer Sammelstelle abzugeben, von der diese Detektoren — in einigen Fällen über eine zweite Sammelstelle oder ein Zwischenlager — zu einer Behandlungsanlage befördert werden können.

An den Sammelstellen werden Metallverpackungen bereitgestellt werden, in die maximal 1 000 Rauchdetektoren verpackt werden können. Von diesen Stellen kann eine solche Verpackung mit Rauchdetektoren zusammen mit anderen Abfällen in ein Zwischenlager oder zur Behandlungsanlage befördert werden. Die Verpackung wird mit der Aufschrift „Rauchdetektor" gekennzeichnet.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Das Szenario für die selektive Sammlung von Rauchdetektoren ist Teil der Bedingungen für die Beseitigung zugelassener Rauchdetektoren, die in Artikel 3.1.d.2 des königlichen Erlasses vom 20. Juli 2001 — allgemeine Strahlenschutzverordnung — festgelegt sind.*

Anmerkungen: Diese Ausnahme ist erforderlich, um die selektive Sammlung gebrauchter ionisierender Rauchdetektoren zu ermöglichen.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2026

DK Dänemark

RO–a–DK-2

Betrifft: Beförderung von Verpackungen mit explosiven Stoffen und Verpackungen mit Sprengkapseln in einem Fahrzeug.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 7.5.2.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften über die Zusammenpackung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Beim Gefahrguttransport auf der Straße sind die Bestimmungen des ADR zu beachten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Bekendtgørelse nr. 729 of 15. August 2001 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. l.*

Anmerkungen: Aus praktischen Erwägungen ist es erforderlich, explosive Stoffe zusammen mit Sprengkapseln in einem Fahrzeug verladen zu können, wenn diese Güter vom Ort ihrer Lagerung zum Arbeitsplatz und zurück befördert werden.

Wenn die dänischen Rechtsvorschriften über den Gefahrguttransport geändert werden, werden die dänischen Behörden derartige Beförderungen unter den folgenden Bedingungen gestatten:

1. Es dürfen nicht mehr als 25 kg explosive Stoffe der Gruppe D befördert werden.
2. Es dürfen nicht mehr als 200 Sprengkapseln der Gruppe B befördert werden.
3. Sprengkapseln und explosive Stoffe müssen getrennt in UN-zugelassenen Verpackungen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2000/61/EG zur Änderung der Richtlinie 94/55/EG verpackt werden.
4. Der Abstand zwischen Verpackungen mit Sprengkapseln und Verpackungen mit explosiven Stoffen muss mindestens einen Meter betragen. Der Abstand muss auch nach einer scharfen Bremsung gewahrt bleiben. Verpackungen mit explosiven Stoffen und Verpackungen mit Sprengkapseln sind so zu verladen, dass sie schnell vom Fahrzeug abgeladen werden können.
5. Alle sonstigen Bestimmungen für den Gefahrguttransport auf der Straße sind einzuhalten.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2026

RO–a–DK-3

Betrifft: Beförderung von Abfälle oder Rückstände gefährlicher Stoffe bestimmter Klassen enthaltenden Verpackungen oder Gegenständen aus Haushalten und Betrieben zur Entsorgung.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teile und Kapitel 2, 3, 4.1, 5.1, 5.2, 5.4, 6, 8.1 und 8.2.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufungsbestimmungen, Sonderbestimmungen, Verpackungsvorschriften, Versandverfahren, Anforderungen für Konstruktion und Prüfung von Verpackungen, allgemeine Anforderungen für Beförderungseinheiten, Bordausrüstung und Ausbildung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Innenverpackungen und Gegenstände mit Abfällen oder Rückständen gefährlicher Stoffe bestimmter Klassen aus Haushalten oder Betrieben dürfen zur Entsorgung in bestimmten Außenverpackungen und/oder Umverpackungen zusammen verpackt und nach besonderen Versandverfahren einschließlich besonderer Verpackungs- und Kennzeichnungsbeschränkungen befördert werden. Die Menge gefährlicher Güter je Innenverpackung, Außenverpackung und/oder Beförderungseinheit ist begrenzt.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Bekendtgørelse nr. 818 af 28. Juni 2011 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 3*

Anmerkungen: Es ist den Abfallentsorgern nicht möglich, alle Bestimmungen von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG einzuhalten, wenn Abfälle mit Rückständen gefährlicher Stoffe aus Haushalten und Betrieben zur Entsorgung abgeholt werden. Die Abfälle befinden sich normalerweise in Verpackungen, die im Einzelhandel verkauft worden sind.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

DE Deutschland

RO–a–DE-1

Betrifft: Zusammenpackung und -ladung von Pkw-Teilen der Einstufung 1.4G mit bestimmten gefährlichen Gütern (n4).

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 4.1.10 und 7.5.2.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften über Zusammenpackung und -ladung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: UN 0431 und UN 0503 dürfen in bestimmten Mengen, die in der Ausnahme angegeben sind, zusammen mit bestimmten gefährlichen Gütern (Erzeugnissen der Pkw-Fertigung) geladen werden. Der Wert 1 000 (vergleichbar mit 1.1.3.6.4) darf nicht überschritten werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 28.*

Anmerkungen: Die Ausnahme ist erforderlich, um je nach der örtlichen Nachfrage die schnelle Lieferung von sicherheitsbezogenen Pkw-Teilen zu gewährleisten. Aufgrund der großen Vielfalt des Sortiments ist die Lagerung dieser Erzeugnisse in den Werkstätten nicht üblich.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–DE-2

Betrifft: Ausnahme von der Vorschrift, nach der für bestimmte Mengen gefährlicher Güter im Sinne von 1.1.3.6 (n1) ein Beförderungsdokument und ein Frachtbrief mitzuführen sind.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.1.1 und 5.4.1.1.6

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Inhalt des Beförderungsdokuments.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für alle Klassen, außer Klasse 7, gilt: Ein Beförderungsdokument ist nicht erforderlich, wenn die Menge der beförderten Güter die in 1.1.3.6 angegebenen Mengen nicht überschreitet.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18.*

Anmerkungen: Die durch die Kennzeichnung und Bezettelung der Verpackungen bereitgestellten Angaben gelten als ausreichend für die nationale Beförderung, da ein Beförderungsdokument nicht immer angemessen ist, wenn es sich um die örtliche Verteilung handelt.

Von der Kommission als Ausnahme Nr. 22 (gemäß Artikel 6 Absatz 10 der Richtlinie 94/55/EG) registriert.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–DE-3

Betrifft: Beförderung von Eichnormalen und Zapfsäulen (leer und ungereinigt).

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Bestimmungen für die UN-Nummern 1202, 1203 und 1223.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpackung, Kennzeichnung, Dokumente, Beförderungs- und Handhabungsvorschriften, Anweisungen für Fahrzeugbesatzungen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Anwendung der Ausnahme einzuhaltende Vorschriften und Nebenbestimmungen; bis 1 000 l: vergleichbar mit den Vorschriften für leere ungereinigte Gefäße; über 1 000 l: Erfüllung bestimmter Vorschriften für Tanks; Beförderung ausschließlich entleert und ungereinigt.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 24.*

Anmerkungen: Listennummern 7, 38, 38a.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–DE-5

Betrifft: Zusammenpackungszulassung.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 4.1.10.4 MP2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verbot der Zusammenpackung von Gütern.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 1.4S, 2, 3 und 6.1; erlaubt wird die Zusammenpackung von Gütern der Klasse 1.4S (Patronen für kleine Waffen), Aerosolen (Klasse 2) und Pflegemitteln der Klassen 3 und 6.1 (aufgeführte UN-Nummern) sowie ihr Verkauf in der Verpackungsgruppe II in kleinen Mengen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.*

Anmerkungen: Listennummern 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

IE Irland

RO–a–IE-1

Betrifft: Befreiung von der Verpflichtung zur Mitführung eines Beförderungsdokuments gemäß 5.4.0 des ADR bei der Beförderung von Pestiziden der ADR-Klasse 3, aufgeführt unter 2.2.3.3 als FT2-Pestizide (Flammpunkt unter 23 °C), sowie der ADR-Klasse 6.1, aufgeführt unter 2.2.61.3 als T6-Pestizide, flüssig (Flammpunkt von 23 °C oder darüber), sofern die in 1.1.3.6 des ADR festgelegten Mengen nicht überschritten werden.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5,4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsdokument erforderlich.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Beförderung von Pestiziden der ADR-Klassen 3 und 6.1 ist kein Beförderungsdokument erforderlich, sofern die in 1.1.3.6 des ADR festgelegten Mengen nicht überschritten werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Regulation 82(9) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004“.*

Anmerkungen: Bei örtlich begrenzten Beförderungen und Lieferungen ist diese Vorschrift unnötig und mit hohen Kosten verbunden.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–IE-4

Betrifft: Befreiung von den Anforderungen von 5.3, 5.4, 7 und Anlage B des ADR in Bezug auf die Beförderung von Gasflaschen für Schankanlagen, wenn sie zusammen mit den Getränken (für die sie bestimmt sind) in demselben Fahrzeug befördert werden.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.3, 5.4, 7 und Anlage B.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Kennzeichnung der Fahrzeuge, mitzuführende Papiere sowie Vorschriften über Beförderungen und Beförderungsgeräte.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Befreiung von den Anforderungen von 5.3, 5.4, 7 und Anlage B des ADR in Bezug auf Gasflaschen für Schankanlagen, wenn sie zusammen mit den Getränken, für die sie bestimmt sind, in demselben Fahrzeug befördert werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Vorschlag zur Änderung der „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004“.*

Anmerkungen: Die Haupttätigkeit besteht in der Verteilung von Getränken, die nicht Gegenstand des ADR sind, sowie von einer geringen Zahl kleiner Flaschen mit den dazugehörigen Treibgasen.

Vormals unter Artikel 6 Absatz 10 der Richtlinie 94/55/EG.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–IE-6

Betrifft: Ausnahme von einigen Bestimmungen von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG über die Verpackung, Kennzeichnung und Bezettelung bei kleinen Mengen (unterhalb der in 1.1.3.6 genannten Höchstmengen) pyrotechnischer Gegenstände mit den Klassifizierungscodes 1.3G, 1.4G und 1.4S der Klasse 1 von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG und den Kennnummern UN 0092, UN 0093, UN 0191, UN 0195, UN 0197, UN 0240, UN 0312, UN 0403, UN 0404, UN 0453, UN 0505, UN 0506 oder UN 0507, deren zulässige Verwendungsdauer überschritten ist und die zu Zwecken der Entsorgung zu einer Kaserne oder einem Kasernengelände befördert werden.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teile 1, 2, 4, 5 und 6

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Allgemeine Bestimmungen. Einstufung. Verpackungsvorschriften. Versandverfahren. Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Bestimmungen von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG für die Verpackung, Kennzeichnung und Bezettelung pyrotechnischer Gegenstände mit überschrittener zulässiger Verwendungsdauer, die die UN-Kennnummern UN 0092, UN 0093, UN 0191, UN 0195, UN 0197, UN 0240, UN 0312, UN 0403, UN 0404, UN 0453, UN 0505, UN 0506 oder UN 0507 tragen und zu einer Kaserne oder einem Kasernengelände befördert werden, sind nicht anwendbar, wenn die allgemeinen Verpackungsbestimmungen von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG beachtet werden und wenn das Beförderungsdokument zusätzliche Angaben enthält. Die Ausnahme gilt nur für örtlich begrenzte Beförderungen kleiner Mengen solcher pyrotechnischen Gegenstände mit überschrittener zulässiger Verwendungsdauer bis zu einer Kaserne oder einem Kasernengelände zur sicheren Entsorgung.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *S.I. 349 of 2011 Regulation 57(f) and (g)*

Anmerkungen: Die Beförderung kleiner Mengen pyrotechnischer Gegenstände für den maritimen Bereich mit „überschrittener zulässiger Verwendungsdauer“, insbesondere aus Beständen von Sportbootbesitzern und Schiffsausrüstern, bis zu einer Kaserne oder einem Kasernengelände zur sicheren Entsorgung hat zu Problemen geführt, vor allem hinsichtlich der Einhaltung von Verpackungsvorschriften. Die Ausnahmeregelung gilt für örtlich begrenzte Beförderungen kleiner Mengen (unterhalb der in Abschnitt 1.1.3.6 genannten Höchstmengen) für alle UN-Kennnummern für pyrotechnische Gegenstände für den maritimen Bereich.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–IE-7

Betrifft: Verabschiedung von ***RO-a-HU-2.***

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: —

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

ES Spanien

RO–a–ES-1

Betrifft: Anbringen von Großzetteln (Placards) an Containern

Rechtsgrundlage: Richtlinie 2008/68/EG Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.3.1.2.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Die Großzettel sind an beiden Längsseiten und an jedem Ende des Containers, des MEGC, des Tankcontainers oder des ortsbeweglichen Tanks anzubringen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Der Großzettel muss nicht an Containern, mit denen Versandstücke befördert werden, angebracht werden, wenn diese ausschließlich im Straßenverkehr befördert werden. Diese Befreiung gilt nicht für die Klassen 1 und 7.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Real Decreto 97/2014. Anejo 1. Apartado 8*

Anmerkungen: Wird ein anderer Container als ein Tankcontainer nur im Straßenverkehr verwendet und steht er nicht mit einem intermodalen Beförderungsvorgang in Zusammenhang, erfüllt er die Funktion eines Wechselbehälters. Für Wechselbehälter, mit denen verpackte Güter befördert werden, sind keine Gefahrzettel erforderlich, ausgenommen für die Klassen 1 und 7.

Daher wurde es als zweckmäßig erachtet, Container, die als Wechselbehälter ausschließlich im Straßenverkehr verwendet werden, von der Pflicht zur Anbringung von Großzetteln (Placards) zu befreien, ausgenommen Container, mit denen Güter der Klassen 1 und 7 befördert werden.

Mit dieser Befreiung werden Container in Bezug auf Sicherheitsbedingungen Wechselbehältern gleichgestellt; es gibt keinen Grund, mehr Anforderungen an Container als an Wechselbehälter zu stellen, da sie aufgrund ihres spezifischen Designs und Baus mehr Sicherheitsanforderungen erfüllen. Im Übrigen gelten für das Anbringen von Großzetteln (Placards) an und die Kennzeichnung von Fahrzeugen, die Gefahrgut befördern, die Bestimmungen in Anhang I Abschnitt I.1 Kapitel 5.3 der Richtlinie 2008/68/EG.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

FR Frankreich

RO–a–FR-2

Betrifft: Beförderung von unter UN 3291 fallenden klinischen Abfällen, die Infektionsrisiken bergen, mit einer Masse bis zu 15 kg.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Anlagen A und B.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahme von den Vorschriften des ADR für die Beförderung von unter UN 3291 fallenden klinischen Abfällen, die infektiöse Risiken bergen, mit einer Masse bis zu 15 kg.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 12.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–FR-5

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter in Fahrzeugen des öffentlichen Personenverkehrs (18).

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 8.3.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderung von Fahrgästen und gefährlichen Gütern.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung gefährlicher Güter (außer Klasse 7) in öffentlichen Verkehrsmitteln als Handgepäck ist zulässig: es gelten lediglich die Bestimmungen für die Verpackung, Kennzeichnung und Bezettelung von Paketen gemäß 4.1, 5.2 und 3.4.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres, annexe I paragraphe 3.1.*

Anmerkungen: Als Handgepäck dürfen lediglich gefährliche Güter zur eigenen persönlichen oder beruflichen Verwendung befördert werden. Tragbare Gasbehälter sind für Patienten mit Atembeschwerden in der für eine Fahrt erforderlichen Menge zulässig.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–FR-6

Betrifft: Beförderung kleiner Mengen gefährlicher Güter auf eigene Rechnung (18).

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpflichtung, ein Beförderungsdokument mitzuführen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung kleiner Mengen gefährlicher Güter (außer Klasse 7) auf eigene Rechnung, die die in 1.1.3.6 festgelegten Mengen nicht übersteigen, unterliegt nicht der Verpflichtung gemäß 5.4.1, nach der ein Beförderungsdokument mitzuführen ist.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres annexe I, paragraphe 3.2.1.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–FR-7

Betrifft: Beförderung von Proben chemischer Stoffe, Mischungen und gefährliche Stoffe enthaltender Gegenstände auf der Straße für Zwecke der Marktüberwachung

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teile 1 bis 9.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Allgemeine Bestimmungen, Einstufung, Sonderbestimmungen und Ausnahmen betreffend die Beförderung gefährlicher Güter, die in begrenzten Mengen verpackt sind, Bestimmungen betreffend die Verwendung von Verpackungen und Tanks, Versandverfahren, Anforderungen für die Konstruktion der Verpackungen, Bestimmungen zu Beförderungsbedingungen, Handhabung, Be- und Entladen, Anforderungen für Beförderungsausrüstung und Beförderungsabläufe, Anforderungen betreffend Bau und Zulassung der Fahrzeuge.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Proben chemischer Stoffe, Mischungen und gefährliche Stoffe enthaltender Gegenstände, die im Rahmen der Marktüberwachung zu Analysezwecken befördert werden, sind in Kombinationsverpackungen zu verpacken. Sie müssen den Vorschriften in Bezug auf Höchstmengen für Innenverpackungen entsprechen, die für die jeweiligen beteiligten Arten gefährlicher Güter gelten. Die Außenverpackung muss den Anforderungen für Kisten aus starren Kunststoffen entsprechen (4H2, Kapitel 6.1 von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG). Die Außenverpackung muss die Kennzeichnung gemäß Abschnitt 3.4.7, Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG und den Text „Analyseproben" (auf Französisch: „Echantillons destinés à l'analyse") tragen. Werden diese Bestimmungen eingehalten, unterliegt die Beförderung nicht den Bestimmungen von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 12 décembre 2012 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres*

Anmerkungen: In der Ausnahme gemäß Abschnitt 1.1.3, Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG ist die Beförderung von Proben gefährlicher Güter für Analysezwecke, die von den zuständigen Behörden oder in ihrem Namen genommen wurden, nicht vorgesehen. Um eine effektive Marktüberwachung zu gewährleisten, hat Frankreich ein Verfahren auf der Grundlage des Systems eingeführt, das bei begrenzten Mengen Anwendung findet, um die Sicherheit der Beförderung von gefährliche Stoffe enthaltenden Proben sicherzustellen. Da es nicht immer möglich ist, die Bestimmungen der Tabelle A einzuhalten, wurde die Höchstmenge für die Innenverpackung unter eher operationellen Aspekten festgelegt.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–FR-8

Betrifft: Verabschiedung von RO-a-HU-2 Beförderung von nicht medizinischen pharmazeutischen Erzeugnissen, die für Apotheken und Krankenhäuser bestimmt sind.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Anlagen A und B

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Verpackungen müssen nicht mit einem Kennzeichen gemäß Anhang I Abschnitt I.1 Nummer 6.1.3 der Richtlinie 2008/68/EG versehen oder anderweitig gekennzeichnet werden, wenn sie gefährliche Güter in geringen Mengen enthalten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport des marchandises dangereuses par voies terrestres, annexe I, paragraphe 3.10.*

Anmerkungen: Diese Ausnahme ist strikt auf Unternehmen beschränkt, die pharmazeutische Erzeugnisse an Apotheken und Krankenhäuser liefern. Im Rahmen ihrer Tätigkeit packen die Unternehmen Waren hauptsächlich in begrenzten Mengen aus. Diese Erzeugnisse werden dann in dicht verschlossene Außenverpackungen (Kunststoff- oder Pappschachteln) verpackt.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

HU Ungarn

RO–a–HU-1

Betrifft: Verabschiedung von RO-a-DE-2

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *A nemzeti fejlesztési miniszter rendelete az ADR Megállapodás A és B Mellékletének belföldi alkalmazásáról*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–HU-2

Betrifft: Verteilung von Gütern in Innenverpackungen an Einzelhändler oder von den örtlichen Auslieferungslagern an die Einzelhändler oder Verbraucher und von den Einzelhändlern an die Endverbraucher.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 6.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Innenverpackung muss nicht mit einem Kennzeichen gemäß Abschnitt 6.1.3 von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG versehen oder anderweitig gekennzeichnet sein, wenn sie gefährliche Güter enthält, die ursprünglich gemäß Anhang I Abschnitt I.1 Kapitel 3.4 der Richtlinie 2008/68/EG verpackt waren und in einer Menge gemäß Anhang 1 der nationalen Rechtsvorschriften befördert wurden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *A nemzeti fejlesztési miniszter rendelete az ADR Megállapodás A és B Mellékletének belföldi alkalmazásáról*

Anmerkungen: Die Vorschriften von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG sind in den letzten Etappen der Beförderung von einem Auslieferungslager zu einem Einzelhändler oder Verbraucher oder von einem Einzelhändler zu einem Endverbraucher unzweckmäßig. Zweck dieser Ausnahme ist es zuzulassen, dass die Innenverpackungen von Waren für den Einzelhandelsvertrieb auf dem letzten Streckenabschnitt einer örtlichen Auslieferung ohne eine Außenverpackung befördert werden können.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

AT Österreich

RO–a–AT-1

Betrifft: Kleine Mengen aller Klassen, außer 1, 6.2 und 7.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 3.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderung gefährlicher Güter, die in begrenzten Mengen verpackt sind.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bis zu 30 kg bzw. l gefährlicher Güter, die nicht zu der Beförderungskategorie 0 oder 1 gehören und sich in den Innenverpackungen von begrenzten Mengen oder in Versandstücken, die im Einklang mit dem ADR stehen, befinden oder bei denen es sich um robuste Artikel handelt, können in geprüften Kisten (X) zusammen verpackt werden.

Endnutzer dürfen sie vom Geschäft abholen und sie zurückbringen; Einzelhändlern ist es gestattet, sie den Endverbrauchern zu bringen oder zwischen ihren Geschäften zu transportieren.

Die Höchstmenge je Beförderungseinheit beträgt 333 kg bzw. l, der zulässige Umkreis 100 km.

Die Kisten müssen einheitlich gekennzeichnet und von einem vereinfachten Beförderungsdokument begleitet sein.

Es gelten nur wenige Bestimmungen für das Entladen und die Handhabung.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *„Gefahrgutbeförderungsverordnung Geringe Mengen — GGBV-GM vom 5.7.2019, BGBl. II Nr. 203/2019“*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2028

PT Portugal

RO–a–PT-3

Betrifft: Verabschiedung von ***RO-a-HU-2.***

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Deliberação Nr. 2053/2015, vom 9 de novembro 2015*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

FI Finnland

RO–a–FI-1

Betrifft: Beförderung bestimmter Mengen gefährlicher Güter in Bussen

Rechtsgrundlage: Richtlinie 2008/68/EG Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teile 1, 4 und 5.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Ausnahmen, Verpackungsvorschriften, Kennzeichnung und Dokumentation.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: In Bussen mit Fahrgästen können kleine Mengen bestimmter gefährlicher Güter als Fracht befördert werden; dabei darf die Gesamtmenge 200 kg nicht überschreiten. In einem Bus kann eine Privatperson gefährliche Güter im Sinne von Abschnitt 1.1.3 transportieren, sofern die betreffenden Güter für den Verkauf im Einzelhandel verpackt und für ihre persönliche Verwendung bestimmt sind. Die Gesamtmenge entzündbarer Flüssigkeiten, die in nachfüllbaren Gefäßen abgefüllt sind, darf 5 l nicht überschreiten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Verordnung der finnischen Agentur für Verkehr und Kommunikation über den Gefahrguttransport auf der Straße.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–FI-2

Betrifft: Beschreibung leerer Tanks in dem Beförderungsdokument.

Rechtsgrundlage: Richtlinie 2008/68/EG Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teil 5, 5.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Sonderbestimmungen für die Beförderung in Tankfahrzeugen oder Beförderungseinheiten mit mehr als einem Tank.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Beförderung leerer ungereinigter Tankfahrzeuge oder von Beförderungseinheiten mit einem oder mehr Tanks, die gemäß 5.3.2.1.3 gekennzeichnet sind, kann der letzte beförderte Stoff, der in dem Beförderungsdokument angegeben wird, der Stoff mit dem niedrigsten Flammpunkt sein.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Verordnung der finnischen Agentur für Verkehr und Kommunikation über den Gefahrguttransport auf der Straße.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–a–FI-3

Betrifft: Anbringen von Großzetteln (Placards) und Kennzeichnung von Beförderungseinheiten für Sprengstoffe.

Rechtsgrundlage: Richtlinie 2008/68/EG Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.3.2.1.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Allgemeine Vorschriften für die orangefarbene Kennzeichnung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Beförderungseinheiten, in denen (normalerweise in Lieferwagen) kleine Mengen Sprengstoff (maximal 1 000 kg netto) zu Steinbrüchen und anderen Einsatzorten befördert werden, können an ihrer Vorder- und Rückseite mit einem Großzettel gemäß dem Muster Nr. 1 gekennzeichnet werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Verordnung der finnischen Agentur für Verkehr und Kommunikation über den Gefahrguttransport auf der Straße*.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

SE Schweden

RO–a–SE-1

Betrifft: Verabschiedung von RO-a-FR-7

Rechtsgrundlage: Richtlinie 2008/68/EG Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a (kleine Mengen)

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teile 1 bis 9.

Kontext der Richtlinie:

Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Anmerkungen:

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

Auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i der Richtlinie 2008/68/EG

BE Belgien

RO–bi–BE-5

Betrifft: Beförderung von Abfällen zu Abfallentsorgungsanlagen.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.2, 5.4, 6.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Kennzeichnung und Verpackungsvorschriften.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Anstatt Abfälle entsprechend dem ADR einzustufen, werden sie verschiedenen Abfallgruppen zugeordnet (brennbare Lösungsmittel, Farben, Säuren, Batterien usw.), damit gefährliche Reaktionen innerhalb einer Abfallgruppe vermieden werden. Die Vorschriften für den Bau von Verpackungen sind weniger streng.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route*.

Anmerkungen: Diese Regelung kann für die Beförderung kleiner Abfallmengen zu Entsorgungsanlagen verwendet werden.

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

RO–bi–BE-6

Betrifft: Verabschiedung von ***RO–bi–SE-5***.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Derogation 01-2004*

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

RO–bi–BE-7

Betrifft: Verabschiedung von RO–bi–SE-6.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahme 02-2003

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

RO–bi–BE-8

Betrifft: Ausnahme von dem Verbot für den Fahrer oder seinen Assistenten, Verpackungen mit gefährlichen Gütern in einer örtlichen Verteilerkette vom Verteilerlager zum Einzelhändler oder Endverbraucher und vom Einzelhändler zum Endverbraucher zu öffnen (außer für Klasse 7).

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 8,3.3.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verbot für den Fahrer oder seinen Assistenten, gefährliche Güter enthaltende Verpackungen zu öffnen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Das Verbot, Verpackungen zu öffnen, wird eingeschränkt durch die Klausel „sofern vom Transportunternehmen nicht ausdrücklich gestattet".

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route*.

Anmerkungen: Wörtlich genommen kann das Verbot in dem im Anhang angeführten Wortlaut zu schwerwiegenden Problemen für den Einzelhandel führen.

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

RO–bi–BE-10

Betrifft: Beförderung in der unmittelbaren Nähe von Industriestandorten einschließlich der Beförderung auf öffentlichen Straßen.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Anlagen A und B.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Anlagen A und B.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Ausnahmen betreffen die Dokumentation, die Fahrerbescheinigung sowie die Bezettelung und/oder Kennzeichnung von Versandstücken.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Derogations 10-2012, 12-2012, 24-2013, 31-2013, 07-2014, 08-2014, 09-2014 und 38-2014*.

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

RO–bi–BE-11

Betrifft: Sammlung von Butan-Propan-Flaschen ohne konforme Kennzeichnung

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.2.2.1.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Gasflaschen müssen mit Gefahrzetteln versehen sein.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Sammlung von Gasflaschen, die UN 1965 enthielten, müssen fehlende Gefahrzettel nicht ersetzt werden, wenn das Fahrzeug ordnungsgemäß gekennzeichnet ist (Muster 2.1).

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Dérogation 14-2016*.

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

RO–bi–BE-12

Betrifft: Beförderung von UN 3509 in bedeckten Schüttgut-Containern

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 7.3.2.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: UN 3509 muss in geschlossenen Schüttgut-Containern befördert werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Ausnahme 15-2016*

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

RO–bi–BE-13

Betrifft: Beförderung von DOT-Gasflaschen

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 6.2.3.4 bis 6.2.3.9

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Gasflaschen müssen gemäß Kapitel 6.2 des ADR hergestellt und geprüft werden.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Gasflaschen, die nach den Vorschriften des US-Verkehrsministeriums (Department of Transportation, DOT) gebaut und geprüft wurden, können für die Beförderung einer begrenzten Anzahl von Gasen verwendet werden, die in einer der Ausnahme beigefügten Liste aufgeführt sind.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Dérogation BWV01-2017*

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2028

DK Dänemark

RO–bi–DK-1

Betrifft: UN 1202, 1203, 1223 und Klasse 2 — kein Beförderungsdokument.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsdokument erforderlich.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Beförderung von Mineralölprodukten der Klasse 3, UN 1202, 1203 und 1223 sowie Gasen der Klasse 2 im Hinblick auf deren Auslieferung (Güter, die an zwei oder mehr Empfänger zu liefern sind, und Aufnahme zurückgenommener Güter in ähnlichen Situationen) ist kein Beförderungsdokument erforderlich, sofern die schriftlichen Anweisungen neben den im ADR vorgeschriebenen Informationen Angaben über UN-Nr., Name und Klasse enthalten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Bekendtgørelse nr. 729 af 15. August 2001 om vejtransport af farligt gods.*

Anmerkungen: Der Grund für diese nationale Ausnahme ist die Entwicklung elektronischer Ausrüstungen, die es beispielsweise den Mineralölgesellschaften, in denen diese Ausrüstungen eingesetzt werden, ermöglichen, ständig Kundendaten an die Fahrzeuge weiterzuleiten. Da diese Daten zu Beginn der Fahrt nicht verfügbar sind und erst während der Fahrt an das Fahrzeug weitergeleitet werden, ist die Erstellung der Beförderungsdokumente vor Beginn der Fahrt nicht möglich. Diese Art von Beförderungen ist auf bestimmte Gebiete beschränkt.

Ausnahme für Dänemark für eine ähnliche Bestimmung gemäß Artikel 6 Absatz 10 der Richtlinie 94/55/EG.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2026

RO–bi–DK-2

Betrifft: Verabschiedung von RO–bi–SE-6.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Bekendtgørelse nr. 437 af 6. Juni 2005 om vejtransport af farligt gods, in der geänderten Fassung.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2026

RO–bi–DK-3

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter auf Privatgeländen, die sich in unmittelbarer Nähe zueinander befinden.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Anlagen A und B.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf öffentlichen Straßen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße zwischen zwei oder mehr gesonderten Privatgeländen, die sich in unmittelbarer Nähe zueinander befinden, kann die Beförderung mit einer schriftlichen Genehmigung der zuständigen Behörde erfolgen, wobei bestimmte Bedingungen gelten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Bekendtgørelse nr. 828 af 10. Juni 2017 om vejtransport af farligt gods.*

Anmerkungen: Eine solche Situation kann leicht eintreten, wenn Güter zwischen nahe beieinander gelegenen Privatgeländen befördert werden, aber dennoch eine sehr begrenzte Entfernung auf einer öffentlichen Straße zurückgelegt werden muss (z. B. Überqueren einer Straße). Dabei handelt es sich nicht um die Beförderung gefährlicher Güter auf einer öffentlichen Straße im üblichen Sinn, und nur weniger strenge Vorschriften finden Anwendung.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2026

RO–bi–DK-4

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter bestimmter Klassen von Privathaushalten und Betrieben auf der Straße zu nahe gelegenen Abfallsammelstellen oder Zwischenverarbeitungsstellen zwecks Entsorgung.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teile 1 bis 9.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Allgemeine Bestimmungen, Einstufungsbestimmungen, Sonderbestimmungen, Verpackungsbestimmungen, Versandverfahren, Anforderungen für Konstruktion und Prüfung von Verpackungen, Bestimmungen für Beförderungsbedingungen, Be- und Entladen und Handhabung, Anforderungen für Fahrzeugbesatzungen, Ausrüstung, Betrieb und Dokumentation sowie für Bau und Zulassung von Fahrzeugen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Gefährliche Güter von Privathaushalten und Betrieben können unter bestimmten Voraussetzungen zu Entsorgungszwecken auf der Straße zu nahe gelegenen Abfallsammelstellen oder Zwischenverarbeitungsstellen befördert werden. Die verschiedenen Bestimmungen werden jeweils entsprechend der Art der Beförderung und den damit verbundenen Risiken eingehalten, z. B. Höchstmenge gefährlicher Güter je Innenverpackung, Außenverpackung und/oder Beförderungseinheit, und in Abhängigkeit davon, ob die Beförderung gefährlicher Güter eine Nebentätigkeit der Betriebe ist oder nicht.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Bekendtgørelse nr. 818 af 28. Juni 2011 om vejtransport af farligt gods § 4, stk. 3.*

Anmerkungen: Es ist den Abfallentsorgern und Betrieben nicht möglich, alle Bestimmungen von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG einzuhalten, wenn Abfall, der Rückstände gefährlicher Stoffe enthalten kann, von Haushalten und/oder Betrieben zur Entsorgung zu nahe gelegenen Abfallsammelstellen befördert wird. Bei dem Abfall handelt es sich üblicherweise um Verpackungen, die ursprünglich in Einklang mit der Ausnahme gemäß Unterabschnitt 1.1.3.1 Buchstabe c von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG befördert und/oder im Einzelhandel verkauft wurden. Ausnahme 1.1.3.1 Buchstabe c gilt jedoch nicht für die Beförderung von Abfall zu Abfallsammelstellen, und die Bestimmungen in Kapitel 3.4 von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG sind nicht geeignet für die Beförderung von Innenverpackungen, die Abfall sind.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–DK-5

Betrifft: Ausnahme, nach der gefährliche Güter, die der Sondervorschrift CV1 in 7.5.11 oder S1 in 8.5 unterliegen, an einer der Öffentlichkeit zugänglichen Stelle ohne besondere Erlaubnis der zuständigen Behörde auf- oder abgeladen werden dürfen.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 dieser Richtlinie: 7.5.11, 8.5

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Zusätzliche Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Abweichend von den Vorschriften gemäß 7.5.11 und 8.5 dürfen gefährliche Güter an einer der Öffentlichkeit zugänglichen Stelle ohne besondere Erlaubnis der zuständigen Behörde auf- oder abgeladen werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Bekendtgørelse nr. 828 af 10.6.2017 om vejtransport af farligt gods.*

Anmerkungen: Bei nationalen Beförderungen ist diese Vorschrift mit sehr hohen Kosten verbunden, sowohl für die zuständigen Behörden als auch für die Unternehmen, die mit den betreffenden gefährlichen Gütern umgehen.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2026

DE Deutschland

RO–bi–DE-1

Betrifft: Verzicht auf bestimmte Angaben im Beförderungsdokument (N2).

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.1.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Inhalt des Beförderungsdokuments.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für alle Klassen, außer Klassen 1 (mit Ausnahme von 1.4S), 5.2 und 7:

Keine Angabe im Beförderungsdokument erforderlich für:

a) den Empfänger im Fall der örtlichen Verteilung (außer für vollständige Ladungen und für Beförderungen mit einem bestimmten Streckenverlauf);

b) die Anzahl und Arten von Verpackungen, wenn 1.1.3.6 nicht angewandt wird und das Fahrzeug allen Bestimmungen der Anhänge A und B entspricht;

c) leere ungereinigte Tanks, hier ist das Beförderungsdokument der letzten Ladung ausreichend.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 18.*

Anmerkungen: Die Anwendung sämtlicher Bestimmungen wäre bei der betreffenden Beförderungsart nicht praktikabel.

Von der Kommission als Ausnahme Nr. 22 registriert (gemäß Artikel 6 Absatz 10 der Richtlinie 94/55/EG).

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–DE-3

Betrifft: Beförderung verpackter gefährlicher Abfälle.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 1 bis 5.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 2 bis 6.1, 8 und 9: Zusammenpackung und Beförderung gefährlicher Abfälle in Verpackungen und Großpackmitteln (IBC); die Abfälle müssen sich in einer (bei der Sammlung verwendeten) Innenverpackung befinden und bestimmten Abfallgruppen (Vermeidung gefährlicher Reaktionen innerhalb einer Abfallgruppe) zugeordnet werden; Verwendung einer schriftlichen Weisung mit Angabe der Abfallgruppe als Beförderungsdokument; Sammlung von Haus- und Laborabfällen usw.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.*

Anmerkungen: Listennummer 6*.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–DE-5

Betrifft: Örtlich begrenzte Beförderung von UN 3343 (Nitroglycerin-Gemisch, desensibilisiert, flüssig, entzündbar, n.a.g., mit höchstens 30 Masse-% Nitroglycerin) in Tankcontainern, abweichend von Anhang I Abschnitt I.1 Unterabschnitt 4.3.2.1.1 der Richtlinie 2008/68/EG.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 3.2, 4.3.2.1.1,

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Verwendung von Tankcontainern.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Örtliche begrenzte Beförderung von Nitroglycerin (UN 3343) in Tankcontainern über geringe Entfernungen, vorbehaltlich der Einhaltung nachfolgend genannter Bedingungen:

1. **Anforderungen an die Tankcontainer**

1.1. Es dürfen nur speziell für diesen Anwendungszweck zugelassene Tankcontainer verwendet werden, die im Übrigen den Vorschriften über Bau, Ausrüstung, Zulassung des Baumusters, Prüfungen, Kennzeichnung und Betrieb in Anhang I Abschnitt I.1 Kapitel 6.8 der Richtlinie 2008/68/EG entsprechen.

1.2. Der Verschluss des Tankcontainers muss mit einem Druckentlastungssystem versehen sein, das bei einem Innendruck von 300 kPa (3 bar) über Normaldruck nachgibt und dabei eine nach oben gerichtete Öffnung mit einer Druckentlastungsfläche von mindestens 135 cm^2 (Durchmesser 132 mm) freigibt. Die Öffnung darf sich nach dem Ansprechen nicht wieder verschließen. Als Sicherheitseinrichtung können ein Sicherheitselement oder mehrere Sicherheitselemente mit gleichem Ansprechverhalten und entsprechender Druckentlastungsfläche zum Einsatz kommen. Die Bauart der Sicherheitseinrichtung muss einer Bauartprüfung und einer Bauartzulassung durch die zuständige Behörde erfolgreich unterzogen worden sein.

2. **Kennzeichnung**

Jeder Tankcontainer ist an beiden Seiten mit einem Gefahrzettel nach Muster 3 gemäß Anhang I Abschnitt I.1 Unterabschnitt 5.2.2.2.2 der Richtlinie 2008/68/EG zu kennzeichnen.

3. **Betriebliche Vorschriften**

3.1. Es muss sichergestellt sein, dass während der Beförderung das Nitroglycerin im Phlegmatisierungsmittel homogen verteilt ist und keine Entmischung eintreten kann.

3.2. Während des Be- und Entladens ist der Aufenthalt in oder auf einem Fahrzeug, außer zur Bedienung der Be- und Entladeeinrichtungen, nicht zulässig.

3.3. An der Entladestelle sind die Tankcontainer restlos zu entleeren. Können sie nicht vollständig entleert werden, so sind sie nach dem Entladen bis zur erneuten Befüllung dicht zu verschließen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf nationale Rechtsvorschriften: *Ausnahme Nordrhein-Westfalen*

Anmerkungen: Es handelt sich um eine örtlich begrenzte Beförderung in Tankcontainern auf der Straße über geringe Entfernungen, die zu einem industriellen Prozess zwischen zwei festgelegten Produktionsstätten gehört. Zur Herstellung eines pharmazeutischen Produkts liefert Produktionsstätte A im Rahmen einer regelkonformen Beförderung in 600-Liter-Tankcontainern eine Harzlösung, entzündbar (UN 1866), Verpackungsgruppe II, zur Produktionsstätte B. Hier erfolgt die Zugabe einer Nitroglycerinlösung und Durchmischung, sodass ein nitroglycerinhaltiges Kleber-Gemisch, desensibilisiert, flüssig, entzündbar, n.a.g., mit höchstens 30 Masse-% Nitroglycerin (UN 3343) zur Weiterverwendung entsteht. Auch die Rückbeförderung dieses Stoffes zur Produktionsstätte A erfolgt in den vorgenannten Tankcontainern, die durch die zuständige Behörde gesondert auf den speziellen Beförderungsfall geprüft und zugelassen wurden und die Tankcodierung L10DN tragen.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2028

RO–bi–DE-6

Betrifft: Verabschiedung von ***RO–bi–SE-6***.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *§ 1 Absatz 3 Nummer 1 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–DE-7

Betrifft: Verabschiedung von RO–bi–BE-10.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften:

Ablauf der Geltungsdauer: 31. Dezember 2027

IE Irland

RO–bi–IE-3

Betrifft: Ausnahme, nach der gefährliche Güter, die der Sondervorschrift CV1 in 7.5.11 oder S1 in 8.5 unterliegen, an einer der Öffentlichkeit zugänglichen Stelle ohne besondere Erlaubnis der zuständigen Behörde auf- oder abgeladen werden dürfen.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 7.5 und 8.5.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Zusätzliche Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Abweichend von den Vorschriften gemäß 7.5.11 und 8.5 dürfen gefährliche Güter an einer der Öffentlichkeit zugänglichen Stelle ohne besondere Erlaubnis der zuständigen Behörde auf- oder abgeladen werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Regulation 82(5) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004“.*

Anmerkungen: Bei nationalen Beförderungen ist diese Vorschrift mit sehr hohen Kosten für die zuständigen Behörden verbunden.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–IE-6

Betrifft: Ausnahme von der unter 4.3.4.2.2 genannten Vorschrift, wonach nicht dauernd am Tank befindliche flexible Füll- und Entleerrohre während der Beförderung entleert sein müssen.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 4.3.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verwendung von Tankfahrzeugen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Flexible Schlauchhaspeln (einschließlich dazugehöriger fester Rohrleitungen) an Tankfahrzeugen, die im Einzelhandelsvertrieb von Erdölerzeugnissen mit den UN-Nummern 1011, 1202, 1223, 1863 und 1978 eingesetzt werden, müssen während der Beförderung nicht entleert sein, sofern geeignete Maßnahmen den Verlust des Tankinhalts verhindern.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Regulation 82(8) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004“.*

Anmerkungen: Flexible Schlauchleitungen, die an Tankfahrzeugen zur Belieferung von Haushalten montiert sind, müssen stets gefüllt sein, auch während des Transports. Das Lieferverfahren erfordert, dass die Messeinrichtung und der Schlauch des Tankfahrzeugs gefüllt sind, damit der Kunde die korrekte Menge des Produkts erhält.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–IE-7

Betrifft: Befreiung von einigen Vorschriften der Kapitel 5.4.0, 5.4.1.1.1 und 7.5.11 des ADR bezüglich der Beförderung von Ammoniumnitratdüngern mit der Kennnummer UN 2067 in loser Schüttung vom Hafen zum Empfänger.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.0, 5.4.1.1.1 und 7.5.11.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Notwendigkeit eines gesonderten Beförderungsdokuments für jede einzelne Beförderung mit Angabe der Gesamtmenge der jeweils beförderten Ladung sowie die Anforderung, das Fahrzeug vor und nach der Beförderung zu reinigen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Vorschlag für eine Ausnahme von den Vorschriften des ADR bezüglich des Beförderungsdokuments und der Fahrzeugreinigung. Berücksichtigung von praktischen Erwägungen bei der Massengutbeförderung vom Hafen zum Empfänger.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Vorschlag zur Änderung der „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004“.*

Anmerkungen: Die Vorschriften des ADR sehen a) ein gesondertes Beförderungsdokument mit Angabe der Gesamtmasse der beförderten gefährlichen Güter einer bestimmten Ladung vor und enthalten b) die Sondervorschrift CV24, wonach für jede einzelne Ladung, die beim Löschen eines Massengutschiffes zwischen Hafen und Empfänger befördert wird, eine Fahrzeugreinigung erforderlich ist. Da es sich um örtlich begrenzte Beförderungen und um das Löschen von Massengutschiffen handelt, wobei derselbe Stoff auf mehreren Fahrten (an einem Tag oder mehreren aufeinanderfolgenden Tagen) vom Schiff zum Empfänger befördert wird, dürfte ein einziges Beförderungsdokument mit ungefährer Angabe der Gesamtmasse der einzelnen Ladungen ausreichen und sollte auf die Sondervorschrift CV24 verzichtet werden können.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–IE-8

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter zwischen privaten Gebäuden und einem anderen Fahrzeug in unmittelbarer Nähe dieser Gebäude, oder zwischen zwei Teilen privater Gebäude, die sich in unmittelbarer Nähe zueinander befinden, jedoch zu beiden Seiten einer öffentlichen Straße liegen.

Bezugnahme auf den Anhang der Richtlinie: Anhang I Abschnitt 1.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Anlagen A und B.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Nichtanwendung der Vorschriften bei Verwendung eines Fahrzeugs für die Beförderung gefährlicher Güter

a) zwischen Privatgebäuden und einem anderen Fahrzeug in unmittelbarer Nähe dieser Gebäude, oder

b) zwischen zwei Teilen privater Gebäude, die sich in unmittelbarer Nähe zueinander befinden, jedoch zu beiden Seiten einer öffentlichen Straße liegen,

sofern die Beförderung auf dem direktesten Weg erfolgt.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *European Communities (Carriage of Dangerous Goods by Road and Use of Transportable Pressure Equipment) Regulations 2011 and 2013, Regulation 56*.

Anmerkungen: Es können verschiedene Situationen eintreten, in denen Güter zwischen zwei Teilen von Privatgebäuden oder zwischen Privatgebäuden und einem anderen Fahrzeug befördert werden, wobei die Teile der Gebäude auf beiden Seiten einer öffentlichen Straße gelegen sind. Dabei handelt es sich nicht um die Beförderung gefährlicher Güter im üblichen Sinn, und die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter müssen nicht angewendet werden. Siehe auch RO-bi-SE-3 und RO-bi-DK-3.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

EL Griechenland

RO–bi–EL-1

Betrifft: Ausnahme von den Sicherheitsanforderungen an fest verbundene Tanks (Tankfahrzeuge) mit einer Bruttomasse von weniger als 4 t, die für die örtlich begrenzte Beförderung von Gasöl (UN 1202) eingesetzt werden und erstmals zwischen dem 1. Januar 1991 und dem 31. Dezember 2002 in Griechenland zugelassen worden sind.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 1.6.3.6, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17-6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für den Bau, die Ausrüstung, die Zulassung des Baumusters, die Prüfungen und die Kennzeichnung von fest verbundenen Tanks (Tankfahrzeugen), Aufsetztanks, Tankcontainern und Tankwechselaufbauten (Tankwechselbehältern), deren Tankkörper aus metallenen Werkstoffen hergestellt sind, sowie von Batteriefahrzeugen und MEGC.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Übergangsvorschrift: Fest verbundene Tanks (Tankfahrzeuge) mit einer Bruttomasse von weniger als 4 t, die erstmals zwischen dem 1. Januar 1991 und dem 31. Dezember 2002 in Griechenland zugelassen worden sind und die ausschließlich für die örtlich begrenzte Beförderung von Gasöl (UN 1202) eingesetzt werden und eine Wanddicke von weniger als 3 mm haben, dürfen noch verwendet werden. Diese Übergangsvorschrift soll für die örtlich begrenzte Beförderung bei in diesem Zeitraum zugelassenen Fahrzeugen gelten. Sie gilt nur für die Tankfahrzeuge, die gemäß 6.8.2.1.20 umgebaut und entsprechend den folgenden Kriterien angepasst worden sind:

1. Abschnitte des ADR über Prüfungen: 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5

2. Die Tanks müssen die Anforderungen der Abschnitte 6.8.2.1.28, 6.8.2.2.1 und 6.8.2.2.2 erfüllen.

Im Feld H „Gültigkeitsdauer“ der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs ist „30.6.2027“ einzutragen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία (Vorschriften für den Bau, die Ausrüstung und die Prüfungen von zum Verkehr zugelassenen fest verbundenen Tanks (Tankfahrzeugen) und Aufsetztanks für bestimmte Kategorien gefährlicher Güter).*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

ES Spanien

RO–bi–ES-2

Betrifft: Spezialausrüstung für die Verteilung von wasserfreiem Ammoniak.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 6.8.2.2.2.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Um jeglichen Verlust des Inhalts im Falle der Beschädigung der äußeren Einrichtungen (Rohrstutzen, seitliche Verschlusseinrichtungen) zu vermeiden, müssen die innere Absperreinrichtung und ihr Sitz so beschaffen oder geschützt sein, dass sie unter dem Einfluss äußerer Beanspruchungen nicht abgerissen werden können. Die Füll- und Entleerungseinrichtungen (einschließlich Flansche und Schraubverschlüsse) sowie Schutzkappen (falls vorhanden) müssen gegen ungewolltes Öffnen gesichert sein.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: In der Landwirtschaft verwendete Tanks zur Verteilung und Ausbringung von wasserfreiem Ammoniak, die vor dem 1. Januar 1997 in Betrieb genommen wurden, dürfen mit äußeren — anstatt innerer — Sicherheitseinrichtungen ausgestattet sein, sofern diese einen Schutz bieten, der dem durch die Tankhülle gebotenen Schutz mindestens gleichwertig ist.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Real Decreto 97/2014. Anejo 1. Apartado 3*

Anmerkungen: Vor dem 1. Januar 1997 wurde ein mit äußeren Sicherheitseinrichtungen ausgestatteter Tanktyp ausschließlich in der Landwirtschaft zur direkten Ausbringung von wasserfreiem Ammoniak verwendet. Viele Tanks dieses Typs sind noch heute im Einsatz. Sie werden nur selten in beladenem Zustand auf der Straße bewegt und ausschließlich für Düngevorgänge in landwirtschaftlichen Großbetrieben verwendet.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

FR Frankreich

RO–bi–FR-1

Betrifft: Verwendung des für den Seeverkehr bestimmten Dokuments als Beförderungsdokument für Fahrten über kurze Entfernungen im Anschluss an die Entladung der Schiffe.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsdokument für die Beförderung gefährlicher Güter und damit zusammenhängende Informationen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für Fahrten innerhalb eines Radius von 15 km wird das für den Seeverkehr bestimmte Dokument als Beförderungsdokument verwendet.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par route — Article 23-4.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–FR-3

Betrifft: Beförderung ortsfester Tanks zur Lagerung von LPG (18).

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Anlagen A und B.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung ortsfester Tanks zur Lagerung von LPG unterliegt bestimmten Regeln. Gilt nur für kurze Entfernungen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 30.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–FR-4

Betrifft: Verabschiedung von ***RO–bi–BE-8***.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–FR-5

Betrifft: Verabschiedung von RO–bi–BE-5.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: —

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–FR-6

Betrifft: Beförderung von Abfällen, die freies Asbest enthalten

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 4.1.4.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpackungsanweisung P002

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Beförderung von Abfällen mit freiem Asbest (UN 2212 ASBEST, AMPHIBOL (Amosit, Tremolit, Aktinolith, Anthophyllit, Krokydolith) oder UN 2590 ASBEST, CHRYSOTIL) aus Baustellen:

— die Abfälle werden auf Kipplastwagen befördert;

— die Abfälle werden in große Containersäcke (Faltsäcke mit den Abmessungen der Ladefläche) verpackt, die dicht verschlossen sind, damit während des Transports keine Asbestfasern entweichen können;

— die Containersäcke sind so ausgelegt, dass sie den unter normalen Transportbedingungen und beim Entladen auf der Deponie auftretenden Belastungen standhalten;

— die sonstigen Bedingungen des ADR werden erfüllt.

— Diese Transportbedingungen erscheinen besonders geeignet für die Beförderung großer Abfallmengen, die bei Straßenbauarbeiten oder der Entfernung von Asbest aus Gebäuden entstehen. Die Bedingungen sind zudem für die Endlagerung der Abfälle in zugelassenen Deponien geeignet und erleichtern das Beladen, sodass die Arbeiter im Vergleich zu den Bedingungen der Verpackungsanweisung P002 in Kapitel 4.1.4 des ADR besser vor dem Asbest geschützt werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: —

Ablauf der Geltungsdauer: 1. Januar 2025

HU Ungarn

RO–bi–HU-1

Betrifft: Verabschiedung von RO–bi–SE-3.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *A nemzeti fejlesztési miniszter rendelete az ADR Megállapodás A és B Mellékletének belföldi alkalmazásáról*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

NL Niederlande

RO–bi–NL-13

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2015.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 1.1.3.6, 3.3, 4.1.4, 4.1.6, 4.1.8, 4.1.10, 5.1.2, 5.4.0, 5.4.1, 5.4.3, 6.1, 7.5.4, 7.5.7, 7.5.9, 8 und 9.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Ausnahmen für bestimmte Mengen; Sonderbestimmungen; Verwendung von Verpackungen; Verwendung von Überverpackungen; Dokumentation; Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen; Be- und Entladen und Handhabung; Anforderungen für Fahrzeugbesatzungen; Ausrüstungen; Betrieb; Fahrzeuge und Dokumentation; Bau und Zulassung von Fahrzeugen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bestimmungen für die Beförderung kleiner Mengen gesammelter gefährlicher Haushaltsabfälle und gefährlicher Abfälle aus Unternehmen in geeigneten Verpackungen mit einem maximalen Fassungsraum von 60 l. Wegen der jeweils kleinen Mengen, um die es sich handelt, und der Vielfalt der verschiedenen Stoffe können die Beförderungen nicht unter völliger Einhaltung der Bestimmungen des ADR durchgeführt werden. Mit der oben genannten Regelung wird daher eine vereinfachte Variante festgelegt, die von einigen Bestimmungen des ADR abweicht.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2015*.

Anmerkungen: Die Regelung wurde eingeführt, damit Privatpersonen und Betriebe ihre chemischen Kleinabfälle bei einer einzigen Stelle abgeben können. Bei den betreffenden Stoffen handelt es sich daher um Reststoffe wie zum Beispiel Farbreste. Der Gefährlichkeitsgrad wird durch die Wahl des Beförderungsmittels minimiert, was insbesondere die Verwendung besonderer Beförderungselemente und von Rauchverbotsschildern sowie eines gelben Blinklichts einschließt, die für die Öffentlichkeit deutlich sichtbar sind. Entscheidend bei der Beförderung ist, dass die Sicherheit gewährleistet wird. Dies lässt sich z. B. dadurch erreichen, dass die Stoffe in dicht verschlossenen Verpackungen befördert werden, um eine Freisetzung und Ausbreitung sowie die Gefahr des Austritts giftiger Dämpfe oder ihrer Ansammlung im Fahrzeug zu vermeiden. Im Fahrzeug sind Einheiten eingebaut, die für die Lagerung der verschiedenen Abfallkategorien geeignet sind und Schutz vor Verschieben, Verrutschen und unbeabsichtigtem Öffnen bieten. Gleichzeitig muss der Transportunternehmer wegen der Vielfalt der betroffenen Stoffe ungeachtet der geringen abzugebenden Abfallmengen eine Schulungsbescheinigung vorweisen können. Da Privatpersonen die Gefährlichkeitsgrade dieser Stoffe nicht ausreichend bekannt sind, müssen, wie im Anhang der Regelung festgelegt ist, schriftliche Weisungen bereitgestellt werden.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–NL-14

Betrifft: Verabschiedung von RO-bi-SE-4

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffe, VLG*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

PT Portugal

RO–bi–PT-1

Betrifft: Beförderungsdokumente für UN 1965.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Anforderungen an Beförderungsdokumente.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die gemäß Abschnitt 5.4.1 des RPE *(Regulamento Nacional de Transporte de Mercadorias Perigosas por Estrada)* im Beförderungsdokument anzugebende offizielle Benennung für in Flaschen transportiertes handelsübliches Butangas und Propangas, die unter die Sammelbezeichnung „UN 1965 Kohlenwasserstoffgas, Gemisch, verflüssigt, n.a.g." fallen, kann durch andere Handelsnamen ersetzt werden:

„UN 1965 Butan" im Falle von in Flaschen transportierten Gemischen A, A01, A02 und A0 gemäß Unterabschnitt 2.2.2.3 des RPE;

„UN 1965 Propan" im Falle eines in Flaschen transportierten Gemischs C gemäß Unterabschnitt 2.2.2.3 des RPE.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Despacho DGTT 7560/2004 vom 16. April 2004 gemäß Artikel 5 Nr. 1 des Decreto-Lei Nr. 267-A/2003 vom 27. Oktober*

Anmerkungen: Es wird anerkannt, wie wichtig es ist, den Wirtschaftsteilnehmern das Ausfüllen der Beförderungsdokumente für Gefahrgut zu erleichtern, vorausgesetzt, dass die Sicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–PT-2

Betrifft: Beförderungsdokumente für leere, ungereinigte Tanks und Container.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Anforderungen an Beförderungsdokumente.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für den Rücktransport leerer Tanks und Container, in denen Gefahrgut befördert wurde, kann das in Abschnitt 5.4.1 des RPE vorgesehene Beförderungsdokument ersetzt werden durch das Beförderungsdokument, das für den unmittelbar vorangehenden Transport zur Lieferung des Gefahrguts ausgestellt wurde.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Despacho DGTT 15162/2004 vom 28. Juli 2004 gemäß Artikel 5 Nr. 1 des Decreto-Lei Nr. 267-A/2003 vom 27. Oktober.*

Anmerkungen: Die Vorschrift, dass leere Tanks und Container, in denen zuvor gefährliche Güter befördert wurden, während des Transports von einem Beförderungsdokument gemäß RPE begleitet werden müssen, führt in einigen Fällen zu praktischen Problemen, die auf ein Minimum beschränkt werden können, ohne dass die Sicherheit dadurch beeinträchtigt wird.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–PT-3

Betrifft: Verabschiedung von RO–bi–BE-8.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Deliberação 12/2021, de 5 Janeiro 2021*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

FI Finnland

RO–bi–FI-1

Betrifft: Änderung der im Beförderungsdokument für explosive Stoffe enthaltenen Angaben.

Rechtsgrundlage: Richtlinie 2008/68/EG Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.2.1 Buchstabe a

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Sondervorschriften für die Klasse 1.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: In dem Beförderungsdokument darf anstatt der Nettomasse der explosiven Stoffe die Anzahl der Sprengkapseln (1 000 Sprengkapseln entsprechen 1 kg Sprengstoff) angegeben werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Verordnung der finnischen Agentur für Verkehr und Kommunikation über den Gefahrguttransport auf der Straße.*

Anmerkungen: Für nationale Beförderungen wird diese Angabe für ausreichend erachtet. Diese Ausnahme ist in erster Linie für Sprengarbeiten und die örtlich begrenzte Beförderung kleiner Mengen bestimmt.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–FI-3

Betrifft: Verabschiedung von ***RO-bi-DE-1***

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Verordnung der finnischen Agentur für Verkehr und Kommunikation über den Gefahrguttransport auf der Straße.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–FI-4

Betrifft: Verabschiedung von ***RO-bi-SE-6***

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (541/2023)*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

SE Schweden

RO–bi–SE-1

Betrifft: Beförderung gefährlicher Abfälle zu Entsorgungsanlagen für gefährliche Abfälle.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teile 5 und 6.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung von gefährliche Stoffe als Abfall enthaltenden Verpackungen muss gemäß den Bestimmungen des ADR durchgeführt werden, wobei nur wenige Ausnahmen vorgesehen sind. Die Ausnahmen sind nicht für alle Arten von Stoffen und Gegenständen zulässig.

Die wichtigsten Ausnahmen sind:

Kleinverpackungen (weniger als 30 kg) mit gefährlichen Stoffen als Abfall dürfen in Verpackungen, einschließlich Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen, verpackt werden, ohne dass die Anforderungen der Unterabschnitte 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 und 6.6.5.4.3 von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie erfüllt sein müssen. Verpackungen, einschließlich Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen, müssen nicht versandfertig mit einer repräsentativen Probe der inneren Kleinverpackungen geprüft werden.

Dies ist unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

— die Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen entsprechen einem Muster, das gemäß der Verpackungsgruppe I oder II der einschlägigen Bestimmungen der Abschnitte 6.1, 6.5 oder 6.6 von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie geprüft und zugelassen wurde;

— die Kleinverpackungen werden mit saugfähigem Material verpackt, das jegliche freie Flüssigkeit, die während der Beförderung in die Außenverpackungen, Großpackmittel (IBC) oder Großverpackungen austreten kann, zurückhält; und

— die Bruttomasse der versandfertigen Verpackungen, Großpackmittel (IBC) oder Großverpackungen übersteigt nicht die zulässige Bruttomasse, die auf der UN-Bauartkennzeichnung der Verpackungsgruppe I oder II für die Verpackungen, Großpackmittel (IBC) oder Großverpackungen angegeben ist; und

— in das Beförderungsdokument wird folgender Satz aufgenommen: „Verpackt gemäß Teil 16 des ADR-S“.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Anhang S — Sondervorschriften für den innerstaatlichen Gefahrguttransport auf der Straße, erlassen gemäß dem Gesetz über den Gefahrguttransport*.

Anmerkungen: Die Anwendung der Unterabschnitte 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 und 6.6.5.4.3 von Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie erweist sich als schwierig, da die Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen versandfertig mit einer repräsentativen Probe der Abfälle, die nur schwer vorhersehbar sind, geprüft werden müssen.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-2

Betrifft: Name und Anschrift des Empfängers im Beförderungsdokument.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Allgemeine, für das Beförderungsdokument vorgeschriebene Angaben.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Gemäß den nationalen Rechtsvorschriften sind Name und Anschrift des Empfängers nicht erforderlich, wenn leere ungereinigte Verpackungen als Teil eines Verteilersystems zurückgegeben werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Anmerkungen: Zurückgegebene leere ungereinigte Verpackungen werden in den meisten Fällen noch immer kleine Mengen gefährlicher Stoffe enthalten.

Diese Ausnahme wird hauptsächlich von Industriebetrieben in Anspruch genommen, wenn sie leere ungereinigte Gasbehälter im Austausch gegen volle zurückgeben.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-3

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter in unmittelbarer Nähe von Industriestandorten, einschließlich Beförderung auf öffentlichen Straßen zwischen verschiedenen Teilen der Standorte.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Anlagen A und B.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf öffentlichen Straßen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Beförderung in unmittelbarer Nähe von Industriestandorten, einschließlich Beförderung auf öffentlichen Straßen zwischen verschiedenen Teilen der Standorte. Die Ausnahmen betreffen die Bezettelung und Kennzeichnung von Versandstücken, die Beförderungsdokumente, die Bauartkennzeichnung der Verpackung, die Fahrzeugausrüstung, die Fahrerbescheinigung und die Bescheinigung über die Fahrzeugenehmigung.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Anmerkungen: Es gibt verschiedene Fälle, in denen gefährliche Güter zwischen Gebäuden befördert werden, die an gegenüberliegenden Seiten einer öffentlichen Straße liegen. Bei dieser Art der Beförderung handelt es sich nicht um die Beförderung gefährlicher Güter auf einer privaten Straße, daher müssen für sie die einschlägigen Vorschriften gelten. Vergleiche auch Artikel 6 Absatz 14 der Richtlinie 96/49/EG.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-4

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter, die von den Behörden beschlagnahmt wurden.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Anhänge A und B.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahmen von den Vorschriften sind zulässig, wenn sie aus Gründen des Arbeitsschutzes, wegen Risiken bei der Entladung, aufgrund vorgelegter Beweise usw. gerechtfertigt sind.

Ausnahmen von den Vorschriften sind nur zulässig, wenn bei der normalen Beförderung ein ausreichendes Sicherheitsniveau gewährleistet ist.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Anmerkungen: Diese Ausnahmen dürfen nur von den Behörden, die gefährliche Güter beschlagnahmen, in Anspruch genommen werden.

Diese Ausnahme gilt für die örtliche Beförderung z. B. von Gütern, die von der Polizei beschlagnahmt wurden, wie Sprengstoffe oder Diebesgut. Das Problem bei diesen Arten von Gütern ist, dass ihre Einstufung nie gesichert ist. Ferner sind diese Güter häufig nicht entsprechend dem ADR verpackt, gekennzeichnet oder bezettelt. Die Polizei führt jedes Jahr mehrere Hundert solcher Beförderungen durch. Geschmuggelte alkoholische Getränke müssen von dem Ort, an dem sie beschlagnahmt werden, zu einer amtlichen Lagereinrichtung und von dort zu einer Vernichtungsanlage befördert werden; die Letzteren können relativ weit voneinander entfernt sein. Die zulässigen Ausnahmen sind: a) die Verpackungen müssen nicht einzeln gekennzeichnet werden, und b) es müssen keine genehmigungspflichtigen Verpackungen verwendet werden. Dagegen müssen die einzelnen Paletten mit diesen Versandstücken ordnungsgemäß gekennzeichnet werden. Alle anderen Vorschriften sind zu erfüllen. Es werden jedes Jahr etwa 20 solcher Beförderungen durchgeführt.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-5

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter in Häfen und in deren unmittelbarer Nähe.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: In der Beförderungseinheit mitzuführende Dokumente; alle Beförderungseinheiten, die gefährliche Güter befördern, müssen mit den entsprechenden Ausrüstungen ausgestattet sein; Fahrzeugzulassung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Dokumente (außer der Fahrerbescheinigung) müssen nicht in der Beförderungseinheit mitgeführt werden.

Eine Beförderungseinheit muss nicht mit der unter 8.1.5 vorgeschriebenen Ausrüstung ausgestattet sein.

Für Zugmaschinen ist keine Betriebserlaubnis erforderlich.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Anmerkungen: Vgl. Richtlinie 96/49/EG Artikel 6 Absatz 14.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-6

Betrifft: ADR-Ausbildungsbescheinigung der Inspektoren.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 8.2.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Die Fahrzeugführer müssen an entsprechenden Schulungen teilnehmen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Inspektoren, die die jährliche technische Inspektion der Fahrzeuge durchführen, müssen weder an den unter 8.2 genannten Ausbildungskursen teilnehmen noch Inhaber der ADR-Ausbildungsbescheinigung sein.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Anmerkungen: Es kann vorkommen, dass Fahrzeuge, die bei der technischen Inspektion überprüft werden, gefährliche Güter, z. B. ungereinigte leere Tanks, geladen haben.

Die Vorschriften unter 1.3 und 8.2.3 finden weiter Anwendung.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-7

Betrifft: Örtliche Verteilung von UN 1202, 1203 und 1223 in Tanklastzügen.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Für leere ungereinigte Tanks und Tankcontainer gilt die Beschreibung gemäß 5.4.1.1.6. Name und Anschrift mehrerer Empfänger können in anderen Dokumenten angegeben werden.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für leere ungereinigte Tanks und Tankcontainer ist die Beschreibung gemäß 5.4.1.1.6 in dem Beförderungsdokument nicht erforderlich, wenn im Beladungsplan für die Menge des Stoffes 0 angegeben ist. Name und Anschrift der Empfänger müssen in den an Bord des Fahrzeugs mitgeführten Dokumenten nicht angegeben werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-9

Betrifft: Örtliche Beförderung im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Standorten oder Baustellen.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4, 6.8 und 9.1.2.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsdokument; Bau von Tanks; Betriebserlaubnis.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der örtlichen Beförderung im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Standorten oder Baustellen müssen folgende Vorschriften nicht eingehalten werden:

a) Die Deklarierung als gefährliche Stoffe ist nicht erforderlich.

b) Ältere Tanks/Container, die nicht gemäß den Vorschriften von Kapitel 6.8, sondern nach älteren nationalen Rechtsvorschriften gebaut und auf Mannschaftswagen befestigt wurden, dürfen weiter verwendet werden.

c) Ältere Tanklastwagen, die nicht den Vorschriften von 6.7 oder 6.8 genügen und zur Beförderung von Stoffen nach UN 1268, 1999, 3256 und 3257 bestimmt sind, mit oder ohne Ausrüstung zum Aufbringen des Straßenbelags, dürfen zur örtlichen Beförderung und in unmittelbarer Nähe der Straßenbauarbeiten weiter verwendet werden.

d) Betriebserlaubnisbescheinigungen für Mannschaftswagen und Tankfahrzeuge mit oder ohne Ausrüstung zum Aufbringen des Straßenbelags sind nicht erforderlich.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Anmerkungen: Ein Mannschaftswagen ist eine Art Wohnmobil für die Belegschaft mit Mannschaftsraum, der mit einem nicht genehmigungspflichtigen Tank/Container für Dieselkraftstoff zum Antrieb forstwirtschaftlicher Zugmaschinen ausgerüstet ist.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-10

Betrifft: Beförderung von Sprengstoffen in Tanks.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 4.1.4.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Sprengstoffe dürfen nur gemäß 4.1.4 verpackt werden.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Zulassung von Fahrzeugen für die Beförderung von Sprengstoffen in Tanks erfolgt durch die zuständige nationale Behörde. Beförderungen sind nur dann zulässig, wenn die betreffenden Sprengstoffe in der Verordnung aufgeführt sind, oder wenn die zuständige Behörde eine Sondergenehmigung erteilt.

Mit Sprengstoffen in Tanks beladene Fahrzeuge müssen gemäß 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2 und 5.3.1.4 gekennzeichnet und bezettelt werden. In der Beförderungseinheit darf nur ein Fahrzeug mit gefährlichen Gütern beladen sein.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Anhang S — Sondervorschriften für den innerstaatlichen Gefahrguttransport auf der Straße, erlassen gemäß dem Gesetz über den Gefahrguttransport und der schwedischen Verordnung SÄIFS 1993:4.*

Anmerkungen: Dies gilt nur für nationale und überwiegend örtlich begrenzte Beförderungen. Die betreffenden Regelungen waren bereits vor dem EU-Beitritt Schwedens in Kraft.

Beförderungen von Sprengstoffen in Tanks werden nur von zwei Unternehmen durchgeführt. Demnächst soll eine Umstellung auf Emulsionen erfolgen.

Vormals Ausnahme Nr. 84.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-11

Betrifft: Fahrerbescheinigung.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 8.2.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Ausbildung der Fahrzeugbesatzung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Fahrerausbildung ist mit den unter 8.2.1.1 genannten Fahrzeugen nicht zulässig.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Anhang S — Sondervorschriften für den innerstaatlichen Gefahrguttransport auf der Straße, erlassen gemäß dem Gesetz über den Gefahrguttransport.*

Anmerkungen: Örtlich begrenzte Beförderungen.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-12

Betrifft: Beförderung von UN 0335 Feuerwerkskörpern.

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Anhang B, 7.2.4, V2 (1).

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für den Einsatz von EX/II- und EX/III-Fahrzeugen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Beförderung von UN 0335 Feuerwerkskörpern gilt die Sondervorschrift V2 (1) unter 7.2.4 nur für eine Nettoexplosivstoffmasse über 3 000 kg (4 000 kg mit Anhänger), sofern die Feuerwerkskörper gemäß der Klassifizierungstabelle für Feuerwerkskörper unter 2.1.3.5.5 in der 14. überarbeiteten Auflage der UN-Empfehlungen über den Transport gefährlicher Güter (UN-Recommendations on the Transport of Dangerous Goods) als UN 0335 klassifiziert wurden.

Eine solche Zuordnung muss mit Zustimmung der zuständigen Behörde erfolgen. In der Beförderungseinheit ist eine Bestätigung der Zuordnung mitzuführen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Anhang S — Sondervorschriften für den innerstaatlichen Gefahrguttransport auf der Straße, erlassen gemäß dem Gesetz über den Gefahrguttransport.*

Anmerkungen: Die Beförderung von Feuerwerkskörpern ist auf zwei kurze Zeiträume im Jahr beschränkt (zum Jahreswechsel und Ende April/Anfang Mai). Die Beförderung von den Versendern zu den Umschlagplätzen (Terminals) kann ohne große Probleme mit dem bisherigen Bestand an Fahrzeugen mit EX-Genehmigung erfolgen. Allerdings ist die Verteilung der Feuerwerkskörper vom Umschlagplatz an die Einkaufszentren und die Beförderung überschüssiger Feuerwerkskörper zurück zum Umschlagplatz mangels Fahrzeugen mit EX-Genehmigung eingeschränkt. Die Transportunternehmen haben kein Interesse daran, in diese Genehmigungen zu investieren, da sie ihre Kosten nicht erstattet bekommen. Dadurch ist die gesamte Existenz der Versender von Feuerwerkskörpern gefährdet, da sie ihre Erzeugnisse nicht vermarkten können.

Diese Ausnahme kann nur angewandt werden, wenn die Klassifizierung der Feuerwerkskörper auf der Grundlage der Liste in den UN-Empfehlungen erfolgt ist, damit die aktuellste Klassifizierung zugrunde gelegt wird.

Eine vergleichbare Ausnahme für UN 0336 Feuerwerkskörper wurde einbezogen in die Sondervorschrift 651, 3.3.1 des ADR 2005.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RO–bi–SE-13

Betrifft: Verabschiedung von RO–bi–DK-4.

Rechtsgrundlage: Richtlinie 2008/68/EG, Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i (örtlich begrenzte Beförderung über geringe Entfernungen)

Bezugnahme auf Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teile 1 bis 9.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie:

Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng*.

Anmerkungen:

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027.“;

(2) Anhang II Abschnitt II.3 erhält folgende Fassung:

„II.3. **Nationale Ausnahmen**

Ausnahmen für Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf ihrem Hoheitsgebiet auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2008/68/EG.

Nummerierung der Ausnahmen: RA-a/bi/bii-MS-nn

RA = Eisenbahn

a/bi/bii = Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a/bi/bii

MS = Abkürzung des Mitgliedstaats

nn = laufende Nummer

Auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2008/68/EG

DE Deutschland

RA–a–DE-2

Betrifft: Zusammenpackungszulassung.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 4.1.10.4 MP2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verbot der Zusammenpackung von Gütern.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 1.4S, 2, 3 und 6.1; erlaubt wird die Zusammenpackung von Gütern der Klasse 1.4S (Patronen für kleine Waffen), Aerosolen (Klasse 2) und Pflegemitteln der Klassen 3 und 6.1 (aufgeführte UN-Nummern) sowie ihr Verkauf in der Verpackungsgruppe II in kleinen Mengen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 21.*

Anmerkungen: Listennummern 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

FR Frankreich

RA–a–FR-3

Betrifft: Beförderung für die Erfordernisse des Frachtführers.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Frachtbrief für die Beförderung gefährlicher Güter und damit zusammenhängende Informationen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung von Mengen für die Erfordernisse des Frachtführers unterliegt bis zu den in 1.1.3.6 genannten Höchstmengen nicht der Deklarationspflicht.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 20.2.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RA–a–FR-4

Betrifft: Befreiung bestimmter Postwagen von der Kennzeichnungspflicht.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.3.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpflichtung, auf der äußeren Oberfläche der Eisenbahnwagen Gefahrzettel anzubringen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Nur Postwagen, die mehr als 3 Tonnen Stoffe der gleichen Klasse befördern (außer 1, 6.2 und 7), sind zu kennzeichnen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 21,1.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

SE Schweden

RA–a–SE-1

Betrifft: Ein Güterwagen, der gefährliche Güter als Expressgut befördert, muss nicht mit Gefahrzetteln gekennzeichnet werden.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 5.3.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Güterwagen, die gefährliche Güter befördern, müssen mit Gefahrzetteln gekennzeichnet werden.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Ein Güterwagen, der gefährliche Güter als Expressgut befördert, muss nicht mit Gefahrzetteln gekennzeichnet werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng.*

Anmerkungen: Die RID sieht für Güter, die als Expressgut bezeichnet werden, mengenmäßige Begrenzungen vor. Somit sind von dieser Regelung nur kleine Mengen betroffen.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

Auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i der Richtlinie 2008/68/EG

DK Dänemark

RA-bi-DK-1

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter in Tunneln.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 7.5

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Be- und Entladung sowie Schutzabstände.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Rechtsvorschriften sehen für die Beförderung durch den Eisenbahntunnel der Querung des Großen Belts und des Øresunds andere Bestimmungen als in Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG vor. Diese alternativen Bestimmungen beziehen sich nur auf das Ladevolumen und den Abstand zwischen den Ladungen gefährlicher Güter.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Bestemmelser om transport af Eksplosiver i jernbanetunnellerne på Storebælt og Øresund, 11. Maj 2017.*

Anmerkungen:

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

DE Deutschland

RA-bi-DE-2

Betrifft: Beförderung verpackter gefährlicher Abfälle.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 1 bis 5.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 2 bis 6.1, 8 und 9: Zusammenpackung und Beförderung gefährlicher Abfälle in Verpackungen und Großpackmitteln (IBC); die Abfälle müssen sich in einer (bei der Sammlung verwendeten) Innenverpackung befinden und bestimmten Abfallgruppen (Vermeidung gefährlicher Reaktionen innerhalb einer Abfallgruppe) zugeordnet werden; Verwendung einer schriftlichen Weisung mit Angabe der Abfallgruppe als Beförderungsdokument; Sammlung von Haus- und Laborabfällen usw.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.*

Anmerkungen: Listennummer 6*.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

RA-bi-DE-3

Betrifft: Örtlich begrenzte Beförderung von UN 1381 (Phosphor, gelb, unter Wasser), Klasse 4.2, Verpackungsgruppe I, in Eisenbahnkesselwagen.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 6,8, 6.8.2.3

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für den Bau von Tanks und Kesselwagen. Kapitel 6.8 Unterabschnitt 6.8.2.3 erfordert die Zulassung des Baumusters für Tanks, die UN 1381 (Phosphor, gelb, unter Wasser) geladen haben.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Örtlich begrenzte Beförderung von UN 1381 (Phosphor, gelb, unter Wasser), Klasse 4.2, Verpackungsgruppe I, über geringe Entfernungen (von Sassnitz-Mukran nach Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz bzw. Bitterfeld) in Eisenbahnkesselwagen russischer Bauart. Der Beförderungsvorgang ist durch zusätzliche betriebliche Vorschriften durch die zuständige Sicherheitsbehörde reglementiert.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt Nr. E 1/92.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Januar 2025

SE Schweden

RA-bi-SE-1

Betrifft: Beförderung gefährlicher Abfälle zu Entsorgungsanlagen für gefährliche Abfälle.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG: Teile 5 und 6.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung von gefährliche Stoffe als Abfall enthaltenden Verpackungen muss gemäß den Bestimmungen der Richtlinie durchgeführt werden, wobei nur wenige Ausnahmen vorgesehen sind. Die Ausnahmen sind nicht für alle Arten von Stoffen und Gegenständen zulässig.

Die wichtigsten Ausnahmen sind:

Kleinverpackungen (weniger als 30 kg) mit gefährlichen Stoffen als Abfall dürfen in Verpackungen, einschließlich Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen, verpackt werden, ohne dass die Anforderungen der Unterabschnitte 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 und 6.6.5.4.3 von Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie erfüllt sein müssen. Verpackungen, einschließlich Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen, müssen nicht versandfertig mit einer repräsentativen Probe der inneren Kleinverpackungen geprüft werden.

Dies ist unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

— die Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen entsprechen einem Muster, das gemäß der Verpackungsgruppe I oder II der einschlägigen Bestimmungen der Abschnitte 6.1, 6.5 oder 6.6 in Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie geprüft und zugelassen wurde;

— die Kleinverpackungen werden mit saugfähigem Material verpackt, das jegliche freie Flüssigkeit, die während der Beförderung in die Außenverpackungen, Großpackmittel (IBC) oder Großverpackungen austreten kann, zurückhält; und

— die Bruttomasse der versandfertigen Verpackungen, Großpackmittel (IBC) oder Großverpackungen übersteigt nicht die zulässige Bruttomasse, die auf der UN-Bauartkennzeichnung der Verpackungsgruppe I oder II für die Verpackungen, Großpackmittel (IBC) oder Großverpackungen angegeben ist;

— in das Beförderungsdokument wird folgender Satz aufgenommen: „Verpackt gemäß Teil 16 der RID-S“.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Anhang S — Sondervorschriften für den innerstaatlichen Gefahrguttransport auf der Schiene, erlassen gemäß dem Gesetz über den Gefahrguttransport.*

Anmerkungen: Die Anwendung der Unterabschnitte 6.1.5.2.1, 6.1.5.8.2, 6.5.6.1.2, 6.5.6.14.2, 6.6.5.2.1 und 6.6.5.4.3 von Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie erweist sich als schwierig, da die Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen versandfertig mit einer repräsentativen Probe der Abfälle, die nur schwer vorhersehbar sind, geprüft werden müssen.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027

Auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der Richtlinie 2008/68/EG

DE Deutschland

RA–bii–DE-2

Betrifft: Örtlich begrenzte Beförderung von UN 1402 (Calciumcarbid), Verpackungsgruppe I, auf genau bestimmten Strecken, in Transportbehältern auf Güterwagen.

Bezugnahme auf Anhang II Abschnitt II.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 3.2, 7.3.1.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Allgemeine Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung. Kapitel 3.2, Tabelle A, lässt keine Ladung von Calciumcarbid in loser Schüttung zu.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Örtlich begrenzte Eisenbahnbeförderung von UN 1402 (Calciumcarbid), Verpackungsgruppe I, auf genau bestimmten Strecken, die zu einem bestimmten industriellen Prozess gehört und unter genau festgelegten Bedingungen streng kontrolliert wird. Die Beförderung erfolgt in speziell für diesen Anwendungszweck gebauten Transportbehältern mit Güterwagen. Der Beförderungsvorgang ist durch zusätzliche betriebliche Vorschriften durch die zuständige Sicherheitsbehörde reglementiert.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Ausnahme Eisenbahn-Bundesamt Nr. E 3/10.*

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027“

(3) Anhang III Abschnitt III.3 erhält folgende Fassung:

„III.3. **Nationale Ausnahmen**

Ausnahmen für Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf ihrem Hoheitsgebiet auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2008/68/EG.

Nummerierung der Ausnahmen: IW-a/bi/bii-MS-nn

IW = Binnenwasserstraßen

a/bi/bii = Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a/bi/bii

MS = Abkürzung des Mitgliedstaats

nn = laufende Nummer

Auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i der Richtlinie 2008/68/EG

DE Deutschland

IW–bi–DE-1

Betrifft: Beförderung verpackter gefährlicher Abfälle.

Bezugnahme auf Anhang III Abschnitt III.1 der Richtlinie 2008/68/EG: 1 bis 5.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 2 bis 6.1, 8 und 9: Zusammenpackung und Beförderung gefährlicher Abfälle in Verpackungen und Großpackmitteln (IBC); die Abfälle müssen sich in einer (bei der Sammlung verwendeten) Innenverpackung befinden und bestimmten Abfallgruppen (Vermeidung gefährlicher Reaktionen innerhalb einer Abfallgruppe) zugeordnet werden; Verwendung einer schriftlichen Weisung mit Angabe der Abfallgruppe als Beförderungsdokument; Sammlung von Haus- und Laborabfällen usw.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: *Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 6.11.2002 (BGBl. I S. 4350); Ausnahme 20.*

Anmerkungen: Listennummer 6*.

Ablauf der Geltungsdauer: 30. Juni 2027.“

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1781

28.6.2024

VERORDNUNG (EU) 2024/1781 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. Juni 2024

zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2020/1828 und der Verordnung (EU) 2023/1542 und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses [1],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren [2],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Bei dem in der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 dargelegten europäischen Grünen Deal handelt es sich um Europas Strategie für nachhaltiges Wachstum mit dem Ziel, die Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, wettbewerbsfähigen und klimaneutralen Kreislaufwirtschaft umzugestalten und eine schadstofffreie Umwelt zu schaffen. Mit dem Grünen Deal wird das hochgesteckte Ziel gesetzt, die Union bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen. Dabei werden die Vorteile von Investitionen in die wettbewerbsfähige Nachhaltigkeit der Union durch den Aufbau eines gerechteren, umweltfreundlicheren und digitaleren Europas gewürdigt. Bei diesem Wandel kommt Produkten eine entscheidende Rolle zu. Im Grünen Deal wird herausgestellt, dass die derzeitigen Produktionsverfahren und Verbrauchsmuster nach wie vor zu linear sind und vom Durchsatz neuer Werkstoffe, die abgebaut, gehandelt, zu Waren verarbeitet und schließlich als Abfall entsorgt oder als Emissionen ausgestoßen werden, abhängig sind, und unterstrichen, dass der Übergang zu einem Kreislaufwirtschaftsmodell dringend erforderlich ist und noch erhebliche Fortschritte erzielt werden müssen. Ferner wird darin Energieeffizienz als Priorität für die Dekarbonisierung der Energiebranche und die Verwirklichung der Klimaziele 2030 und 2050 genannt.

(2) Um den Übergang zu einem Kreislaufwirtschaftsmodell zu beschleunigen, hat die Kommission in ihrer Mitteilung von 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft — Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“ eine zukunftsorientierte Agenda aufgestellt, um den Rechtsrahmen an die Erfordernisse einer nachhaltigen Zukunft anzupassen. In dem Plan wird betont: „Den Bürgerinnen und Bürgern wird die Kreislaufwirtschaft hochwertige, funktionelle und sichere Produkte bieten, die effizient und erschwinglich, langlebiger und auf Wiederverwendung und Reparatur sowie ein hochwertiges Recycling ausgelegt sind“.. Im Aktionsplan wird ausgeführt, dass es gegenwärtig kein umfassendes Paket von Vorschriften gibt, die sicherstellen würden, dass alle in der EU in Verkehr gebrachten Produkte immer nachhaltiger werden und in der Kreislaufwirtschaft bestehen können. Insbesondere die Produktgestaltung fördert die Nachhaltigkeit nicht ausreichend über den gesamten Lebenszyklus. Deshalb werden Produkte häufig ersetzt, was zu einem erheblichen Energie- und Ressourcenverbrauch führt, denn es müssen neue Produkte hergestellt und vertrieben und alte Produkte entsorgt werden. Für Wirtschaftsbeteiligte und Bürgerinnen und Bürger ist es nach wie vor zu schwierig, bei der Produktwahl nachhaltige Entscheidungen zu treffen, weil es an relevanten Informationen und erschwinglichen Optionen fehlt. Das führt dazu, dass Chancen hinsichtlich der Nachhaltigkeit und Werterhaltung verpasst und Sekundärrohstoffe nur wenig nachgefragt werden und die Einführung von kreislauforientierten Geschäftsmodellen behindert wird.

[1] ABl. C 443 vom 22.11.2022, S. 123.
[2] Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. April 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 27. Mai 2024.

(3) Ein voll funktionsfähiger Binnenmarkt für nachhaltige Produkte ist eine Voraussetzung für die Schaffung einer Kreislaufwirtschaft in der Union. Gemeinsame Ökodesign-Anforderungen auf Unionsebene würden die Entwicklung, Einführung und Ausweitung neuer Geschäftsmodelle der Kreislaufwirtschaft im gesamten Binnenmarkt ermöglichen. Solche Maßnahmen würden auch die Belastung für Unternehmen verringern und der Industrie und den Verbrauchern Zugang zu zuverlässigen und klaren Daten verschaffen, sodass nachhaltigere Entscheidungen getroffen werden könnten.

(4) In der Mitteilung der Kommission vom 10. März 2020 mit dem Titel „Eine neue Industriestrategie für Europa“ wird das übergeordnete Ziel der EU festgelegt, den Übergang zur Klimaneutralität und eine Führungsrolle im digitalen Bereich zu fördern. Darin wird ebenso wie im europäischen Grünen Deal auf die führende Rolle hingewiesen, die die europäische Industrie dabei spielen muss, indem sie ihren CO_2- Fußabdruck und ihren Materialfußabdruck reduziert und das Kreislaufprinzip wirtschaftsweit integriert; ferner wird darin auf die Notwendigkeit hingewiesen, von traditionellen Modellen Abstand zu nehmen und die Art und Weise zu revolutionieren, in der Produkte gestaltet, hergestellt, verwendet und entsorgt werden, sowie auf das Erfordernis einer sicheren Versorgung mit Rohstoffen. Durch Recycling und die Verwendung von Sekundärrohstoffen wird dazu beigetragen, die Abhängigkeit der Union zu verringern. In der Mitteilung der Kommission vom 5. Mai 2021 mit dem Titel „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ werden die Kernbotschaften der Strategie von 2020 bekräftigt und die Erkenntnisse aus der COVID-19-Krise, einschließlich der notwendigen Stärkung der Resilienz, in den Mittelpunkt gestellt.

(5) In Ermangelung von Unionsrecht sind bereits divergierende nationale Ansätze zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit von Produkten entstanden, die von Informationspflichten über die Dauer der Softwarekompatibilität elektronischer Geräte bis hin zur Pflicht, über die Handhabung unverkaufter nicht verderblicher Waren Bericht zu erstatten, reichen. Dies deutet darauf hin, dass noch mehr nationale Maßnahmen zur Verfolgung der Ziele dieser Verordnung wahrscheinlich zu einer weiteren Fragmentierung des Binnenmarkts führen würden. Um zum Funktionieren des Binnenmarkts beizutragen und gleichzeitig ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen, bedarf es daher eines ambitionierten Rechtsrahmens für die schrittweise Einführung von Ökodesign-Anforderungen für Produkte. Mit dieser Verordnung wird ein solcher Rahmen geschaffen, indem der Ökodesign-Ansatz, der ursprünglich in der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) festgelegt wurde, auf so viele Produkte wie möglich ausgeweitet wird.

(6) Mit dieser Verordnung werden Produktions- und Verbrauchsmuster gefördert, die mit den allgemeinen Nachhaltigkeitszielen der Union, darunter Klima-, Umwelt-, Energie-, Ressourcennutzungs- und Biodiversitätsziele, in Einklang stehen und gleichzeitig die Grenzen des Planeten nicht übersteigen; hierzu wird ein Rechtsrahmen festgelegt, mit dem dazu beigetragen wird, dass Produkte geschaffen werden, die den Erfordernissen einer klimaneutralen und ressourceneffizienten Kreislaufwirtschaft entsprechen, und dass das Abfallaufkommen verringert und sichergestellt wird, dass die Leistung von Vorreitern in Sachen Nachhaltigkeit zur Norm wird. Mit der Verordnung sollen neue Ökodesign-Anforderungen festgelegt werden, um die Funktionsbeständigkeit, Zuverlässigkeit, Reparierbarkeit, Nachrüstbarkeit, Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit zu verbessern, die Möglichkeiten zur Instandsetzung und Wartung von Produkten ausgeweitet, das Vorhandensein gefährlicher Chemikalien in Produkten angegangen, die Energie- und Ressourceneffizienz von Produkten, darunter auch im Hinblick auf die Verwertung strategischer und kritischer Rohstoffe, erhöht, das voraussichtliche Aufkommen an Abfall verringert und der Rezyklatanteil in Produkten gesteigert und gleichzeitig deren Leistung und Sicherheit erhöht, Wiederaufarbeitung und hochwertiges Recycling ermöglicht sowie der CO_2- und der Umweltfußabdruck reduziert werden.

(7) Bei den Ökodesign-Anforderungen sollten auch Praktiken im Zusammenhang mit vorzeitiger Obsoleszenz berücksichtigt werden. Solche Praktiken wirken sich insgesamt negativ auf die Umwelt aus, und zwar in Form eines erhöhten Abfallaufkommens und eines verstärkten Einsatzes von Energie und Materialien, die durch Ökodesign-Anforderungen verringert werden können, wodurch zugleich zu einem nachhaltigen Konsum beigetragen wird.

(8) Das Europäische Parlament begrüßte in seiner Entschließung vom 25. November 2020 zu dem Thema „Auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Binnenmarkt für Unternehmen und Verbraucher“ ([4]) die Förderung langlebiger Produkte, die leichter repariert, wiederverwendet und recycelt werden können. Das Parlament betonte in seiner Entschließung vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft ([5]) unter anderem, dass nachhaltige, kreislauforientierte, sichere und schadstofffreie Produkte und Materialien auf dem Binnenmarkt nicht die Ausnahme sein dürfen, sondern zur Regel werden und als für alle Verbraucher attraktive, erschwingliche und erhältliche Standardoption gelten sollten. Das Europäische Parlament forderte ferner verbindliche Ziele der Union, um den Material- und Verbrauchsfußabdruck der Union erheblich zu verringern. Nach Auffassung des Europäischen Parlaments kann der Übergang zur Kreislaufwirtschaft Lösungen zur Bewältigung der aktuellen ökologischen Herausforderungen und der durch die COVID-19-Pandemie verursachten Wirtschaftskrise mit sich bringen. Der Rat begrüßte in seinen Schlussfolgerungen vom 11. Dezember 2020 mit dem Titel „Den Aufbau kreislauffähig und grün

([3]) Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte (ABl. L 285 vom 31.10.2009, S. 10).
([4]) ABl. C 425 vom 20.10.2021, S. 10.
([5]) ABl. C 465 vom 17.11.2021, S. 11.

gestalten“ auch die von der Kommission geplante Vorlage von Gesetzgebungsvorschlägen als Teil eines umfassenden und integrierten Rahmens für eine nachhaltige Produktpolitik, der Klimaneutralität, Energie- und Ressourceneffizienz und eine schadstofffreie Kreislaufwirtschaft fördert, die öffentliche Gesundheit und die biologische Vielfalt schützt und die Verbraucher und öffentlichen Auftraggeber stärkt und schützt.

(9) Diese Verordnung wird zur Verwirklichung der Klima- und Energieziele der Union beitragen. Im Einklang mit den Zielen des Übereinkommen von Paris, das am 12. Dezember 2015 im Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen ([6]) (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“) angenommen und von der Union am 5. Oktober 2016 ([7]) gebilligt wurde, sieht die Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) eine verbindliche Verpflichtung der Union vor, die Nettotreibhausgasemissionen der EU bis 2030 um mindestens 55 % zu reduzieren, und schreibt das Ziel der gesamtwirtschaftlichen Klimaneutralität bis 2050 fest. 2021 nahm die Kommission das Paket „Fit für 55“ an, um die Klima- und die Energiepolitik der Union für die Verwirklichung dieser Ziele zu rüsten. Hierzu muss die Energieeffizienz im Einklang mit dem in der Richtlinie (EU) 2018/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ([9]) verankerten Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ bis 2030 deutlich schneller auf rund 36 % des Endenergieverbrauchs erhöht werden. Die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an Produkte werden bei der Verwirklichung dieses Ziels eine wichtige Rolle spielen, indem der Energiefußabdruck von Produkten erheblich gesenkt wird. Diese Energieeffizienzanforderungen werden auch die Anfälligkeit der Verbraucher gegenüber Energiepreissteigerungen verringern. Wie im Übereinkommen von Paris anerkannt wird, spielt die Verbesserung der Nachhaltigkeit von Verbrauch und Produktion ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Bewältigung des Klimawandels.

(10) Diese Verordnung wird auch zur Verwirklichung der allgemeinen Umweltziele der Union beitragen. Das mit dem Beschluss (EU) 2022/591 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) eingerichtete 8. Umweltaktionsprogramm verankert das Ziel der Union, die Belastungsgrenzen des Planeten nicht zu überschreiten, in einem Rechtsrahmen und nennt die Voraussetzungen für die Verwirklichung prioritärer Ziele, zu denen auch der Übergang zu einer schadstofffreien Kreislaufwirtschaft gehört. Mit dem europäischen Grünen Deal wird die Union auch aufgefordert, die Verschmutzung von Luft, Wasser, Boden und Konsumgütern besser zu überwachen, Bericht darüber zu erstatten, ihr vorzubeugen und dagegen vorzugehen. Folglich müssen Chemikalien, Materialien und Produkte während ihres Lebenszyklus sicher und nachhaltig sein, sodass die Materialkreisläufen schadstofffrei werden, wie in der Mitteilung der Kommission vom 12. Mai 2021 über den EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ und in der Mitteilung der Kommission vom 14. Oktober 2020 mit dem Titel „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit — Für eine schadstofffreie Umwelt“, in der dazu aufgerufen wird, Null-Schadstoff-Ziele bei der Produktion und beim Verbrauch zu verfolgen, dargelegt wird. Darüber hinaus wird sowohl im europäischen Grünen Deal als auch im Aktionsplan der Union für die Kreislaufwirtschaft anerkannt, dass der Binnenmarkt eine kritische Masse bietet und dadurch Einfluss auf globale Normen mit Blick auf die Nachhaltigkeit und die Gestaltung von Produkten nehmen kann. Diese Verordnung wird daher bei der Erreichung mehrerer Ziele, die im Rahmen der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen gesteckt wurden, insbesondere bei Zielvorgaben im Rahmen des Ziels 12 für nachhaltige Entwicklung („Nachhaltige/r Konsum und Produktion“), sowohl innerhalb als auch außerhalb der Union eine wichtige Rolle spielen.

(11) Mit der Richtlinie 2009/125/EG wurde ein Rahmen für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte geschaffen. Zusammen mit der Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates ([11]) hat sie die Unionsnachfrage nach Primärenergie für Produkte erheblich reduziert, und es wird davon ausgegangen, dass diese Einsparungen weiter zunehmen. Zu den gemäß der Richtlinie 2009/125/EG angenommenen Umsetzungsmaßnahmen zählen auch Anforderungen zu Kreislaufaspekten wie Funktionsbeständigkeit, Reparierbarkeit und Recyclingfähigkeit. Zugleich gibt es Instrumente wie das EU-Umweltzeichen, das mit der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) eingeführt wurde, oder die in der Mitteilung der Kommission vom 16. Juli 2008 mit dem Titel „Umweltorientiertes Öffentliches Beschaffungswesen“ festgelegten EU-Kriterien für die umweltorientierte öffentliche Beschaffung, die breiter angelegt, aber aufgrund der begrenzten Wirkung freiwilliger Ansätze nicht so wirksam sind.

([6]) ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.
([7]) Beschluss (EU) 2016/1841 des Rates vom 5. Oktober 2016 über den Abschluss des im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen geschlossenen Übereinkommens von Paris im Namen der Europäischen Union (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 1).
([8]) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).
([9]) Richtlinie (EU) 2018/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Änderung der Richtlinie 2012/27/EU zur Energieeffizienz (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 210).
([10]) Beschluss (EU) 2022/591 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2030 (ABl. L 114 vom 12.4.2022, S. 22).
([11]) Verordnung (EU) 2017/1369 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2017 zur Festlegung eines Rahmens für die Energieverbrauchskennzeichnung und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/30/EU (ABl. L 198 vom 28.7.2017, S. 1).
([12]) Verordnung (EG) Nr. 66/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über das EU-Umweltzeichen (ABl. L 27 vom 30.1.2010, S. 1).

(12) Die Richtlinie 2009/125/EG hat die Energieeffizienz und bestimmte Kreislaufaspekte energieverbrauchsrelevanter Produkte im Großen und Ganzen erfolgreich gefördert, und ihr Ökodesign-Ansatz hat das Potenzial, schrittweise die Nachhaltigkeit aller Produkte anzugehen. Um den Selbstverpflichtungen des europäischen Grünen Deals nachzukommen, sollte dieser Ansatz auf weitere Produktgruppen ausgedehnt werden und durch verbindliche Anforderungen Schlüsselaspekte für die Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit von Produkten systematisch angehen. Indem sichergestellt wird, dass nur Produkte, die diesen Anforderungen genügen, in der Union in Verkehr gebracht werden, wird diese Verordnung nicht nur den freien Warenverkehr verbessern, da nationale Unterschiede vermieden werden, sondern auch die negativen Umweltauswirkungen von Produkten, für die diese Anforderungen festgelegt sind, während ihres gesamten Lebenszyklus verringern.

(13) Um einen wirksamen und zukunftsfähigen harmonisierten Rechtsrahmen zu schaffen, muss dafür gesorgt werden, dass Ökodesign-Anforderungen für alle physischen Waren, die in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, einschließlich Bauteilen wie Reifen und Zwischenprodukten, festgelegt werden. Auch digitale Inhalte, die integraler Bestandteil eines physischen Produkts sind, müssen in den Anwendungsbereich aufgenommen werden. So kann die Kommission bei der Priorisierung der Festlegung von Ökodesign-Anforderungen so viele Produkte wie möglich berücksichtigen und dadurch die Wirksamkeit der Anforderungen maximieren. Erforderlichenfalls können bei der Festlegung von Ökodesign-Anforderungen spezifische Ausnahmen vorgesehen werden, insbesondere wenn Ökodesign-Anforderungen nicht erforderlich sind, um zur ökologischen Nachhaltigkeit bestimmter Produkte beizutragen, oder beispielsweise für Produkte mit einer bestimmten Verwendung, Produkte mit einem bestimmten Zweck, der bei Einhaltung der Ökodesign-Anforderungen nicht erreicht werden könnte, oder für Produkte, die in sehr geringen Mengen hergestellt werden, oder unter Berücksichtigung der Besonderheiten und der Größe des Produktmarkts. Außerdem sollte diese Verordnung nicht für Produkte gelten, für die bereits feststeht, dass Ökodesign-Anforderungen nicht angemessen sind, oder andere Rahmen die Festlegung solcher Anforderungen vorsehen. Dies dürfte der Fall sein bei Lebens- und Futtermitteln im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]), bei Arzneimitteln im Sinne der Richtlinie 2001/83/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([14]), bei Tierarzneimitteln im Sinne der Verordnung (EU) 2019/6 des Europäischen Parlaments und des Rates ([15]), bei lebenden Pflanzen, Tieren und Mikroorganismen, Produkten menschlichen Ursprungs und Erzeugnissen von Pflanzen und Tieren, die unmittelbar mit ihrer künftigen Reproduktion zusammenhängen, und bei Fahrzeugen, im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([16]), Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([17]) und Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates ([18]) für diejenigen Produktaspekte, für die in bereichsspezifischen Rechtsakten der Union, die für diese Fahrzeuge gelten, Anforderungen festgelegt sind. Diese Fahrzeuge unterliegen mehreren produktspezifischen Anforderungen und verschiedenen harmonisierten Typgenehmigungssystemen im Rahmen von Rechtsakten der Union, wie den Richtlinien 2000/53/EG ([19]) und 2005/64/EG ([20]) des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) 2018/858. Zusätzliche harmonisierte Anforderungen an Fahrzeuge sollten auf Aspekte beschränkt werden, die derzeit nicht behandelt werden, z. B. Umweltanforderungen in Bezug auf Reifen. Elektrofahrräder und Elektroroller sollten jedoch nicht vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

(14) Die Richtlinie (EU) 2024/1275 des Europäischen Parlaments und des Rates ([21]) sieht vor, dass die Mitgliedstaaten Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz von Gebäudekomponenten, die Teil der Gebäudehülle sind, und Systemanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz, die ordnungsgemäße Installation und angemessene Dimensionierung, Einstellung und Überwachung der gebäudetechnischen Systeme in neuen oder bestehenden Gebäuden, festlegen. Es steht im Einklang mit den Zielen dieser Verordnung, dass diese Mindestanforderungen an die

([13]) Verordnung (EG) Nr. 178/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2002 zur Festlegung der allgemeinen Grundsätze und Anforderungen des Lebensmittelrechts, zur Errichtung der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit und zur Festlegung von Verfahren zur Lebensmittelsicherheit (ABl. L 31 vom 1.2.2002, S. 1).

([14]) Richtlinie 2001/83/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. November 2001 zur Schaffung eines Gemeinschaftskodexes für Humanarzneimittel (ABl. L 311 vom 28.11.2001, S. 67).

([15]) Verordnung (EU) 2019/6 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über Tierarzneimittel und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/82/EG (ABl. L 4 vom 7.1.2019, S. 43).

([16]) Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

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

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

([19]) Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34).

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

([21]) Richtlinie 2024/1275 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (ABl. L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj).

Gesamtenergieeffizienz unter bestimmten Umständen die Installation energieverbrauchsrelevanter Produkte gemäß dieser Verordnung und ihrer delegierten Rechtsakte einschränken können, sofern diese Anforderungen keine ungerechtfertigte Marktbarriere darstellen.

(15) Um die ökologische Nachhaltigkeit von Produkten zu verbessern und den freien Warenverkehr im Binnenmarkt sicherzustellen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch Festlegung von Ökodesign-Anforderungen zu ergänzen. Diese Ökodesign-Anforderungen sollten in der Regel für spezifische Produktgruppen wie Haushaltswaschmaschinen oder Haushaltswaschtrockner gelten. Um die Wirksamkeit der Ökodesign-Anforderungen zu maximieren und die ökologische Nachhaltigkeit der Produkte effizient zu verbessern, sollte es zudem möglich sein, eine oder mehrere horizontale Ökodesign-Anforderungen für umfassendere Produktgruppen wie z. B. elektronische Geräte oder Textilien festzulegen. Horizontale Ökodesign-Anforderungen sollten dann festgelegt werden, wenn es aufgrund der technischen Ähnlichkeiten von Produktgruppen möglich ist, ihre ökologische Nachhaltigkeit durch dieselben Anforderungen zu verbessern. Es ist wichtig, dass horizontale Anforderungen insbesondere in Bezug auf Funktionsbeständigkeit und Reparierbarkeit ausgearbeitet werden.

(16) Die Ökodesign-Anforderungen sollten gegebenenfalls Leistungsanforderungen oder Informationsanforderungen oder beide umfassen. Diese Anforderungen sollten der Verbesserung von Produktaspekten dienen, die für die ökologische Nachhaltigkeit relevant sind, wie z. B. Funktionsbeständigkeit, Wiederverwendbarkeit, Reparierbarkeit, Energieeffizienz, Recyclingfähigkeit sowie CO_2- und Umweltfußabdruck. Die Ökodesign-Anforderungen sollten transparent, objektiv und verhältnismäßig sein und mit den internationalen Handelsregeln im Einklang stehen.

(17) Die Gebrauchtwarenbranche spielt eine wichtige Rolle bei der Förderung nachhaltiger Produktions- und Verbrauchsmuster, auch bei der Entwicklung neuer kreislauforientierter Geschäftsmodelle, und trägt dazu bei, die Lebensdauer von Produkten zu verlängern und zu verhindern, dass sie Abfall werden. Bei gebrauchten Produkte, insbesondere Produkten, die aufgearbeitet oder repariert werden und ihren Ursprung in der Union haben, handelt es sich nicht um neue Produkte, und sie können im Binnenmarkt in Verkehr gebracht werden, ohne die delegierten Rechtsakte einhalten zu müssen, in denen die Ökodesign-Anforderungen festgelegt sind, die nach ihrem Inverkehrbringen in Kraft getreten sind. Wiederaufgearbeitete Produkte gelten jedoch als neue Produkte und werden Ökodesign-Anforderungen unterliegen, wenn sie in den Anwendungsbereich eines delegierten Rechtsakts fallen.

(18) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für eine bestimmte Produktgruppe erlassen hat, sollte es den Mitgliedstaaten, im Interesse des Funktionierens des Binnenmarkts, nicht mehr gestattet sein, nationale Leistungs- oder Informationsanforderungen festzulegen, die auf Produktparametern beruhen, die durch die in diesem delegierten Rechtsakt festgelegten Leistungs- bzw. Informationsanforderungen abgedeckt sind. Um die ökologische Nachhaltigkeit von Produkten zu verbessern und ihren freien Verkehr im Binnenmarkt sicherzustellen, sollte die Kommission ermächtigt werden, festzulegen, dass keine Ökodesign-Anforderungen in Form von Leistungs- oder Informationsanforderungen in Bezug auf einen spezifischen Produktparameter erforderlich sind, wenn eine Anforderung in Bezug auf diesen spezifischen Produktparameter negative Auswirkungen auf die für die Produktgruppe in Betracht gezogenen Ökodesign-Anforderungen hätte.

(19) Bei der Festlegung von Ökodesign-Anforderungen sollte die Kommission der Art und dem Verwendungszweck der betreffenden Produkte sowie den Merkmalen der entsprechenden Märkte Rechnung tragen. Verteidigungsgüter beispielsweise müssen unter spezifischen und zuweilen schwierigen Bedingungen eingesetzt werden können, und dies muss bei der Festlegung von Ökodesign-Anforderungen berücksichtigt werden. Bestimmte Informationen über Verteidigungsgüter sollten nicht offengelegt werden und sollten geschützt werden. Daher sollten für Produkte, die einzig der Verteidigung oder nationalen Sicherheit dienen, keine Ökodesign-Anforderungen festgelegt werden. Es ist wichtig, dass bei den Ökodesign-Anforderungen für andere militärische oder sensible Ausrüstung im Sinne der Richtlinie 2009/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([22]) den Sicherheitserfordernissen und den Merkmalen des Verteidigungsmarktes Rechnung getragen wird. Auch die Raumfahrtindustrie ist für Europa und seine technologische Unabhängigkeit von strategischer Bedeutung. Da Raumfahrttechnologien unter extremen Bedingungen eingesetzt werden, müssen bei etwaigen Ökodesign-Anforderungen für Raumfahrtprodukte Nachhaltigkeitsaspekte gegen Resilienz und erwartete Leistung aufgewogen werden. Bei Medizinprodukten im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2017/745 des Europäischen Parlaments und des Rates ([23]) und In-vitro-Diagnostika im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2017/746 des Europäischen Parlaments und des Rates ([24]) sollte die Kommission ferner berücksichtigen, dass die Gesundheit und Sicherheit von Patienten und Nutzern nicht beeinträchtigt werden darf. Darüber hinaus sollte die Kommission bei der Bewertung

([22]) Richtlinie 2009/81/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe bestimmter Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträge in den Bereichen Verteidigung und Sicherheit und zur Änderung der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG (ABl. L 216 vom 20.8.2009, S. 76).

([23]) Verordnung (EU) 2017/745 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2017 über Medizinprodukte, zur Änderung der Richtlinie 2001/83/EG, der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 und der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 und zur Aufhebung der Richtlinien 90/385/EWG und 93/42/EWG des Rates (ABl. L 117 vom 5.5.2017, S. 1).

([24]) Verordnung (EU) 2017/746 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2017 über In-vitro-Diagnostika und zur Aufhebung der Richtlinie 98/79/EG und des Beschlusses 2010/227/EU der Kommission (ABl. L 117 vom 5.5.2017, S. 176).

der Merkmale des Marktes und der Ausarbeitung von Ökodesign-Anforderungen bestrebt sein, nationale Besonderheiten wie die unterschiedlichen klimatischen Bedingungen in den Mitgliedstaaten und die in den Mitgliedstaaten angewandten Verfahren und Technologien mit nachweislich positiven Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

(20) Zur Vermeidung von Regulierungsaufwand sollte für Kohärenz zwischen dieser Verordnung und den Anforderungen gesorgt werden, die in anderem Unionsrecht insbesondere in Bezug auf Produkte, Chemikalie, Verpackungen und Abfall gelten oder dort festgelegt sind. Die Existenz von Ermächtigungen im Rahmen anderen Unionsrecht zur Festlegung von Anforderungen mit gleicher oder ähnlicher Wirkung wie die Anforderungen im Rahmen dieser Verordnung sollte jedoch die Ermächtigungen in dieser Verordnung nicht einschränken, sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist.

(21) Bei der Ausarbeitung von Ökodesign-Anforderungen sollte die Kommission eine Reihe von Elementen berücksichtigen, insbesondere die Prioritäten der Union, einschlägiges Unionsrecht und Recht der Mitgliedstaaten, einschlägige internationale Übereinkünfte sowie Selbstregulierungsmaßnahmen und einschlägige Normen. Die Kommission sollte auch die Prioritäten in den Bereichen Klima, Umwelt, Energieeffizienz, Ressourceneffizienz und -sicherheit, einschließlich einer schadstofffreien Kreislaufwirtschaft, sowie andere damit zusammenhängende Prioritäten und Ziele der Union berücksichtigen. Es gilt, den im Beschluss (EU) 2022/591 festgelegten Zielen des 8. Umweltaktionsprogramms Rechnung zu tragen, darunter dem Ziel, dass die Menschen bis spätestens 2050 innerhalb der planetarischen Grenzen in einer Ökonomie des Wohlergehens gut leben, und das Prinzip der Schadensvermeidung und die Abfallhierarchie im Sinne der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([25]) sowie die Verpflichtungen der Union zum Schutz und zur Wiederherstellung der biologischen Vielfalt zu berücksichtigen, wie sie auch in der Mitteilung der Kommission vom 20. Mai 2020 mit dem Titel „EU-Biodiversitätsstrategie für 2030 — Mehr Raum für die Natur in unserem Leben“ und im Globalen Biodiversitätsrahmen von Kunming-Montreal zum Ausdruck kommen, der auf der 15. Konferenz der Vertragsstaaten (COP15) der Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen angenommen wurde.

(22) Delegierte Rechtsakte mit Ökodesign-Anforderungen sollten, wie dies auch bei den Durchführungsmaßnahmen im Rahmen der Richtlinie 2009/125/EG der Fall war, jeweils Gegenstand einer Folgenabschätzung und einer Konsultation der Interessenträger sein; ihr Wortlaut sollte im Einklang mit den Leitlinien der Kommission für eine bessere Rechtsetzung formuliert werden, und es sollte eine Bewertung der internationalen Dimension und der Auswirkungen auf Drittländer erfolgen. Die Kommission sollte sich bei ihrer Folgenabschätzung auf die besten verfügbaren Fakten stützen und sämtliche Aspekte des Lebenszyklus des Produkts gebührend berücksichtigen. Bei der Ausarbeitung von Ökodesign-Anforderungen sollte die Kommission einem wissenschaftlichen Ansatz folgen und auch relevante technische Informationen, die als Grundlage für insbesondere aus der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 und der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([26]) sowie technische Bewertungskriterien gemäß der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates ([27]) und die EU-Kriterien für umweltorientiertes öffentliches Beschaffungswesen genutzt werden, oder aus diesen abgeleitet wurden, berücksichtigen.

(23) Um der Vielfalt der Produkte Rechnung zu tragen, sollte die Kommission die Methoden zur Bewertung der Festlegung der Ökodesign-Anforderungen auswählen und diese gegebenenfalls weiterentwickeln. Diese Methoden sollten auf die Art des Produkts, seine relevantesten Aspekte und seine Auswirkungen während seines Lebenszyklus gestützt werden. Dabei sollte die Kommission ihre Erfahrungen mit der Bewertung der Festlegung von Ökodesign-Anforderungen im Rahmen der Richtlinie 2009/125/EG und die fortlaufenden Bemühungen um die Entwicklung und Verbesserung wissenschaftsbasierter Bewertungsinstrumente, darunter die aktualisierte Methodik für die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte, und die in der Empfehlung (EU) 2021/2279 der Kommission ([28]) dargelegten Methoden für die Berechnung des Umweltfußabdrucks von Produkten sowie die Entwicklung von Normen durch internationale und europäische Normungsorganisation auch zur Materialeffizienz energieverbrauchsrelevanter Produkte berücksichtigen. Aufbauend auf diesen Instrumenten und gegebenenfalls unter Heranziehung einschlägiger Studien sollte die Kommission Kreislaufaspekte (wie Funktionsbeständigkeit, Reparierbarkeit samt Reparierbarkeitswert, Recyclingfähigkeit, Wiederverwendbarkeit, Ermittlung von Wiederverwendung und Recycling erschwerenden Chemikalien) bei der Bewertung von Produkten auf der Grundlage eines Lebenszyklusansatzes sowie im Hinblick auf die Ausarbeitung von Ökodesign-Anforderungen weiter stärken und gegebenenfalls neue Methoden oder Instrumente entwickeln. Angaben im Zusammenhang mit ökologischen Lebenszyklusindikatoren, wie dem CO_2-Fußabdruck, sollten unter Berücksichtigung international etablierter Methoden, die bereits in Unionsrecht aufgenommenen wurden, berechnet werden. Es ist auch wichtig, von internationalen und europäischen Normungsorganisationen empfohlenen wissenschaftlichen Methoden zu

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

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

([27]) Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (ABl. L 198 vom 22.6.2020, S. 13).

([28]) Empfehlung (EU) 2021/2279 der Kommission vom 15. Dezember 2021 zur Anwendung der Methoden für die Berechnung des Umweltfußabdrucks zur Messung und Offenlegung der Umweltleistung von Produkten und Organisationen entlang ihres Lebenswegs (ABl. L 471 vom 30.12.2021, S. 1).

berücksichtigen. Vor allem bei der Modellierung der bei Herstellungsverfahren verbrauchten Energie sollte besonderes Augenmerk auf die Modellierung des Energiemixes gerichtet werden, bei der auch Fragen wie Strombezugsverträgen, Herkunftsnachweisen und der eigenen Stromerzeugung Rechnung getragen würde. Für die Ausarbeitung verbindlicher Kriterien für die Vergabe öffentlicher Aufträge und für Verbote der Vernichtung unverkaufter Konsumgüter könnten unter Umständen ebenfalls neue Ansätze erforderlich sein.

(24) Leistungsanforderungen sollten sich auf einen ausgewählten, für den betreffenden Produktaspekt relevanten Produktparameter beziehen, für den festgestellt wurde, dass er Potenzial zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit aufweist. Diese Anforderungen könnten Mindest- oder Höchstwerte für den Produktparameter, auf die Leistungsverbesserung bei dem Produktparameter abzielende, nicht quantitative Anforderungen oder Anforderungen an die funktionale Leistung eines Produkts umfassen, um sicherzustellen, dass die ausgewählten Leistungsanforderungen sich nicht negativ auf die Fähigkeit des Produkts auswirken, die Funktion zu erfüllen, für die es entworfen und in Verkehr gebracht wurde. Im Falle der Mindest- oder Höchstwerte könnten sie beispielsweise die Form einer Obergrenze für den Energieverbrauch in der Nutzungsphase oder für die Mengen eines bestimmten, in dem Produkt enthaltenen Materials, eines vorgeschriebenen Mindestrezyklatanteils oder einer Obergrenze für eine bestimmte Umweltauswirkungskategorie oder eine Aggregation aller relevanten Umweltauswirkungen annehmen. Ein Beispiel für eine nicht quantitative Anforderung ist das Verbot einer spezifischen technischen Lösung, die sich nachteilig auf die Reparierbarkeit des Produkts auswirkt. Leistungsanforderungen werden eingesetzt, um sicherzustellen, dass die Produkte mit der schlechtesten Leistung vom Markt genommen werden und ein allmählicher Übergang zu den leistungsstärksten Produkten erfolgt, wo dies erforderlich ist, um zu den ökologischen Nachhaltigkeitszielen dieser Verordnung beizutragen. Die Leistungsanforderungen könnten auch die Ressourcennutzung, darunter Anforderungen in Bezug auf die Nutzung erneuerbarer Ressourcen oder von Materialien mit biologischen Inhaltsstoffen im Produkt, und die Freisetzung von Nano- und Mikroplastik betreffen. Wenn die Kommission eine Kombination von Anforderungen in Betracht zieht, sollte sie diese als Ganzes bewerten und die Kombination von Anforderungen ermitteln, die den größten Nutzen mit Blick auf die ökologische Nachhaltigkeit bietet.

(25) Im Interesse der Kohärenz sollten die Leistungsanforderungen die Umsetzung des Abfallrechts der Union ergänzen. Die Anforderungen an das Inverkehrbringen von Verpackungen als Endprodukt sind zwar Gegenstand der Richtlinie 94/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([29]), aber diese Verordnung könnte die Richtlinie durch Produktanforderungen ergänzen, deren Schwerpunkt auf der Verpackung spezifischer Produkte bei ihrem Inverkehrbringen liegt. Gegebenenfalls sollten diese ergänzenden Anforderungen insbesondere dazu beitragen, die Menge des verwendeten Verpackungsmaterials zu minimieren, was wiederum zur Abfallvermeidung in der Union beiträgt.

(26) Die Stoffsicherheit ist ein anerkanntes Element der Produktnachhaltigkeit. Sie basiert auf den inhärenten Gefahren von Chemikalien für die Gesundheit oder die Umwelt bei spezifischer oder allgemeiner Exposition und ist Gegenstand des Chemikalienrechts der Union wie z. B. der Verordnung (EG) Nr. 1935/2004 ([30]), der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 ([31]), der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 ([32]), der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 ([33]), der Verordnung (EU) 2017/745, der Verordnung (EU) 2019/1021 ([34]) und der Richtlinie 2009/48/EG ([35]) des Europäischen Parlaments und des Rates. Im Rahmen dieser Verordnung sollte es nicht möglich sein, die Verwendung von Stoffen, wie im Rahmen anderen Unionsrechts, in erster Linie aus Gründen der Stoffsicherheit zu beschränken. Im Chemikalienrecht der Union ist im Zusammenhang mit der Sicherheit oder dem Risiko bereits eine Beschränkung für Stoffe oder Gemische vorgesehen, wo dies erforderlich ist. Mit der Festlegung von Leistungsanforderungen sollten jedoch auch, wo dies erforderlich ist, erhebliche Risiken für die Gesundheit des Menschen oder die Umwelt verringert werden. Die Aufklärungsanforderungen mit Blick auf das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe werden ebenfalls zur Verringerung der Exposition gegenüber Chemikalien beitragen und die in anderem Unionsrecht vorgesehenen Risikomanagementmaßnahmen ergänzen. Desgleichen sollte es im Rahmen dieser Verordnung auch nicht möglich sein, die Verwendung von Stoffen aus Gründen der Lebensmittelsicherheit zu

([29]) Richtlinie 94/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 1994 über Verpackungen und Verpackungsabfälle (ABl. L 365 vom 31.12.1994, S. 10).

([30]) Verordnung (EG) Nr. 1935/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Oktober 2004 über Materialien und Gegenstände, die dazu bestimmt sind, mit Lebensmitteln in Berührung zu kommen und zur Aufhebung der Richtlinien 80/590/EWG und 89/109/EWG (ABl. L 338 vom 13.11.2004, S. 4).

([31]) Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Chemikalienagentur, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission (ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1).

([32]) Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen, zur Änderung und Aufhebung der Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (ABl. L 353 vom 31.12.2008, S. 1).

([33]) Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über kosmetische Mittel (ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 59).

([34]) Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über persistente organische Schadstoffe (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 45).

([35]) Richtlinie 2009/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Sicherheit von Spielzeug (ABl. L 170 vom 30.6.2009, S. 1).

beschränken. Gemäß dem Chemikalien- und das Lebensmittelrecht der Union ist es jedoch nicht möglich, durch Beschränkungen der Verwendung bestimmter Stoffe gegen nicht mit der Stoffsicherheit oder der Lebensmittelsicherheit im Zusammenhang stehende Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit vorzugehen. Um diese Lücke zu schließen, sollte es im Rahmen dieser Verordnung möglich sein, unter bestimmten Bedingungen die Verwendung von Stoffen, die sich negativ auf die Nachhaltigkeit von Produkten auswirken, in Produkten oder bei ihrer Herstellung zu beschränken. Diese Verordnung sollte die Beschränkungen der Verwendung von Stoffen gemäß der Richtlinie 2011/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([36]), die den Schutz der Gesundheit des Menschen und der Umwelt einschließlich der umweltgerechten Verwertung und Beseitigung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten zum Ziel hat, erforderlichenfalls ergänzen, aber nicht duplizieren oder ersetzen.

(27) Die Kommission sollte bei der Festlegung von Leistungsanforderungen Anforderungen formulieren können, mit denen die Aufnahme bestimmter Stoffe in ein Produkt verhindert wird. Die Ermittlung solcher Stoffe sollte Teil der Bewertung der Kommission vor der Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für eine bestimmte Produktgruppe sein, und die Kommission sollte bei dieser Bewertung beispielsweise berücksichtigen, ob ein Stoff die Wiederverwendung oder das Recycling eines Produkts komplizierter macht oder sich nachteilig auf die Eigenschaften des recycelten Materials auswirkt, zum Beispiel durch seine Farbe oder seinen Geruch. Wurde ein Stoff bereits für eine Produktgruppe als Stoff ermittelt, der das Kreislaufprinzip beeinträchtigt, so kann dies ein Hinweis darauf sein, dass er auch bei anderen Produktgruppen das Kreislaufprinzip beeinträchtigt. Die Identifizierung und mögliche Beschränkung eines Stoffes sollte ebenfalls dazu führen, dass eine Informationsanforderung greift.

(28) Zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit von Produkten sollten sich Informationsanforderungen auf einen bestimmten, für einen Produktaspekt relevanten Produktparameter beziehen wie z. B. den Umweltfußabdruck, den CO_2-Fußabdruck und die Funktionsbeständigkeit. So sollte von den Herstellern verlangt werden, Informationen über die Produktleistung für einen ausgewählten Produktparameter bereitzustellen oder andere Informationen, die die Art und Weise beeinflussen können, in der das Produkt von anderen Parteien als dem Hersteller gehandhabt wird, um die Leistung für diesen Parameter zu verbessern. Diese Informationsanforderungen sollten gegebenenfalls zusätzlich zu oder anstelle von Leistungsanforderungen für denselben Produktparameter festgelegt werden. Wichtig ist, dass die Kommission ihre Entscheidung ordnungsgemäß begründet, wenn sie beschließt, nur Informationsanforderungen anstelle von Leistungsanforderungen festzulegen. Sieht ein delegierter Rechtsakt Informationsanforderungen vor, sollte darin angegeben werden, wie die verlangten Informationen leicht zugänglich bereitzustellen sind, beispielsweise durch Veröffentlichung auf einer frei zugänglichen Website, einem digitalen Produktpass oder einem Produktetikett. Wesentliche Informationen über die Gesundheit, die Sicherheit und die Rechte der Endverbraucher sollten den Verbrauchern stets auf physische Weise zur Verfügung gestellt werden und über einen dem Produkt beigefügten Datenträger abrufbar sein. Informationsanforderungen sind notwendig, um die zur Verwirklichung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele dieser Verordnung erforderlichen Verhaltensänderungen herbeizuführen. Die für eine fundierte Kaufentscheidung maßgeblichen Informationen sollten dem Verbraucher vor dem Kauf des Produkts zur Verfügung gestellt werden. Da Informationsanforderungen Käufern und Behörden geeignete Mittel für den Vergleich von Produkten auf der Basis ihrer ökologischen Nachhaltigkeit an die Hand geben, dürften sie Verbraucher und Behörden dazu bewegen, sich für nachhaltigere Produkte zu entscheiden. Die Informationsanforderungen sollten auch dazu beitragen, dass die Mitgliedstaaten die Sammelquoten für relevante Produktgruppen verbessern, insbesondere für diejenigen, bei denen ein erhebliches Potenzial hinsichtlich der Wiederverwendung und Aufarbeitung besteht, etwa Mobiltelefone, bei denen die Sammelquote in den Mitgliedstaaten 5 % nicht übersteigt, beispielsweise durch die Erleichterung von Informationen über Rücknahmesysteme mittels finanzieller Anreize und Pfanderstattung, Datenschutzgarantien, Datenbanken zu Rücknahmestellen und maßgeschneiderte Informationen über den Wert des Produkts am Ende des Lebenszyklus und über bewährte Verfahren für die ordnungsgemäße Entsorgung anhand eines digitalen Produktpasses.

(29) Sehen delegierte Rechtsakte Informationsanforderungen vor, könnten darin zusätzlich Leistungsklassen für relevante Produktparameter festgelegt werden, um Vergleiche zwischen Produkten zu erleichtern. Die Leistungsklassen sollten eine Differenzierung zwischen Produkten auf der Grundlage ihrer jeweiligen Nachhaltigkeit ermöglichen und könnten sowohl von Verbrauchern als auch von Behörden herangezogen werden. Sie sollen die Marktentwicklung in Richtung nachhaltigere Produkte steuern.

(30) Die Informationsanforderungen in Bezug auf Reparierbarkeit und Funktionsbeständigkeit tragen wesentlich dazu bei, dass sich die Verbraucher für einen nachhaltigen Konsum entscheiden. Diese Verordnung sollte die Festlegung von Reparierbarkeits- oder Funktionsbeständigkeitswerten für Produkte ermöglichen, wenn entsprechende Werte im Hinblick auf den Umweltnutzen und eine bessere Information der Verbraucher für angemessen erachtet werden. Damit die Verbraucher Produkte wirksam bewerten und vergleichen können, ist es wichtig, dass bei Format, Inhalt und Anzeige solcher Werte für Reparierbarkeit und Funktionsbeständigkeit leicht verständliche Sprache und Piktogramme verwendet werden und dass sich der Reparierbarkeitswert auf eine harmonisierte Methode stützt, die für das Produkt oder die Produktgruppe spezifiziert wird und bei der Parameter wie die Verfügbarkeit und der Preis von Ersatzteilen, die Demontagefreundlichkeit und die Verfügbarkeit von Werkzeugen in einem einzigen Wert zusammengefasst werden.

([36]) Richtlinie 2011/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2011 zur Beschränkung der Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe in Elektro- und Elektronikgeräten (ABl. L 174 vom 1.7.2011, S. 88).

(31) Informationen über das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Produkten sind ein wichtiger Faktor für die Ermittlung und Förderung von Produkten, die nachhaltig sind. Die chemische Zusammensetzung von Produkten bestimmt weitgehend sowohl ihre Funktionen und Auswirkungen als auch die Möglichkeit ihrer Wiederverwendung oder ihrer Verwertung, wenn sie zu Abfall geworden sind. In der Mitteilung der Kommission vom 14. Oktober 2020 mit dem Titel „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit — Für eine schadstofffreie Umwelt“ wird gefordert, das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Produkten zu minimieren und sicherzustellen, dass Informationen über die chemische Zusammensetzung und sichere Verwendung verfügbar sind, indem Informationsanforderungen eingeführt und vorhandene besorgniserregende Stoffe während des gesamten Lebenszyklus von Materialien und Produkten verfolgt werden. Die Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 und anderes geltendes Chemikalienrecht wie die Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 sorgen bereits für die Kommunikation über Gefahren für die Gesundheit oder die Umwelt durch bestimmte besorgniserregende Stoffe als solche oder in einer Mischung. Die Nutzer von Stoffen und Gemischen sollten auch relevante Informationen bekommen. Zudem sollten die Nutzer von anderen Produkten als Stoffen oder Gemischen und die Bewirtschafter der Abfälle von solchen Produkten ebenfalls relevante Informationen erhalten, einschließlich solcher, die sich in erster Linie auf die Gefahren von Chemikalien für die Gesundheit oder die Umwelt beziehen. Daher sollte diese Verordnung die Festlegung von Anforderungen für die Verfolgung und die Kommunikation von Nachhaltigkeitsinformationen vorsehen, einschließlich Informationen über das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Produkten während ihres gesamten Lebenszyklus auch im Hinblick auf die Dekontaminierung und Verwertung dieser Produkte, wenn sie zu Abfall werden. Ein solcher Rahmen sollte darauf abzielen, schrittweise die besorgniserregenden Stoffe in allen Produkten zu erfassen, die in von der Kommission zu erlassenden Arbeitsplänen genannt sind. Diese Anforderungen an die Rückverfolgung besorgniserregender Stoffe sollten standardmäßig aufgenommen werden, wenn im Rahmen dieser Verordnung eine Informationsanforderung festzulegen ist, es sei denn, eine solche Informationsanforderung ist Teil horizontaler Ökodesign-Anforderungen. Um den Kriterien, die die Ökodesign-Anforderungen erfüllen müssen, Rechnung zu tragen und insbesondere einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsakteure zu verhindern, sollte die Kommission die Möglichkeit haben, je nach Produktgruppe Schwellenwerte für die Konzentration von Stoffen in dem Produkt oder den relevanten Bestandteilen, die die Rückverfolgungspflicht auslösen, festzulegen, differenzierte Anwendungsfristen zu setzen und in hinreichend begründeten Fällen Ausnahmen von der Rückverfolgungspflicht vorzusehen. Bei der Festlegung der Einzelheiten der erforderlichen Informationen und der Schwellenwerte sollte die Kommission die Informationsanforderungen und Schwellenwerte, die im Unionsrecht insbesondere in den Verordnungen (EG) Nr. 1907/2006 und (EG) Nr. 1272/2008 sowie in sonstigen branchenspezifischen Rechtsvorschriften zu Produkten vorgesehen sind, berücksichtigen. Eine Ausnahme aufgrund der technischen Durchführbarkeit könnte in Fällen greifen, in denen sich das Vorhandensein eines Stoffes in einem Produkt mit der derzeit verfügbaren Technik nicht überprüfen lässt.

(32) Die gemäß dieser Verordnung festgelegten Informationsanforderungen sollten auch die Anforderung umfassen, einen digitalen Produktpass bereitzustellen. Der digitale Produktpass ist ein wichtiges digitales Instrument, um Informationen für Akteure entlang der gesamten Wertschöpfungskette bereitzustellen, und wird erwartet, dass die Verfügbarkeit eines digitalen Produktpasses die Rückverfolgbarkeit eines Produkts während seines gesamten Lebenszyklus erheblich verbessert. Es ist davon auszugehen, dass der digitale Produktpass den Kunden dabei hilft, fundierte Entscheidungen zu treffen, indem er ihren Zugang zu relevanten Informationen verbessert, Wirtschaftsteilnehmern, nämlich Herstellern, Bevollmächtigten, Importeuren, Vertreibern, Händlern und Fulfilment-Dienstleistern und anderen Akteuren der Wertschöpfungskette, etwa Kunden, fachlich kompetenten Reparateuren, unabhängigen Wirtschaftsteilnehmern, Generalinstandsetzungsbetrieben, Wiederaufbereitungsunternehmen, Recyclingbetrieben Marktüberwachungs- und Zollbehörden, zivilgesellschaftliche Organisationen, Forscher, Gewerkschaften und die Kommission, oder jede in ihrem Namen handelnde Organisation, Zugang zu relevanten Daten, deren Eingabe oder Aktualisierung ermöglicht und Behörden die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erleichtert, ohne den Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen zu gefährden. Daher ist es wichtig, dass der digitale Produktpass benutzerfreundlich ist und die darin enthaltenen Daten richtig, vollständig und aktuell sind. Der digitale Produktpass sollte erforderlichenfalls durch nicht-digitale Formen der Informationsübermittlung wie das Produkthandbuch oder Etiketten ergänzt werden. Zudem sollte es möglich sein, den digitalen Produktpass für das Zurverfügungstellen Informationen über die jeweilige Produktgruppe zu nutzen, die gemäß anderem Unionsrecht bereitgestellt werden müssen.

(33) Um der Art des Produkts und seines Markts Rechnung zu tragen, sollten bei der Ausarbeitung produktspezifischer Regeln für jedes Produkt einzeln gründlich geprüft werden, welche Daten in den digitalen Produktpass aufzunehmen sind. Um den Zugang zu den jeweiligen Daten zu optimieren und gleichzeitig die Rechte des geistigen Eigentums zu schützen, muss der digitale Produktpass so gestaltet und umgesetzt werden, dass je nach Art der Informationen und Typologie der Interessenträger ein differenzierter Zugang zu den Daten im digitalen Produktpass möglich ist. Um zu verhindern, dass Unternehmen und der Öffentlichkeit Kosten entstehen, die nicht im Verhältnis zum allgemeinen Nutzen stehen, sollte der digitale Produktpass ferner für das konkrete Produkt, die Charge oder das Produktmodell spezifisch sein, je nach z. B. der Komplexität der Wertschöpfungskette, der Größe, der Art oder Auswirkungen der betreffenden Produkte. In den Folgenabschätzungen, die in Vorbereitung delegierter Rechtsakte zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen durchgeführt werden, sollten die Kosten und der Nutzen der Festlegung von Informationsanforderungen mittels digitalen Produktpässen auf Modell-, Chargen- oder Artikelebene analysiert werden. Der Begriff „Modell“ bezeichnet in der Regel eine Version eines Produkts, bei der sämtliche Exemplare die gleichen im Hinblick auf die Ökodesign-Anforderungen relevanten technischen Merkmale und dieselbe Modellkennung aufweisen, der Begriff „Charge“ bezeichnet in der Regel eine Untermenge eines bestimmten Modells, die aus allen zu einem bestimmten Zeitpunkt in einem bestimmten Herstellungsbetrieb hergestellten

Produkten besteht, und der Begriff „Artikel“ bezeichnet in der Regel ein einziges Exemplar eines Modells. Sofern der digitale Produktpass auf kostenpflichtigen Normen beruht, sollte in der Folgenabschätzung sollte auch geprüft werden, ob diese Tatsache. angemessen ist und wie unverhältnismäßige Kosten für Kleinst-, kleine und mittlere Unternehmen (KMU) verhindert werden können.

(34) Da auch sonst im Unionsrecht Informationsanforderungen für Produkte festgelegt sind und Systeme eingerichtet werden, um diese Informationen den Wirtschaftsakteuren und Kunden zur Verfügung zu stellen, sollte die Kommission in Erwägung ziehen, die Informationsanforderungen gemäß dieser Verordnung mit diesen anderen Informationsanforderungen zu verknüpfen etwa mit der Verpflichtung zur Bereitstellung von Sicherheitsdatenblättern für Stoffe und Gemische gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006. Nach Möglichkeit sollte die Kommission den digitalen Produktpass auch mit bestehenden Datenbanken und Instrumenten der Union wie der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) oder der Datenbank für Informationen über besorgniserregende Stoffe in Erzeugnissen als solche oder in komplexen Gegenständen (SCIP) verknüpfen.

(35) Damit sich die Festlegung von anderen Ökodesign-Anforderungen als die den digitalen Produktpass betreffenden nicht über Gebühr verzögert bzw. um sicherzustellen, dass Produktpässe wirksam umgesetzt werden können, sollte die Kommission die Möglichkeit haben, Produktgruppen von den digitalen Produktpassanforderungen zu befreien, wenn keine technischen Spezifikationen für die wesentlichen Anforderungen an die technische Konzeption und den Einsatz des digitalen Produktpasses verfügbar sind. Desgleichen sollte die Kommission, um unnötigen Verwaltungsaufwand für Wirtschaftsteilnehmer zu verhindern, die Möglichkeit haben, Produktgruppen von den digitalen Produktpassanforderungen zu befreien, wenn anderes Unionsrecht bereits ein System für die digitale Bereitstellung von Produktinformationen vorsieht, das Akteuren entlang der Wertschöpfungskette Zugang zu relevanten Produktinformationen gibt und die Prüfung der Produktkonformität durch die zuständigen nationalen Behörden erleichtert. Diese Befreiungen sollten unter Berücksichtigung inzwischen verfügbarer technischer Spezifikationen regelmäßig überprüft werden.

(36) Die eindeutige Kennung von Produkten ist eine Voraussetzung für die Rückverfolgbarkeit entlang der gesamten Lieferkette. Daher sollte der digitale Produktpass mit einer eindeutigen Produktkennung verknüpft werden. Zudem sollte der digitale Produktpass, sofern angemessen, mit einer eindeutigen Kennung des Wirtschaftsteilnehmers und einer eindeutigen Kennung der Einrichtungen verknüpft werden, was die Rückverfolgbarkeit der Akteure und Produktionsanlagen des betreffenden Produkts ermöglichen würde. Im Interesse der Interoperabilität sollten der Datenträger, die eindeutigen Kennungen der Wirtschaftsteilnehmer und die eindeutigen Kennungen der Einrichtungen, die eine Rückverfolgung ermöglichen, internationalen Normen entsprechen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung nach Maßgabe des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts durch Ersetzung oder Hinzufügung von Normen zu ändern, nach denen die Datenträger, die eindeutigen Kennungen der Wirtschaftsteilnehmer und die eindeutigen Kennungen der Einrichtungen freigegeben werden können. Dies soll sicherstellen, dass die im digitalen Produktpass enthaltenen Daten von allen Wirtschaftsteilnehmern aufgezeichnet und übermittelt werden können, und die Kompatibilität der eindeutigen Kennung mit externen Komponenten wie Scangeräten garantieren. Die Daten sollten zudem über ein offenes interoperables Netz für den Datenaustausch ohne Anbieterbindung übertragbar sein.

(37) Digitalisierte Informationen über das Produkt und seinen Lebenszyklus oder gegebenenfalls sein digitaler Produktpass sollten durch das Scannen eines Datenträgers wie eines Wasserzeichens oder eines QR-Codes leicht zugänglich sein. Der Datenträger sollte sich möglichst auf oder an dem Produkt selbst befinden, damit die Daten während seines gesamten Lebenszyklus zugänglich bleiben. Je nach Art, Abmessungen oder Verwendungszweck der betreffenden Produkte sollten jedoch Ausnahmen möglich sein.

(38) Um den Zugang zum digitalen Produktpass während des in den erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegten Zeitraums sicherzustellen, auch nach einer Insolvenz, einer Liquidation oder der Einstellung seiner Tätigkeit in der Union, sollte der Wirtschaftsteilnehmer, der das Produkt in Verkehr bringt, auch eine Sicherungskopie des digitalen Produktpasses über einen Digitalproduktpass-Dienstleister, der ein unabhängiger Dritter ist, zur Verfügung stellen.

(39) Um eine wirksame Einführung des digitalen Produktpasses sicherzustellen, sollten seine technische Gestaltung, seine Datenanforderungen und seine Funktionsweise einer Reihe grundlegender technischer Anforderungen genügen, die eine Grundlage für die einheitliche Einführung des digitalen Produktpasses in allen Wirtschaftsbereichen bieten. Es sollten technische Spezifikationen festgelegt werden, damit diese grundlegenden Anforderungen wirksam umgesetzt werden können, und zwar entweder in Form harmonisierter Normen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, oder als Ausweichlösung in Form von gemeinsamen Spezifikationen, die von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten angenommen wurden. Die technische Gestaltung sollte sicherstellen, dass die Daten im digitalen Produktpass gemäß den einschlägigen Vorschriften zum Schutz der Privatsphäre geschützt sind. Es ist notwendig, dass der digitale Produktpass in einem offenen Dialog mit internationalen Partnern entwickelt wird, damit deren Standpunkte bei der Erarbeitung der technischen Spezifikationen berücksichtigt werden und sichergestellt ist, dass sie zum Abbau von Handelshemmnissen für umweltfreundlichere Produkte mit längerem Lebenszyklus und längerem Verbleib in der Kreislaufwirtschaft beitragen, die Kosten für nachhaltige Investitionen, Vermarktung und Befolgung der Auflagen senken und

Innovationen fördern. Es ist wichtig, dass technische Spezifikationen und Anforderungen an die Rückverfolgbarkeit entlang der Wertschöpfungskette, damit sie wirksam umgesetzt werden können, so weit wie möglich einvernehmlich sowie unter Einbeziehung von und in konstruktiver Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Akteuren, einschließlich Normungsgremien, Industrieverbänden, Start-up-Unternehmen, Verbraucherorganisationen, Sachverständigen, nichtstaatlichen Organisationen und internationalen Partnern einschließlich Entwicklungsländern erarbeitet werden.

(40) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Rolle und die Zuständigkeiten der verschiedenen Akteure wie Ausstellungsstellen und Diensteanbieter, die an der Erstellung, Authentifizierung, Verarbeitung und Speicherung von Daten und gegebenenfalls der Entfernung wichtiger Elemente des digitalen Produktpasses wie eindeutige Kennungen und Datenträger beteiligt sind, klar definiert werden. Die Kommission könnte in diesem Sinne eine Folgenabschätzung durchführen, um die Zweckmäßigkeit der Ausarbeitung eines Zertifizierungssystems für Digitalproduktpass-Dienstleister zu prüfen.

(41) Damit der digitale Produktpass flexibel, anpassbar und marktorientiert ist und mit Geschäftsmodellen, Märkten und der Innovation Schritt hält, sollte er auf einem dezentralen Datensystem basieren und von Wirtschaftsteilnehmern eingerichtet und gepflegt werden. Zu Durchsetzungs- und Überwachungszwecken ist es erforderlich, dass die zuständigen nationalen Behörden und die Kommission unmittelbar Zugang zu einem Verzeichnis sämtlicher eindeutigen Kennungen von in Verkehr gebrachten oder in Betrieb genommenen Produkten haben. Hierzu sollte die Kommission ein digitales Produktpassregister (im Folgenden „Register“) einrichten und pflegen, um diese Informationen abzuspeichern. Um die Durchsetzung erforderlichenfalls noch weiter zu erleichtern, sollte die Kommission angeben, welche weiteren im digitalen Produktpass enthaltenen Informationen im Register abgespeichert werden müssen.

(42) Die Kommission sollte ein benutzerfreundliches und öffentlich zugängliches Webportal einrichten und pflegen, auf dem Interessenträger wie Kunden, Wirtschaftsteilnehmer und andere relevante Akteure Zugang zu den in den digitalen Produktpässen enthaltenen Daten und die Möglichkeit haben, die in diesen Pässen enthaltenen Daten entsprechend ihren jeweiligen Zugangsrechten, die in den delegierten Rechtsakten zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen festgelegt sind, zu suchen und zu vergleichen. Das Webportal sollte Links zu Daten enthalten, die der Wirtschaftsteilnehmer bereits in seinem dezentralen digitalen Produktpass gespeichert hat.

(43) Die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen dieser Verordnung hat gemäß den geltenden Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten zu erfolgen. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen nationalen Behörden in den Mitgliedstaaten hat im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ([37]) unter besonderer Berücksichtigung der Grundsätze des Datenschutzes durch Technikgestaltung und des Datenschutzes durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen zu erfolgen. Jedwede Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Kommission, insbesondere der im Register gespeicherten Daten, muss im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates ([38]) erfolgen. Personenbezogene Daten von Kunden dürfen nicht in dem digitalen Produktpass gespeichert werden.

(44) Die wirksame Durchsetzung in Bezug auf Produkte, die in der Union in Verkehr gebracht werden, unabhängig davon, ob sie in der Union hergestellt oder eingeführt wurden, ist für die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung von wesentlicher Bedeutung. Daher haben die Zollbehörden, sobald die die Kommission ein Register eingerichtet hat, zu diesem über die mit der Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates ([39]) eingerichtete Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll unmittelbar Zugang. Die Zollbehörden sollten mindestens überprüfen, dass die eindeutige Registrierungskennung eines Produkts, die ihnen mitgeteilt werden muss und die entsprechenden Angaben der Zollanmeldung den Daten entsprechen, die im Register gespeichert sind. Dies würde den Zollbehörden die Überprüfung ermöglichen, ob ein digitaler Produktpass für eingeführte Waren existiert. Gegebenenfalls sollte die Kommission in ihrem Durchführungsrechtsakt über das Register die Verpflichtungen für Wirtschaftsteilnehmer festlegen, die im Register gespeicherten Daten auf dem neuesten Stand zu halten.

(45) Die im digitalen Produktpass enthaltenen Daten sind darauf ausgelegt, den Zollbehörden die Verbesserung und Erleichterung des Risikomanagements ermöglichen und gezieltere Kontrollen an den Grenzen durchzuführen. Aus diesem Grund sollten die Zollbehörden in der Lage sein, auf die im digitalen Produktpass und dem zugehörigen

([37]) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

([38]) Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

([39]) Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 2022 zur Einrichtung der Single-Window-Umgebung der Europäischen Union für den Zoll und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 (ABl. L 317 vom 9.12.2022, S. 1).

Register enthaltenen Daten zuzugreifen und sie zu nutzen, um ihre Aufgaben im Einklang mit dem Unionsrecht wahrzunehmen, einschließlich des Risikomanagements gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([40]).

(46) Um Verbraucher zu nachhaltigen Entscheidungen zu bewegen, sollten Etiketten, sofern dies in den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen ist, klare und leicht verständliche Informationen enthalten, die einen wirksamen Vergleich von Produkten ermöglichen, z. B. durch Angabe von Leistungsklassen. Insbesondere für Verbraucher können physische Etiketten im Geschäft eine zusätzliche Informationsquelle sein. Sie sollten Verbrauchern eine schnelle visuelle Grundlage für die Unterscheidung zwischen Produkten nach ihrer Leistung in Bezug auf einen bestimmten Produktparameter oder ein Bündel von Produktparametern bieten. Sie sollten gegebenenfalls auch den Zugang zu zusätzlichen Informationen ermöglichen, indem sie spezifische Hinweise in Form von Internetadressen, dynamischen QR-Codes, Links zu Etiketten im Internet oder jeder sonstigen geeigneten verbraucherorientierten Form enthalten. Die Kommission sollte in dem entsprechenden delegierten Rechtsakt festlegen, wie solche Etiketten — auch im Online-Fernabsatz — am wirksamsten angebracht werden, unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Kunden und die Wirtschaftsteilnehmer sowie der Merkmale der betreffenden Produkte. Die Kommission sollte auch vorschreiben können, dass das Etikett auf die Verpackung des Produkts aufgedruckt wird.

(47) Die Verordnung (EU) 2017/1369, mit der ein Rahmen für die Energieverbrauchskennzeichnung festgelegt wurde, gilt, parallel zu dieser Verordnung, für energieverbrauchsrelevante Produkte. Energielabels sind ein erfolgreiches Instrument zur Bereitstellung geeigneter Informationen über energieverbrauchsrelevante Produkte für Verbraucher. Im Rahmen dieser Verordnung festgelegte Leistungsklassen sollten gegebenenfalls als zusätzliche Informationen gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) 2017/1369 in das Energieetikett aufgenommen werden. In Fällen, in denen relevante Informationen über die Leistung eines Produkts in Bezug auf einen Produktparameter nicht als zusätzliche Information in das Energieetikett aufgenommen werden können, sollte die Kommission gegebenenfalls die Erstellung eines Etiketts gemäß der vorliegenden Verordnung anstelle des Energieetiketts verlangen können, in das die relevanten Informationen aus dem Energieetikett so aufgenommen werden können.

(48) Die Verbraucher müssen vor irreführenden Informationen, die ihre Entscheidungen für nachhaltigere Produkte beeinflussen könnten, geschützt werden. Aus diesen Gründen sollte es untersagt sein, Produkte in Verkehr zu bringen oder in Betrieb zu nehmen, wenn sie Etiketten tragen oder mit Etiketten versehen sind, die geeignet sind, die Kunden durch Nachahmung der entsprechend dieser Verordnung vorgesehenen Etiketten irrezuführen oder zu verwirren, oder wenn ihnen andere Informationen beigefügt sind, die geeignet sind, die Kunden in Bezug auf die in dieser Verordnung vorgesehenen Etiketten irrezuführen oder zu verwirren. Das EU-Umweltzeichen und andere auf nationaler oder regionaler Ebene offiziell anerkannte Umweltzeichen nach EN ISO 14024 Typ I werden nicht als irreführende oder verwirrenden Etiketten angesehen, sofern die im Rahmen dieser Etikettierungssysteme entwickelten Kriterien mindestens ebenso streng sind wie die Ökodesign-Anforderungen.

(49) Um die Ziele des europäischen Grünen Deals so effizient wie möglich zu verwirklichen und zuerst die Produkte mit den größten Auswirkungen anzugehen, sollte die Kommission eine Priorisierung der im Rahmen dieser Verordnung zu regulierenden Produkte und der für sie geltenden Anforderungen durchführen. Ausgehend von dem Priorisierungsprozess gemäß der Richtlinie 2009/125/EG sollte die Kommission einen Arbeitsplan festlegen, der sich über mindestens drei Jahre erstreckt und eine Liste der Produktgruppen enthält, für die sie den Erlass delegierter Rechtsakte anstrebt, sowie der Produktaspekte, für die sie den Erlass delegierter Rechtsakte mit horizontalem Anwendungsbereich plant. Die Kommission sollte ihre Priorisierung nach Kriterien vornehmen, die insbesondere den potenziellen Beitrag der delegierten Rechtsakte zur Verwirklichung der Klima-, Umwelt- und Energieziele der Union sowie ihr Potenzial zur Verbesserung der jeweiligen Produktaspekte betreffen, ohne dass der Öffentlichkeit und den Wirtschaftsteilnehmern unverhältnismäßige Kosten entstehen. Die Mitgliedstaaten und Interessenträger sollten über ein von der Kommission einzurichtendes Ökodesign-Forum konsultiert werden. Wegen der Komplementaritäten zwischen dieser Verordnung und der Verordnung (EU) 2017/1369 für energieverbrauchsrelevante Produkte sollten der Zeitplan für den Arbeitsplan gemäß dieser Verordnung und der Zeitplan für den Arbeitsplan gemäß Artikel 15 der Verordnung (EU) 2017/1369 abgestimmt werden. Bei der Priorisierung von Zwischenprodukten sollte die Kommission auch die Auswirkungen auf die Endprodukte berücksichtigen, die unter Verwendung solcher Zwischenprodukte hergestellt werden. Angesichts ihrer Bedeutung für die Verwirklichung der Energieziele der Union sollten die Arbeitspläne eine adäquate Zahl an Maßnahmen für energieverbrauchsrelevante Produkte umfassen. Fahrzeuge, die in Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, in Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und in Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 genannt werden, unterliegen bereits umfassenden Bestimmungen, einschließlich spezifischer Umweltanforderungen, und sollten daher bei der Festlegung von Ökodesign-Anforderungen nicht vorrangig behandelt werden. Für den ersten Arbeitsplan sollte die Kommission Eisen, Stahl, Aluminium, Textilien, insbesondere Bekleidung und Schuhwerk, Möbeln, einschließlich Matratzen, Reifen, Waschmitteln, Anstrichmitteln, Schmierstoffen, Chemikalien, Produkten der Informations- und Kommunikationstechnologie und sonstigen Elektronikgeräten sowie energieverbrauchsrelevanten Produkten Vorrang einräumen, für die erstmals Ökodesign-Anforderungen festgelegt werden sollen oder für die

([40]) Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

bestehende Maßnahmen, die gemäß der Richtlinie 2009/125/EG erlassen wurden, im Rahmen dieser Verordnung überprüft werden sollen. Die Kommission sollte eine angemessene Begründung vorlegen, falls sie beschließt, diese Liste zu ändern.

(50) Die Zementindustrie verursacht derzeit als einer der energie-, material- und CO_2-intensivsten Wirtschaftszweige rund 7 % der weltweiten und 4 % der unionsweiten CO_2-Emissionen, was sie zu einer der wichtigsten Branchen macht, wenn es darum geht, eine Anpassung an das Übereinkommen von Paris und die Klimaziele der Union so schnell wie möglich zu erreichen. Bauprodukte, einschließlich Zement, werden zwar unter die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten (im Folgenden „Verordnung zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten") fallen, fallen aber auch weiterhin in den Geltungsbereich der vorliegenden Verordnung. Damit es nicht an den Produktanforderungen für die Produkte nach der Verordnung zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten fehlt, die dringend erforderlich sind, um die Klima- und Umweltziele der Union zu erreichen, sollte die Kommission frühestens am 31. Dezember 2028 und spätestens am 1. Januar 2030 delegierte Rechtsakte zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen an Zement erlassen.

(51) Für Bauprodukte sollten in dieser Verordnung nur dann Anforderungen für Endprodukte festgelegt werden, wenn die mit der Verordnung zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauproduktenauferlegten Verpflichtungen und deren Umsetzung voraussichtlich nicht hinreichend zur Verwirklichung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele dieser Verordnung beitragen werden. Außerdem sollte die Kommission bei der Ausarbeitung von Arbeitsplänen berücksichtigen, dass — in Fortsetzung der derzeitigen Praxis — die Verordnung zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten in Bezug auf energieverbrauchsrelevante Produkte, bei denen es sich ebenfalls um Bauprodukte handelt, den in dieser Verordnung festgelegten Nachhaltigkeitsanforderungen Vorrang einräumt. Dies sollte beispielsweise bei Heizgeräten, Heizkesseln, Wärmepumpen, Geräten für Warmwasserbereitung und Raumheizung, Ventilatoren, Kühl- und Lüftungssystemen und Fotovoltaikprodukten, mit Ausnahme von in Gebäude integrierten Fotovoltaik-Paneelen, der Fall sein. Die Verordnung zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten kann für diese Produkte erforderlichenfalls ergänzend gelten, und zwar hauptsächlich in Bezug auf Sicherheitsaspekte, wobei auch anderes Unionsrecht über Produkte wie Gasgeräte, Niederspannungsbetriebsmittel und Maschinen berücksichtigt werden.

(52) Damit eine angemessene Konsultation aller interessierten Kreise stattfindet, sollte die Kommission ein Ökodesign-Forum einrichten, das sich aus von den Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen und sonstigen interessierten Kreisen, darunter Vertreter aus der Industrie, auch aus KMU und Handwerk, Sozialunternehmen, Gewerkschaften, Groß- und Einzelhändler, Importeure, Verbraucher- und Umweltorganisationen, Akteure der Kreislaufwirtschaft, europäische Normungsorganisationen sowie Forscher, zusammensetzt. Im Rahmen des Ökodesign-Forums sollte die Kommission eine Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten einsetzen, die zur Ausarbeitung neuer Ökodesign-Anforderungen, zur Bewertung von Selbstregulierungsmaßnahmen, zum Austausch von Informationen und über bewährte Vorgehensweisen zwischen den Mitgliedstaaten mit Blick auf Maßnahmen zur Verbesserung der Einhaltung dieser Verordnung, z. B. Bildungs- und Informationskampagnen oder Unterstützung von KMU, sowie zur Festlegung von Prioritäten beitragen soll.

(53) Um die Selbstregulierung als gültige Alternative zu Regulierungsansätzen zu fördern, sollte diese Verordnung aufbauend auf der Richtlinie 2009/125/EG die Möglichkeit für die Industrie vorsehen, Selbstregulierungsmaßnahmen Produkte vorzulegen, die nicht in den Arbeitsplan aufgenommen wurden. Die Selbstregulierungsmaßnahmen sollten auf die Ziele dieser Verordnung abgestimmt werden. Die Kommission sollte die von der Industrie vorgeschlagenen Selbstregulierungsmaßnahmen zusammen mit den von den Unterzeichnern vorgelegten Informationen und Nachweisen bewerten, auch vor dem Hintergrund der internationalen Handelsverpflichtungen der Union und der Notwendigkeit, für Kohärenz mit dem Unionsrecht zu sorgen. Es ist auch angemessen, dass die Kommission beispielsweise angesichts der relevanten Markt- oder Technologieentwicklungen innerhalb der betroffenen Produktgruppe eine überarbeitete Fassung der Selbstregulierungsmaßnahme anfordern kann, wenn dies für notwendig erachtet wird. Sobald eine Selbstregulierungsmaßnahme in einem Durchführungsrechtsakt aufgeführt ist, der eine Liste aller Selbstregulierungsmaßnahmen enthält, welche die in der vorliegenden Verordnung festgelegten Kriterien erfüllen, können die Wirtschaftsteilnehmer berechtigterweise davon ausgehen, dass die Kommission zuerst den Inhalt dieser Maßnahme erwägt, bevor sie einen delegierten Rechtsakt zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für die betreffende spezifische Produktgruppe vorschlägt. Die Kommission sollte dennoch Ökodesign-Anforderungen erlassen können, die auch für einige oder alle Produkte gelten, die unter eine anerkannte Selbstregulierungsmaßnahme fallen, und zwar für die Produktaspekte, die nicht Gegenstand dieser Selbstregulierungsmaßnahme sind. Ist die Kommission der Auffassung, dass eine Selbstregulierungsmaßnahme die in dieser Verordnung festgelegten Kriterien nicht mehr erfüllt, sollte sie diese aus diesem Durchführungsrechtsakt streichen. Danach sollte es möglich sein, Ökodesign-Anforderungen für die Produktgruppen festzulegen, die zuvor Gegenstand der Selbstregulierungsmaßnahme waren.

(54) KMU könnten stark von einer steigenden Nachfrage nach nachhaltigen Produkten profitieren, aber aufgrund einiger Anforderungen auch mit Kosten und Schwierigkeiten konfrontiert sein. Die Kommission sollte bei der Ausarbeitung von Ökodesign-Anforderungen den Auswirkungen der Anforderungen auf KMU und insbesondere auf Kleinstunternehmen Rechnung tragen, die in der jeweiligen Produktsektor tätig sind. Die Mitgliedstaaten und die

Kommission sollten in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen angemessene Informationen einschließlich Leitlinien bereitstellen, gezielte und spezialisierte Schulungen anbieten und KMU, die in der Herstellung von Produkten tätig sind, für die Ökodesign-Anforderungen festgelegt sind, gezielt unterstützen und fördern, auch in finanzieller Hinsicht. Diese Maßnahmen sind besonders wichtig für Produktgruppen, bei denen die Präsenz von KMU von Bedeutung ist. Die Kommission sollte gegebenenfalls die Berechnung des Umweltfußabdrucks von Produkten unterstützen, indem sie digitale Instrumente wie Instrumente für die Lebenszyklusanalyse bereitstellt und die Umsetzung des digitalen Produktpasses fördert. Es ist wichtig, dass die Kommission die Vertreter von KMU, insbesondere von Kleinstunternehmen, finanziell unterstützt, damit sie wirksam am Ökodesign-Forum teilnehmen können, und dass sie KMU darüber hinaus leicht zugängliche Informationen über verfügbare finanzielle Unterstützung und Finanzierungsprogramme bereitstellt. Die von den Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen sollten mit den geltenden Vorschriften über staatliche Beihilfen im Einklang steht. Bei der Entwicklung und Umsetzung dieser Maßnahmen können die Mitgliedstaaten auf die Unterstützung aus Unionsprogrammen und -initiativen für KMU zurückgreifen.

(55) Die Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte wie Textilien und Schuhe durch Wirtschaftsteilnehmer wird zunehmend zu einem weitverbreiteten Umweltproblem in der gesamten Union, insbesondere aufgrund des raschen Anstiegs von Online-Verkäufen. Durch die Vernichtung gehen wertvolle wirtschaftliche Ressourcen verloren, da Waren hergestellt, befördert und anschließend vernichtet werden, ohne jemals für ihren Verwendungszweck genutzt zu werden. Daher ist es im Interesse des Umweltschutzes erforderlich, dass mit dieser Verordnung ein Rahmen geschaffen wird, um die Vernichtung unverkaufter Produkte, die in erster Linie für Verbraucher bestimmt sind, zu verhindern, auch von Produkten, die nicht zum Verkauf angeboten wurden oder von einem Verbraucher im Zuge seines Widerrufsrechts gemäß der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([41]) oder während einer von dem Einzelhändler eingeräumten längeren Widerrufsfrist zurückgegeben wurden. Das Konzept der Vernichtung gemäß dieser Verordnung sollte die letzten drei Tätigkeiten umfassen, d. h. Recycling, sonstige Verwertung und Beseitigung. Die Vorbereitung zur Wiederverwendung sowie auch die Instandsetzung und Wiederaufarbeitung sollten nicht als Vernichtung betrachtet werden. Durch die Vorbeugung der Vernichtung werden die Umweltauswirkungen dieser Produkte verringert, indem das Abfallaufkommen reduziert und die Überproduktion unattraktiv gemacht wird. Die Wirtschaftsteilnehmer sollten Maßnahmen ergreifen, die notwendig sind, um zu verhindern, dass unverkaufte Verbraucherprodukte vernichtet werden müssen. Mehrere Mitgliedstaaten haben nationale Rechtsvorschriften über die Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte erlassen, was zu Marktverzerrungen führt; daher sind harmonisierte Vorschriften in Bezug auf die Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte erforderlich, damit für Vertreiber, Einzelhändler und andere Wirtschaftsteilnehmer in allen Mitgliedstaaten dieselben Vorschriften und Anreize gelten.

(56) Um die Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte unattraktiv zu machen und weitere Daten über das Auftreten dieser Praxis zu gewinnen, sollte mit dieser Verordnung eine Transparenzpflicht für Wirtschaftsteilnehmer — mit Ausnahme von Kleinst- und Kleinunternehmen — eingeführt werden, und sie sollten dazu verpflichtet werden, zumindest auf einer leicht zugänglichen Seite ihrer Website Informationen über die Menge und das Gewicht der unverkauften Verbraucherprodukte offenzulegen, die pro Jahr entsorgt werden. Gegebenenfalls sollten sie auch die Möglichkeit haben, diese Informationen gemäß der Richtlinie 2013/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([42]) in ihre Lageberichte aufzunehmen. Für mittlere Unternehmen sollte diese Pflicht erstmals sechs Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung Anwendung finden. Der Wirtschaftsteilnehmer sollte die Produktart oder -kategorie, die Gründe für die Entsorgung von Produkten und ihre nachfolgende Zuführung zu Abfallbehandlungsverfahren sowie die Maßnahmen angeben, die er getroffen oder geplant hat, um die Vernichtung unverkaufter Konsumgüter zu verhindern.

(57) Die unnötig hohen Produktionsmengen und die kurze Nutzungsdauer von Textilien, von denen Bekleidung den größten Anteil am Verbrauch in der Union ausmacht, verursachen erhebliche Umweltauswirkungen, wie in der Mitteilung der Kommission vom 30. März 2022 mit dem Titel „EU-Strategie für nachhaltige und kreislauffähige Textilien“ beschrieben. Neu hergestellte, aber unverkaufte Textilien — insbesondere Bekleidung — gehören zu den Artikeln, die Berichten zufolge vernichtet werden. Bekleidung sollte einem Höheren Wert beigemessen werden und sie sollte länger getragen und besser gepflegt werden, als es in der heutigen Fast-Fashion-Kultur der Fall ist. Aus Sicht der Kreislaufwirtschaft steht eine solche Verschwendung wertvoller Ressourcen in klarem Widerspruch zu den Zielen dieser Verordnung. Daher ist es gerechtfertigt, die Vernichtung von unverkaufter Bekleidung und Bekleidungszubehör, die für Verbraucher vorgesehen sind, sowie von Schuhwerk zu verbieten.

(58) Um den Umweltauswirkungen der Vernichtung anderer Arten unverkaufter Verbraucherprodukte Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ändern, indem der Liste der Gruppen von Verbraucherprodukten, deren Vernichtung durch

([41]) Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 über die Rechte der Verbraucher, zur Abänderung der Richtlinie 93/13/EWG des Rates und der Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 85/577/EWG des Rates und der Richtlinie 97/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 304 vom 22.11.2011, S. 64).

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

Wirtschaftsteilnehmer verboten ist, neue Produkte hinzugefügt werden. Angesichts des breiten Spektrums von Produkten, die möglicherweise vernichtet werden können, ohne jemals verkauft oder verwendet zu werden, ist es erforderlich, dass die Kommission bewertet, in welchem Umfang solche Produkte in der Praxis vernichtet werden, wobei gegebenenfalls die von den Wirtschaftsteilnehmern zur Verfügung gestellten Informationen zu berücksichtigen sind. Um sicherzustellen, dass diese Verpflichtung verhältnismäßig ist, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ergänzen, indem spezifische Ausnahmeregelungen festgelegt werden, nach denen die Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte weiterhin zulässig sein kann, beispielsweise aus Gründen der Gesundheit und Sicherheit. Zur Überwachung der Wirksamkeit dieses Verbots und um seine Umgehung unattraktiv zu machen, sollten die Wirtschaftsteilnehmer verpflichtet werden, die Menge und das Gewicht der entsorgten unverkauften Verbraucherprodukte, die Gründe für die Entsorgung dieser Produkte und die geltenden Ausnahmeregelungen offenzulegen. Um einen übermäßigen Verwaltungsaufwand für Kleinstunternehmen und kleine Unternehmen zu vermeiden, sollten diese von dem in der vorliegenden Verordnung festgelegten Verbot der Vernichtung bestimmter Produkte ausgenommen werden. Für mittlere Unternehmen sollte dieses Verbot erstmals sechs Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung Anwendung finden. Liegen jedoch stichhaltige Beweise dafür vor, dass Kleinstunternehmen und kleine Unternehmen dazu genutzt werden könnten, dieses Verbot zu umgehen, sollte die Kommission in delegierten Rechtsakten für einige Produktgruppen verlangen können, dass das Verbot der Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte oder die Offenlegungspflicht auch für diese Unternehmen für bestimmte Produkte gelten.

(59) Die Mitgliedstaaten sollten nicht daran gehindert werden, nationale Maßnahmen in Bezug auf die Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte für Produkte einzuführen oder beizubehalten, die nicht unter das Verbot gemäß dieser Verordnung fallen, sofern diese Maßnahmen im Einklang mit dem Unionsrecht stehen.

(60) Auf der Grundlage der von den Wirtschaftsteilnehmern offengelegten Informationen und anderer verfügbarer Nachweise sollte die Kommission auf ihrer Website konsolidierte Informationen über die Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte veröffentlichen und im Arbeitsplan die Produkte angeben, für die ein Vernichtungsverbot in Betracht gezogen werden sollte. Elektro- und Elektronikgeräte sollten in den ersten Arbeitsplan aufgenommen werden.

(61) Die Wirtschaftsteilnehmer sollten entsprechend ihrer jeweiligen Rolle in der Lieferkette dafür verantwortlich sein, dass die Produkte die Ökodesign-Anforderungen dieser Verordnung erfüllen, sodass der freie Verkehr dieser Produkte im Binnenmarkt gewährleistet und ihre Nachhaltigkeit verbessert wird. Wirtschaftsteilnehmer, die Teil der Liefer- und Vertriebskette sind, sollten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, dass sie ausschließlich Produkte auf dem Markt bereitstellen, die mit dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten im Einklang stehen.

(62) Da Hersteller die Einzelheiten des Gestaltungs- und Fertigungsprozesses kennen, sollten sie dafür verantwortlich sein, die anwendbare Konformitätsbewertung durchzuführen oder sie in ihrem Namen durchführen zu lassen.

(63) Um das Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass Produkte aus Drittländern, die auf den Unionsmarkt gelangen, dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten entsprechen, unabhängig davon, ob sie als Produkte, Bauteile oder Zwischenprodukte eingeführt werden. Insbesondere muss sichergestellt werden, dass die Hersteller geeignete Konformitätsbewertungsverfahren für diese Produkte durchgeführt haben. Die Importeure sollten verpflichtet werden, sicherzustellen, dass die von ihnen in Verkehr gebrachten Produkte diesen Anforderungen entsprechen und dass die CE-Kennzeichnung sowie die von den Herstellern erstellten Unterlagen den zuständigen nationalen Behörden zur Überprüfung zur Verfügung stehen. Die Importeure sollten ebenfalls dazu verpflichtet werden, gegebenenfalls sicherzustellen, dass für diese Produkte ein digitaler Produktpass vorliegt.

(64) Beim Inverkehrbringen eines Produkts sollten Importeure auf dem Produkt ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke sowie der Postanschrift und elektronische Kommunikationsmittel, über die sie erreicht werden können, angeben. Ausnahmeregelungen sollten in Fällen gelten, in denen die Größe des Produkts solche Angaben nicht zulässt oder in denen Importeure die Verpackung öffnen müssten, um Namen und Anschrift auf dem Produkt anzugeben, oder in denen das Produkt zu klein ist, um derlei Angaben anzubringen.

(65) Da Vertreiber Produkte auf dem Markt bereitstellen, nachdem diese Produkte vom Hersteller oder Importeur dort in Verkehr gebracht wurden, sollten sie in Bezug auf die geltenden Ökodesign-Anforderungen die gebotene Sorgfalt walten lassen. Vertreiber sollten auch sicherstellen, dass ihre Handhabung der Produkte die Konformität dieser Produkte mit dieser Verordnung oder den auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakten nicht beeinträchtigt.

(66) Da Vertreiber und Importeure dem Markt nahestehen und bei der Gewährleistung der Produktkonformität eine wichtige Rolle innehaben, sollten sie in die Marktüberwachungsaufgaben der zuständigen nationalen Behörden eingebunden werden und darauf eingestellt sein, aktiv mitzuwirken, indem sie diesen Behörden alle nötigen Informationen zu dem betreffenden Produkt zur Verfügung stellen.

(67) Da Händler Produkte an bzw. für Kunden oder potenzielle Kunden oder Errichter zum Kauf, zur Miete oder zum Ratenkauf anbieten oder ausstellen, müssen Händler sicherstellen, dass ihre Kunden, einschließlich potenzieller Kunden, wirksam auf die nach dieser Verordnung erforderlichen Informationen zugreifen können; dies gilt auch für den Fernabsatz. Insbesondere sollte diese Verordnung die Händler verpflichten, dafür zu sorgen, dass der digitale Produktpass für ihre Kunden, einschließlich potenzieller Kunden, zugänglich ist und dass die Etiketten im Einklang mit den geltenden Anforderungen deutlich sichtbar angebracht werden. Händler sollten dieser Verpflichtung bei jedem Verkauf, jeder Vermietung oder jedem Ratenkauf eines Produkts nachkommen.

(68) Um die Entscheidung für nachhaltigere Produkte zu erleichtern, sollten die Etiketten erforderlichenfalls deutlich sichtbar und erkennbar angebracht werden. Sie sollten als Etikett des betreffenden Produkts erkennbar sein, ohne dass Kunden, einschließlich potenzieller Kunden, den Markennamen und die Modellnummer auf dem Etikett lesen muss. Etiketten sollten die Aufmerksamkeit der Kunden beim Sichten der ausgestellten Produkte wecken. Um sicherzustellen, dass das Etikett den Kunden vor ihrer Kaufentscheidung zugänglich ist, sollten sowohl der Händler als auch der verantwortliche Wirtschaftsteilnehmer es bei jeder Werbung für das Produkt auch im Falle des Fernabsatzes anbringen, auch im Internet.

(69) Importeure oder Vertreiber, die ein Produkt, das unter einen gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke in Verkehr bringen oder ein solches Produkt vor seiner Inbetriebnahme so verändern, dass die Konformität mit dieser Verordnung oder dem einschlägigen delegierten Rechtsakt beeinträchtigt werden könnte, sollte als Hersteller gelten und Herstellerpflichten wahrnehmen.

(70) Anbieter von Online-Marktplätzen spielen in der Lieferkette eine entscheidende Rolle, da Wirtschaftsteilnehmer mit ihrer Hilfe eine große Zahl von Kunden erreichen können. Angesichts ihrer wichtigen Rolle als Vermittler zwischen Wirtschaftsteilnehmern und Kunden beim Verkauf von Produkten sollten Anbieter von Online-Marktplätzen die Verantwortung für den Verkauf von Produkten tragen, die nicht den Ökodesign-Anforderungen entsprechen, und mit den Marktüberwachungsbehörden zusammenarbeiten. Die Richtlinie 2000/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([43]) enthält den allgemeinen Rahmen für den elektronischen Geschäftsverkehr und es werden darin bestimmte Pflichten für Online-Plattformen festgeschrieben. Die Verordnung (EU) 2022/2065 des Europäischen Parlaments und des Rates ([44]) regelt die Verantwortung und Rechenschaftspflicht der Anbieter von Online-Vermittlungsdiensten im Hinblick auf illegale Inhalte, einschließlich Produkten, die nicht den Ökodesign-Anforderungen entsprechen. Aufbauend auf diesem allgemeinen Rahmen sollten spezifische Anforderungen eingeführt werden, um wirksam gegen den Verkauf nicht konformer Produkte im Internet vorzugehen.

(71) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass Anbieter von Online-Marktplätzen eng mit den Marktüberwachungsbehörden zusammenarbeiten. Den Anbietern von Diensten der Informationsgesellschaft wird gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates ([45]) in Bezug auf unter die genannte Verordnung fallende Produkte, einschließlich Produkten, für die Ökodesign-Anforderungen gemäß der vorliegenden Verordnung festgelegt sind, eine Verpflichtung zur Zusammenarbeit mit den Marktüberwachungsbehörden auferlegt. Zu diesem Zweck sollten die in Kapitel IV der Verordnung (EU) 2022/2065 verankerten allgemeinen Verpflichtungen gelten, insbesondere die Verpflichtung der Anbieter von Online-Marktplätzen zur Konformität durch Technikgestaltung, die in Artikel 31 der Verordnung (EU) 2022/2065 festgelegt ist. Für die Zwecke des Artikels 31 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2022/2065 sollten Anbieter von Online-Marktplätzen unter anderem die Informationen nutzen, die über die öffentliche Benutzerschnittstelle des in der Verordnung (EU) 2019/1020 genannten Informations- und Kommunikationssystems verfügbar sind. Anbieter von Online-Marktplätzen sollten auch mit den Marktüberwachungsbehörden zusammenarbeiten, um gegen illegale Inhalte im Zusammenhang mit nicht konformen Produkten vorzugehen. Die Maßnahmen im Rahmen dieser Zusammenarbeit sollten die Einrichtung eines regelmäßigen und strukturierten Informationsaustauschs über die von Anbietern von Online-Marktplätzen ergriffenen Maßnahmen, einschließlich der Entfernung von Angeboten, umfassen. Um den Marktüberwachungsbehörden dabei zu helfen, nicht konforme Produkte zu erkennen, die online verkauft werden, sollten die Anbieter von Online-Marktplätze auch Zugang zu ihren Schnittstellen gewähren. Darüber hinaus ist es möglich, dass die Marktüberwachungsbehörden möglicherweise auch Daten von den Online-Marktplätzen extrahieren müssten.

(72) Gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) 2019/1020 haben Marktüberwachungsbehörden die Befugnis, die Entfernung von Inhalten von einer Online-Schnittstelle, in der auf die nicht konformen Produkte Bezug genommen wird, zu verlangen, sofern es keine anderen Möglichkeiten gibt, ein ernstes Risiko zu beseitigen. Die Befugnisse, die den Marktüberwachungsbehörden durch die genannte Verordnung übertragen werden, sollten auch im Zusammenhang mit der vorliegenden Verordnung gelten. Um jedoch eine wirksame Marktüberwachung im

([43]) Richtlinie 2000/31/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2000 über bestimmte rechtliche Aspekte der Dienste der Informationsgesellschaft, insbesondere des elektronischen Geschäftsverkehrs, im Binnenmarkt (Richtlinie über den elektronischen Geschäftsverkehr) (ABl. L 178 vom 17.7.2000, S. 1).

([44]) Verordnung (EU) 2022/2065 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Oktober 2022 über einen Binnenmarkt für digitale Dienste und zur Änderung der Richtlinie 2000/31/EG (Gesetz über digitale Dienste) (ABl. L 277 vom 27.10.2022, S. 1).

([45]) Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 1).

Rahmen der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten und zu verhindern, dass sich nicht konforme Produkte auf dem Unionsmarkt befinden, sollte diese Befugnis in allen Fällen, in denen dies erforderlich und angemessen ist, auch für Produkte, mit denen kein ernstes Risiko verbunden ist, gelten. Diese Befugnis sollte gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2022/2065 ausgeübt werden.

(73) Die Gewährleistung der Rückverfolgbarkeit eines Produkts über die gesamte Lieferkette erleichtert den Marktüberwachungsbehörden ihre Aufgabe, Wirtschaftsteilnehmer aufzuspüren, die nicht konforme Produkte in Verkehr gebracht oder auf dem Markt bereitgestellt haben. Wirtschaftsteilnehmer sollten daher verpflichtet werden, die Informationen über ihre Transaktionen für einen bestimmten Zeitraum aufzubewahren.

(74) Um die Überprüfung der Konformität von in Verkehr gebrachten Produkten zu beschleunigen und zu erleichtern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ergänzen, indem Wirtschaftsteilnehmer erforderlichenfalls verpflichtet werden, sowohl den zuständigen nationalen Behörden als auch der Kommission bestimmte Teile der technischen Unterlagen digital zur Verfügung zu stellen. Dies würde es den zuständigen nationalen Behörden ermöglichen, ohne Anfrage auf derlei Informationen zuzugreifen und gleichzeitig den Schutz von Geschäftsgeheimnissen und von Rechten des geistigen Eigentums zu gewährleisten. Mögliche Mittel zur digitalen Bereitstellung von derlei Informationen sollten in der Regel einen digitalen Produktpass oder die Aufnahme in den Konformitätsteil der Produktdatenbank gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 oder auf einer Website des Wirtschaftsteilnehmers umfassen. Durch eine solche Verpflichtung sollte das Recht der zuständigen nationalen Behörden, auf Anfrage Zugang zu anderen Teilen der technischen Unterlagen zu erhalten, nicht beeinträchtigt werden.

(75) Um eine bessere Einschätzung der Marktdurchdringung relevanter Produkte zu ermöglichen, Studien, die in die Ausarbeitung oder Aktualisierung von Ökodesign-Anforderungen und -Arbeitsplänen einfließen, besser zu untermauern und zur Ermittlung des Marktanteils bestimmter Produktgruppen beizutragen, sodass Ökodesign-Anforderungen rascher formuliert oder überarbeitet werden können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ergänzen, indem die Erhebung geeigneter und zuverlässiger Daten über den Verkauf von Produkten vorgeschrieben wird und von der Kommission oder in ihrem Namen direkt bei Herstellern oder Einzelhändlern durchgeführt werden kann. Bei der Annahme von Vorschriften für die Überwachung und Berichterstattung sollte die Kommission der Notwendigkeit Rechnung tragen, möglichst viele Daten über die Marktdurchdringung zu erlangen und den Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsteilnehmer, insbesondere für KMU, so gering wie möglich zu halten.

(76) Um künftige Ökodesign-Anforderungen zu verbessern und das Vertrauen der Endnutzer in Bezug darauf zu stärken, dass Abweichungen zwischen unter Prüfbedingungen und im tatsächlichen Betrieb gemessenem Energieverbrauch im Betrieb und anderen Leistungsparametern ermittelt und korrigiert werden, sollte die Kommission Zugang zu nicht personenbezogenen Daten über den tatsächlichen Energieverbrauch der Produkte im Betrieb und gegebenenfalls zu anderen Leistungsparametern haben. Zu diesem Zweck sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ergänzen, indem sie vorschreibt, dass für einzelne Produkte, ähnlich wie bei Straßenfahrzeugen, der Energieverbrauch im Betrieb und andere einschlägige Leistungsparameter aufgezeichnet und die damit verbundenen Daten für den Endnutzer angezeigt werden müssen. Für Produkte, die mit dem Internet vernetzt sind, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung dadurch zu ergänzen, dass die Wirtschaftsteilnehmer verpflichtet werden, während des Betriebs gewonnene nicht personenbezogene Daten aus der Ferne zu erheben und der Kommission diese Daten zu melden, da diese für die Bestimmung der Funktionsweise von Produkten und für die Information der Öffentlichkeit von wesentlicher Bedeutung sind. Bei Produkten, deren Gebrauchsleistung auch in erheblichem Maße von klimatischen oder geografischen Bedingungen abhängt, sollten auch allgemeine klimatische oder geografische Informationen erfasst und gemeldet werden, und zwar in einer Weise, die es nicht ermöglicht, den spezifischen Standort einzelner Geräte zu erfassen. Die Endnutzer sollten der Erhebung von Informationen, deren Weitergabe sie für angemessen halten, ausdrücklich zustimmen. Die Erhebung von Informationen über das Verhalten von Geräten in einem Kontext, in dem eine Einzelperson vernünftigerweise erwarten kann, dass keine Beobachtung oder Aufzeichnung stattfindet, oder die Erhebung von Informationen, die die Identifizierung von Personen oder die Rückschlüsse auf ihr Verhalten ermöglichen könnten, sollten nicht zulässig sein.

(77) Um zur Erleichterung der Überprüfung der Konformität mit den Ökodesign-Anforderungen, einschließlich der Erleichterung der Konformitätsbewertung und der Marktüberwachung, beizutragen, sollte die Kommission ermächtigt werden, in hinreichend begründeten Fällen zu verlangen, dass Akteure der Lieferkette unentgeltlich Informationen darüber bereitstellen, was sie liefern, etwa die Menge und Art oder die chemische Zusammensetzung der verwendeten Materialien oder die angewandten Fertigungsprozesse, oder Informationen über die Bedingungen der Erbringung ihrer Dienstleistungen. Ferner sollte es möglich sein, den Herstellern den Zugang zu den Unterlagen, in denen diese Informationen enthalten sind, oder zu den Anlagen der Akteure der Lieferkette zu erlauben, damit sie unmittelbar auf die erforderlichen Informationen zugreifen können, wenn die Akteure der Lieferkette die angeforderten Informationen nicht innerhalb einer angemessenen Frist bereitstellen. Die Kommission sollte außerdem ermächtigt werden, notifizierten Stellen und nationalen Behörden die Möglichkeit zu geben, die Richtigkeit der Informationen im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der Akteure der Lieferkette zu überprüfen.

(78) Um die wirksame und harmonisierte Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten Ökodesign-Anforderungen zu gewährleisten, auch in Bezug auf Aspekte wie Energieverbrauch oder Energieeffizienz, Funktionsbeständigkeit und Zuverlässigkeit sowie Rezyklatanteil, sollte die Konformität mit diesen Anforderungen anhand zuverlässiger, genauer und reproduzierbarer Methoden gemessen werden, die dem allgemein anerkannten Stand der Technik Rechnung tragen. Delegierte Rechtsakte zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen an Produkte sollten in der Regel die Spezifikationen für Prüfungen, Messungen oder Berechnungen enthalten, die zur Feststellung oder Überprüfung der Konformität erforderlich sind. Darüber hinaus sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Verwendung von digitalen Instrumenten vorgeschrieben wird, die die geltenden Berechnungsanforderungen widerspiegeln, um ihre harmonisierte Anwendung zu gewährleisten.

(79) Um sicherzustellen, dass die Ökodesign-Anforderungen ihre beabsichtigte Wirkung entfalten, sollte diese Verordnung umfassende und übergeordnete Bestimmungen enthalten, die für alle Produkte gelten, für die Ökodesign-Anforderungen bestehen, und die Umgehung dieser Anforderungen verbieten. Daher sollte jede Praxis, die zu einer ungerechtfertigten Änderung der Leistung des Produkts während der Konformitätskontrolle oder innerhalb eines kurzen Zeitraums nach der Inbetriebnahme des Produkts führt, sodass die tatsächliche Leistung des Produkts im Betrieb nicht der erklärten Leistung entspricht, verboten sein.

(80) Gegebenenfalls sollte es möglich sein, in delegierten Rechtsakten zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen auf die Verwendung von Normen zu verweisen, um die Konformität mit den Anforderungen festzustellen oder zu überprüfen. Um sicherzustellen, dass es im Binnenmarkt keine Handelshemmnisse gibt, sollten Normen auf Unionsebene harmonisiert werden. Sobald ein Verweis auf solche Normen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ([46]) angenommen und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurde, sollten Produkte, die diesen Normen entsprechen, als mit den gemäß der vorliegenden Verordnung festgelegten Ökodesign-Anforderungen konform betrachtet werden, soweit sie von den einschlägigen harmonisierten Normen abgedeckt werden. Ebenso sollten Prüf-, Mess- und Berechnungsmethoden, die mit harmonisierten Normen übereinstimmen, als mit den Anforderungen an die Prüf-, Mess- und Berechnungsmethoden gemäß den einschlägigen delegierten Rechtsakten zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen konform betrachtet werden, soweit sie von den einschlägigen harmonisierten Normen abgedeckt werden.

(81) Der bestehende Normungsrahmen der Union, dem die Grundsätze der neuen Konzeption gemäß der Entschließung des Rates vom 7. Mai 1985 über eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung ([47]) und die Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 zugrunde liegen, bildet den Standardrahmen für die Ausarbeitung von Normen, die eine Konformitätsvermutung mit den in der vorliegenden Verordnung einschlägigen festgelegten Anforderungen vorsehen. In Ermangelung von einschlägigen Verweisen auf harmonisierte Normen sollte die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von gemeinsamen Spezifikationen als ausnahmsweise Ausweichlösung erlassen können, um die Einhaltung beispielsweise wenn das Normungsverfahren aufgrund eines fehlenden Konsenses zwischen den Interessenträgern blockiert ist oder es zu Verzögerungen bei der Ausarbeitung einer harmonisierten Norm kommt und die vorgeschriebene Frist nicht eingehalten werden kann. Solche Verzögerungen könnten z. B. auftreten, wenn die erforderliche Qualität nicht erreicht wird. Darüber hinaus sollte auf diese Lösung zurückgegriffen werden können, wenn die Kommission die Verweise auf einschlägige harmonisierte Normen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 eingeschränkt oder gestrichen hat. Die Konformität mit gemeinsamen Spezifikationen sollte ebenfalls eine Konformitätsvermutung begründen. Im Interesse der Effizienz sollte die Kommission die einschlägigen Interessenträger in den Prozess der Festlegung der gemeinsamen Spezifikationen, die die gemäß der vorliegenden Verordnung angenommenen Ökodesign-Anforderungen abdecken, einbeziehen.

(82) Damit die Wirtschaftsteilnehmer nachweisen können, dass die auf dem Markt bereitgestellten Produkte die gemäß dieser Verordnung erlassenen Ökodesign-Anforderungen erfüllen, und damit die zuständigen Behörden dies überprüfen können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch Festlegung von Konformitätsbewertungsverfahren zu ergänzen, die in Bezug auf die Art des betreffenden Produkts und die regulierten Produktparameter angemessen und verhältnismäßig sind. Um die Vereinbarkeit mit anderem Unionsrecht zu gewährleisten, sollten die Konformitätsbewertungsverfahren aus dem in dieser Verordnung enthaltenen Modul für die interne Fertigungskontrolle und aus den Modulen des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([48]) beginnend bei den am wenigsten strengen bis zu den strengsten Verfahren ausgewählt werden. Um darüber hinaus sicherzustellen, dass das anwendbare Modul in Bezug auf die Art des betreffenden Produkts und die regulierten Produktparameter angemessen und verhältnismäßig ist, sollte die Kommission das gewählte Modul erforderlichenfalls entsprechend anpassen.

([46]) Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

([47]) ABl. C 136 vom 4.6.1985, S. 1.

([48]) Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).

(83) Die Hersteller sollten eine EU-Konformitätserklärung ausstellen, um Informationen über die Konformität der Produkte mit dieser Verordnung bereitzustellen. Die Hersteller könnten auch aufgrund anderen Unionsrechts verpflichtet sein, eine EU-Konformitätserklärung auszustellen. Um einen wirksamen Zugang zu Informationen für die Zwecke der Marktüberwachung zu gewährleisten, sollte eine einzige EU-Konformitätserklärung für das gesamte Unionsrecht ausgestellt werden. Um den Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsteilnehmer zu verringern, sollte es zulässig sein, dass diese einzige EU-Konformitätserklärung aus einer Akte besteht, die die einschlägigen einzelnen EU-Konformitätserklärungen enthält.

(84) Mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([49]) werden Bestimmungen für die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen festgelegt, und es sind die allgemeinen Grundsätze für die CE-Kennzeichnung und deren Zusammenhang mit anderen Kennzeichnungen enthalten. Die genannte Verordnung sollte für die unter die vorliegende Verordnung fallenden Produkte gelten, um sicherzustellen, dass Produkte, die in der Union frei verkehren dürfen, Anforderungen genügen, die ein hohes Niveau beim Schutz der öffentlichen Interessen wie etwa der menschlichen Gesundheit, Sicherheit und Umwelt gewährleisten. Wurden Ökodesign-Anforderungen für ein Produkt festgelegt, so sollte die CE-Kennzeichnung einen Hinweis auf die Konformität des Produkts mit dieser Verordnung und den auf ihrer Grundlage festgelegten Ökodesign-Anforderungen enthalten, soweit sie sich auf das Produkt beziehen. Da diese Verordnung die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für eine große Produktpalette vorsieht, sollten delegierte Rechtsakte zur Festlegung dieser Anforderungen Vorschriften über die Konformitätskennzeichnung in Bezug auf Ökodesign-Anforderungen festlegen, um die Kohärenz mit den Anforderungen des Unionsrechts für die betreffenden Produkte zu gewährleisten, Verwechslungen mit anderen Kennzeichnungen zu vermeiden und den Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsteilnehmer so gering wie möglich zu halten.

(85) Einige der im Beschluss Nr. 768/2008/EG festgelegten Konformitätsbewertungsmodule erfordern das Tätigwerden von Konformitätsbewertungsstellen. Damit einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung gewährleistet sind, sollten die Behörden der Mitgliedstaaten der Kommission diese Stellen notifizieren.

(86) Um ein einheitliches Qualitätsniveau bei der Durchführung der Konformitätsbewertung sicherzustellen, müssen auch die Anforderungen an die notifizierenden Behörden, die bei der Bewertung, Notifizierung und Überwachung von notifizierten Stellen tätig sind, festgelegt werden. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die notifizierende Behörde in Bezug auf ihre Tätigkeit objektiv und unparteiisch ist. Des Weiteren sollten die notifizierenden Behörden einerseits verpflichtet sein, die Vertraulichkeit der von ihnen erlangten Informationen zu wahren, andererseits jedoch in der Lage sein, Informationen über notifizierte Stellen mit den nationalen Behörden, den notifizierenden Behörden anderer Mitgliedstaaten und der Kommission auszutauschen, um eine kohärente Konformitätsbewertung zu gewährleisten. Um die Kompetenz und Unabhängigkeit der antragstellenden Stellen wirksam feststellen und überwachen zu können, sollten die notifizierenden Behörden nur die konkrete juristische Person überprüfen, die den Antrag auf Notifizierung stellt, ohne Nachweise von Mutter- oder Schwesterunternehmen zu berücksichtigen. Aus demselben Grund sollten die notifizierenden Behörden die antragstellenden Stellen anhand aller einschlägigen Anforderungen und Konformitätsbewertungsaufgaben bewerten und sich auf die harmonisierten Normen für die Anforderungen und die von diesen Normen erfassten Aufgaben stützen.

(87) Angesichts ihrer zentralen Rolle bei der Gewährleistung der Zuverlässigkeit der Konformitätsbewertungen in Bezug auf Ökodesign-Anforderungen ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die notifizierenden Behörden über eine ausreichende Zahl kompetenter Mitarbeiter und ausreichende Finanzmittel verfügen, damit sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen können.

(88) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass alle notifizierten Stellen ihre Tätigkeit auf dem gleichen Niveau und unter gleichen Wettbewerbsbedingungen und in Autonomie ausüben. Daher sollten Anforderungen für Konformitätsbewertungsstellen festgelegt werden, die den Status einer notifizierten Stelle erlangen möchten, um Konformitätsbewertungstätigkeiten durchführen zu können. Diese Anforderungen sollten fortlaufend Anwendung finden, um sicherzustellen, dass die Kompetenz als notifizierte Stelle aufrechterhalten wird. Um ihre Autonomie zu gewährleisten, sollten die notifizierte Stelle und die von ihr beschäftigten Mitarbeiter verpflichtet sein, von Wirtschaftsteilnehmern in der Wertschöpfungskette der Produkte, für die die Stelle notifiziert wurde, und von anderen Unternehmen, einschließlich Unternehmensverbänden, Mutter- und Schwesterunternehmen, Tochtergesellschaften und Unterauftragnehmer unabhängig zu bleiben.

(89) Wenn eine Konformitätsbewertungsstelle die Konformität mit den Kriterien harmonisierter Normen nachweist, sollte davon ausgegangen werden, dass sie den entsprechenden Anforderungen der vorliegenden Verordnung genügt.

(90) Häufig vergeben Konformitätsbewertungsstellen Teile ihrer Arbeit im Zusammenhang mit der Konformitätsbewertung an Unterauftragnehmer oder übertragen sie an Zweigunternehmen. Um sicherzustellen, dass die in der Union in Verkehr gebrachten Produkte den Ökodesign-Anforderungen entsprechen, sollten die für die Durchführung der Konformitätsbewertung zuständigen Unterauftragnehmer und Zweigunternehmen in Bezug auf die Wahr-

([49]) Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

nehmung der Konformitätsbewertungsaufgaben im Rahmen dieser Verordnung dieselben Anforderungen erfüllen wie die notifizierten Stellen. Um sicherzustellen, dass dies der Fall ist, sollten die jeweiligen notifizierten Stellen Verfahren für die laufende Überwachung der Kompetenzen, der Tätigkeiten und der Leistung ihrer Unterauftragnehmer oder Zweigunternehmen, etwa durch eine Qualifikationsmatrix, festlegen.

(91) Damit die notifizierenden Behörden die Kompetenz und Unabhängigkeit der antragstellenden Stellen wirksam feststellen und überwachen können, sollten die notifizierten Stellen autonom sein und bleiben. Daher sollten bestimmte Tätigkeiten und Entscheidungsprozesse sowohl in Bezug auf die Konformitätsbewertung von Produkten als auch andere interne Tätigkeiten der notifizierten Stelle ausschließlich von der einzelnen notifizierten Stelle selbst durchgeführt werden.

(92) Um den Prozess der Feststellung und Überwachung der Kompetenz und Unabhängigkeit der antragstellenden Stellen zu erleichtern, sollten die antragstellenden Stellen eine Beschreibung bereitstellen, inwieweit ihr einschlägiges Personal und der Status und die Aufgaben dieses Personals der Konformitätsbewertung und den Aufgaben, für die diese Stellen notifiziert werden möchte, entsprechen, etwa in Form einer Qualifikationsmatrix, damit die notifizierende Behörde die Angemessenheit der Personalausstattung und die fortdauernde Autonomie der notifizierten Stellen wirksamer bewerten kann. Die notifizierten Stellen sollten für eine Rotation des Personals sorgen, das die verschiedenen Konformitätsbewertungsaufgaben wahrnimmt.

(93) Da die Dienstleistungen notifizierter Stellen in einem Mitgliedstaat Produkte betreffen könnten, die auf dem Markt in der gesamten Union bereitgestellt werden, sollten die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission die Möglichkeit erhalten, Einwände im Hinblick auf eine notifizierte Stelle zu erheben.

(94) Um das Konformitätsbewertungsverfahren zu erleichtern und zu beschleunigen und die Gleichbehandlung der Wirtschaftsteilnehmer sicherzustellen, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die notifizierten Stellen die Konformitätsbewertungsverfahren einheitlich und ohne unnötige Belastungen für die Wirtschaftsteilnehmer anwenden.

(95) Bevor eine endgültige Entscheidung darüber getroffen wird, ob einem Produkt eine Konformitätsbescheinigung ausgestellt werden kann, sollte der Wirtschaftsteilnehmer, der dieses Produkt in Verkehr bringen möchte, die einschlägigen Unterlagen nur einmal ergänzen dürfen. Diese Beschränkung ist notwendig, um sicherzustellen, dass die notifizierten Stellen die Hersteller nicht bei Änderungen unterstützen können, bis die Konformität erreicht ist, da dies bedeuten würde, dass der erbrachte Dienst einem Beratungsdienst ähnelt und in der Praxis dazu führen könnte, dass die Wahrnehmung der im öffentlichen Interesse liegenden Aufgaben der notifizierten Stellen geschwächt wird. Gegebenenfalls sollten die notifizierten Stellen auch in der Lage sein, Bescheinigungen oder Zulassungen einzuschränken, auszusetzen oder zu widerrufen.

(96) Um die Ermittlung und Lösung von Fällen der Nichtkonformität notifizierter Stellen, Hersteller oder Produkte zu erleichtern, sollten die notifizierten Stellen die ihnen vorliegenden einschlägigen Informationen proaktiv an die notifizierenden Behörden oder Marktüberwachungsbehörden weiterleiten.

(97) Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass ein effizienter Informationsaustausch zwischen notifizierten Stellen und Marktüberwachungsbehörden, auch aus anderen Mitgliedstaaten, sichergestellt wird. Zu diesem Zweck sollten die notifizierenden Behörden und die notifizierten Stellen sicherstellen, dass Auskunftsersuchen von Marktüberwachungsbehörden nachgekommen wird.

(98) Die Kommission ermöglicht eine zweckmäßige Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den notifizierten Stellen. Um eine einheitliche Anwendung der Ökodesign-Anforderungen zu gewährleisten, sollten die notifizierten Stellen Themenbereiche, in denen es zu Divergenzen kommen kann, erörtern und koordinieren. Dabei sollten sie etwaige von den zuständigen Fachausschüssen der europäischen Normungsorganisationen herausgegebenen einschlägigen Leitlinien und Empfehlungen Rechnung tragen.

(99) Um Anreize für nachhaltige Entscheidungen für die Verbraucher zu schaffen, insbesondere wenn die nachhaltigsten Produkte nicht erschwinglich genug sind, könnten Mechanismen wie Öko-Schecks und eine ökologisch ausgerichtete Besteuerung vorgesehen werden. Beschließen die Mitgliedstaaten, Anreize zu nutzen, um die leistungsstärksten Produkte zu belohnen, so sollten sie diese Anreize auf die in den beiden höchsten Leistungsklassen befindlichen Produkte ausrichten, die in den aufgrund dieser Verordnung angenommenen delegierten Rechtsakten festgelegt wurden, und zwar nicht notwendigerweise kumulativ, falls Leistungsklassen in Bezug auf mehr als einen Parameter festgelegt werden. Für energieverbrauchsrelevante Produkte, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2017/1369 fallen, oder für Reifen, für die Kennzeichnungsanforderungen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter gemäß der Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates ([50]) gelten,

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

sollten anstelle der in der vorliegenden Verordnung festgelegten Kriterien die in jenen beiden Instrumenten festgelegten Kriterien gelten. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch das Inverkehrbringen eines Produkts nicht auf der Grundlage seiner Leistungsklasse verbieten dürfen. Die Einführung von Anreizen durch die Mitgliedstaaten sollte die Anwendung der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen unberührt lassen.

(100) Die Vergabe öffentlicher Aufträge hat ein Volumen von 14 % des BIP der Union. Als Beitrag zum Ziel der Verwirklichung der Klimaneutralität, der Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz und des Übergangs zu einer Kreislaufwirtschaft, die die öffentliche Gesundheit und die biologische Vielfalt schützt, indem sichergestellt wird, dass eine ausreichende Nachfrage nach ökologisch nachhaltigeren Produkten besteht, sollten öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber ihre Beschaffung gegebenenfalls an spezifische Anforderungen für eine umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge anpassen. Gegenüber einem freiwilligen Ansatz wird durch verbindliche Anforderungen für die umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge sichergestellt, dass die Hebelwirkung der öffentlichen Ausgaben zur Steigerung der Nachfrage nach leistungsfähigeren Produkten maximiert wird. Es ist wichtig, dass die Mitgliedstaaten den nationalen öffentlichen Auftraggebern Unterstützung bei der Weiterbildung und Umschulung des für eine umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge zuständigen Personals leisten. Diese Anforderungen für eine umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge sollten Mindestanforderungen sein, was bedeutet, dass öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber zusätzliche und strengere Anforderungen festlegen können sollten. Diese Anforderungen sollten transparent, objektiv und diskriminierungsfrei sein. Das Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge sollte von öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern im Einklang mit den Richtlinien 2014/24/EU ([51]) und 2014/25/EU ([52]) des Europäischen Parlaments und des Rates und den geltenden branchenspezifischen Rechtsvorschriften sowie mit den internationalen Verpflichtungen der Union, einschließlich des Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen und anderer internationaler Übereinkünfte, an die die Union gebunden ist, durchgeführt werden. Diese Anforderungen gelten unbeschadet der (öffentlichen) Auftraggebern offenstehenden Möglichkeit, sich auf im Unionsrecht, insbesondere in den Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU, festgelegte Abweichungen oder Ausnahmen in Bezug auf öffentliche Aufträge zu stützen. Die für bestimmte Produktgruppen festgelegten Anforderungen sollten nicht nur bei der direkten Beschaffung dieser Produkte im Rahmen öffentlicher Lieferaufträge, sondern auch bei öffentlichen Bau- oder Dienstleistungsaufträgen eingehalten werden, wenn diese Produkte für Tätigkeiten verwendet werden, die Gegenstand dieser Aufträge sind. Diese Anforderungen sollten in Bezug auf die Produktaspekte festgelegt werden, die in dem delegierten Rechtsakt zur Regulierung der betreffenden Produkte behandelt werden. Im Rahmen dieser Anforderungen könnte die Kommission verbindliche technische Mindestspezifikationen festlegen, in denen vorgeschrieben wird, dass Produkte die in den einschlägigen delegierten Rechtsakten festgelegten bestmöglichen Leistungswerte erreichen müssen, und, falls zutreffend, auch die beiden höchsten Leistungsklassen oder Punktzahlen. So wären beispielsweise öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber verpflichtet, vorzuschreiben, dass die Produkte der Bieter bestimmte Anforderungen im Hinblick auf den CO_2-Fußabdruck erfüllen. Im Einklang mit dem Rahmen für die Vergabe öffentlicher Aufträge sollte bei diesen verbindlichen Mindestspezifikationen vermieden werden, dass der Wettbewerb künstlich eingeschränkt wird und bestimmte Wirtschaftsteilnehmer begünstigt werden. Die Kommission könnte auch verbindliche Mindestzuschlagskriterien für die Vergabe festlegen und diesen Kriterien eine bestimmte Gewichtung zwischen 15 % und 30 % zuweisen, um sicherzustellen, dass sie die Auswahl der Produkte zugunsten der ökologisch nachhaltigsten Produkte maßgeblich beeinflussen können. So wären öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber beispielsweise verpflichtet, den Rezyklatanteil der betreffenden Produkte mit mindestens 20 % bis 30 % zu gewichten. Folglich hätten öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber im Rahmen des jeweiligen Vergabeverfahrens die Möglichkeit, den Rezyklatanteil mit mehr als 30 %, nicht aber mit weniger als 20 % zu gewichten. Wenn Unsicherheiten hinsichtlich der Verfügbarkeit oder der Kosten der leistungsfähigsten Produkte auf dem Unionsmarkt bestehen, sollten Zuschlagskriterien technischen Spezifikationen vorgezogen werden. Die Kommission könnte auch Bedingungen für die Auftragsausführung oder Zielvorgaben festlegen, nach denen beispielsweise öffentliche Auftraggeber uns Auftraggeber bei mindestens 50 % ihrer jährlichen Beschaffung bestimmter Produkte auf diejenigen Produkte zurückgreifen sollten, die mehr als 70 % recycelbare Materialien enthalten. Infolgedessen könnten die Mitgliedstaaten noch höhere Ziele für die Beschaffung dieser Produkte festlegen. Bei der Ausarbeitung von Durchführungsrechtsakten und insbesondere bei der Prüfung, ob dies für die öffentlichen Auftraggeber und Auftraggeber wirtschaftlich durchführbar ist, sollte die Kommission die bestmöglichen auf dem Markt verfügbaren umweltverträglichen Produkte und Lösungen, die Auswirkungen der Anforderungen auf den Wettbewerb und den Umstand berücksichtigen, dass verschiedene öffentliche Auftraggeber in verschiedenen Mitgliedstaaten über unterschiedliche Haushaltskapazitäten verfügen oder anderen Sachzwängen, etwa im Zusammenhang mit den Klimabedingungen oder der Netzinfrastruktur, unterliegen könnten.

(101) Die Mitgliedstaaten sollten nicht daran gehindert werden, nationale Maßnahmen für eine umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge in Bezug auf Produktgruppen einzuführen oder beizubehalten, für die im Rahmen dieser Verordnung noch keine Anforderungen bezüglich der Vergabe öffentlicher Aufträge festgelegt wurden, oder strengere nationale Anforderungen in Bezug auf Produkte einzuführen, die in den Anwendungsbereich von Durchführungsrechtsakten zur Festlegung von Anforderungen für eine umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge fallen, sofern diese Maßnahmen und Anforderungen im Einklang mit dem Unionsrecht stehen.

([51]) Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

([52]) Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

(102) Die wirksame Durchsetzung der Ökodesign-Anforderungen ist von entscheidender Bedeutung, um für gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt zu sorgen und sicherzustellen, dass der erwartete Nutzen dieser Verordnung und ihr erwarteter Beitrag zur Verwirklichung der Klima-, Energie- und Kreislaufwirtschaftsziele der Union erreicht werden. Daher sollte die Verordnung (EU) 2019/1020, mit der ein horizontaler Rahmen für die Marktüberwachung und die Kontrolle von Produkten, die auf den Unionsmarkt gelangen, festgelegt wird, für Produkte gelten, für die Ökodesign-Anforderungen gemäß der vorliegenden Verordnung festgelegt werden, sofern die vorliegende Verordnung keine spezifischen Bestimmungen mit demselben Ziel, derselben Art oder Wirkung enthält. Um problematische Ausmaße der Nichtkonformität von Produkten, die unter die gemäß der Richtlinie 2009/125/EG erlassenen Durchführungsmaßnahmen fallen, zu verringern und die Nichtkonformität mit künftigen Ökodesign-Anforderungen wirksamer zu verhindern, und unter Berücksichtigung des breiteren Geltungsbereichs und der ehrgeizigeren Ziele der vorliegenden Verordnung gegenüber der Richtlinie 2009/125/EG sollte die vorliegende Verordnung darüber hinaus spezifische zusätzliche Vorschriften enthalten, die den durch die Verordnung (EU) 2019/1020 geschaffenen Rahmen ergänzen. Diese Vorschriften sollten darauf abzielen, die Planung, Koordinierung und Unterstützung der Bemühungen der Mitgliedstaaten weiter zu stärken, und der Kommission zusätzliche Instrumente an die Hand geben, um dazu beizutragen, sicherzustellen, dass die Marktüberwachungsbehörden ausreichende Maßnahmen ergreifen, um die Nichtkonformität mit den Ökodesign-Anforderungen zu verhindern.

(103) Neben den Marktüberwachungsbehörden spielen auch die Zollbehörden eine wichtige Rolle bei der Durchsetzung der vorliegenden Verordnung in Bezug auf eingeführte Waren und können sich zu diesem Zweck auf die Verordnung (EG) Nr. 515/97 des Rates ([53]) stützen.

(104) Um sicherzustellen, dass geeignete Kontrollen in Bezug auf die Ökodesign-Anforderungen in angemessenem Umfang durchgeführt werden, sollten die Mitgliedstaaten in ihrer in Artikel 13 der Verordnung (EU) 2019/1020 vorgesehenen nationalen Marktüberwachungsstrategie einen speziellen Abschnitt erstellen, in dem die Produkte oder Anforderungen, die sie gemäß dieser Verordnung als vorrangig für die Marktüberwachung ermittelt haben, und die geplanten Tätigkeiten zur Verringerung oder Beendigung der Nichtkonformität einschlägiger Produkte mit einschlägigen Ökodesign-Anforderungen aufgeführt sind.

(105) Die Prioritäten für die Marktüberwachung im Rahmen dieser Verordnung sollten auf der Grundlage objektiver Kriterien wie dem Ausmaß der festgestellten Nichtkonformität oder den Umweltauswirkungen, die sich aus der Nichtkonformität ergeben, festgelegt werden. Die geplanten Tätigkeiten zur Umsetzung dieser Prioritäten sollten ihrerseits in einem angemessenen Verhältnis zu den Fakten stehen, die zu ihrer Priorisierung geführt haben.

(106) Auf der Grundlage der in das Informations- und Kommunikationssystem gemäß der Verordnung (EU) 2019/1020 eingegebenen Daten sollte die Kommission einen Bericht erstellen, der Informationen über Art und Anzahl der durchgeführten Kontrollen, das Ausmaß der festgestellten Nichtkonformität sowie Art und Schwere der in den vier vorangegangenen Kalenderjahren im Zusammenhang mit Nichtkonformität mit Ökodesign-Anforderungen verhängten Sanktionen enthält. Der Bericht sollte einen Vergleich der Tätigkeiten der Mitgliedstaaten mit den geplanten Tätigkeiten, Richtwerte und eine Liste von Prioritäten für die Marktüberwachungsbehörden enthalten. Erwägt die Kommission, Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1020 zu erlassen, sollte sie die Ergebnisse der Berichte berücksichtigen, die sie gemäß der vorliegenden Verordnung auf der Grundlage der Informationen erstellt hat, die die Marktüberwachungsbehörden in das in der Verordnung (EU) 2019/1020 genannte Informations- und Kommunikationssystem eingegeben haben, und sich gegebenenfalls mit den Produkten oder Produktgruppen befassen, die in den Anwendungsbereich der gemäß der vorliegenden Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte fallen und bei denen kontinuierlich spezifische Risiken oder schwerwiegende Verstöße festgestellt wurden, um für ein hohes Maß an Konformität mit der vorliegenden Verordnung zu sorgen.

(107) Um die Koordinierung der Marktüberwachungsbehörden weiter zu verstärken, sollte die gemäß der Verordnung (EU) 2019/1020 eingesetzte Gruppe für die Verwaltungszusammenarbeit (ADCO) zur Bestimmung von Produkten oder Anforderungen, die gemäß der vorliegenden Verordnung als vorrangig für die Marktüberwachung ermittelt wurden, und der Tätigkeiten, die zur Verringerung oder Beendigung der Nichtkonformität mit der vorliegenden Verordnung geplant sind, in regelmäßigen Abständen zusammentreten und gemeinsame Prioritäten für die Marktüberwachung, die in den nationalen Marktüberwachungsstrategien der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind, Prioritäten für die Bereitstellung von Unterstützung durch die Union und gemäß dieser Verordnung erlassener Anforderungen ermitteln, die unterschiedlich angewandt oder ausgelegt werden und so zu Marktverzerrungen führen.

(108) Zur Unterstützung der Bemühungen der Mitgliedstaaten, mit denen gewährleistet werden soll, dass ausreichende Maßnahmen ergriffen werden, um die Nichtkonformität mit den der Ökodesign-Anforderungen zu verhindern, sollte die Kommission gegebenenfalls von den in der Verordnung (EU) 2019/1020 vorgesehenen Unterstützungs-

([53]) Verordnung (EG) Nr. 515/97 des Rates vom 13. März 1997 über die gegenseitige Amtshilfe zwischen Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten und die Zusammenarbeit dieser Behörden mit der Kommission im Hinblick auf die ordnungsgemäße Anwendung der Zoll- und der Agrarregelung (ABl. L 82 vom 22.3.1997, S. 1).

maßnahmen Gebrauch machen. Die Kommission sollte gemeinsame Marktüberwachungs- und Prüfprojekte in Bereichen von gemeinsamem Interesse, gemeinsame Investitionen in Marktüberwachungskapazitäten und gemeinsame Schulungsprogramme für das Personal der Marktüberwachungsbehörden, der Zollbehörden, der notifizierenden Behörden und der notifizierten Stellen organisieren und gegebenenfalls finanzieren. Darüber hinaus sollte die Kommission Leitlinien für die Anwendung und Durchsetzung der gemäß dieser Verordnung erlassenen Anforderungen erstellen, wenn dies zur Gewährleistung ihrer einheitlichen Anwendung erforderlich ist.

(109) Produkte sollten nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie nicht mit einem Risiko verbunden sind. Um eine bessere Angleichung an den spezifischen Charakter der Ökodesign-Anforderungen zu erreichen und sicherzustellen, dass der Schwerpunkt der Marktüberwachung auf der Ermittlung der Nichtkonformität mit diesen Anforderungen liegt, sollte ein Produkt, mit dem ein Risiko verbunden ist, für die Zwecke dieser Verordnung als Produkt definiert werden, das durch Nichtkonformität mit einer Ökodesign-Anforderung oder weil ein verantwortlicher Wirtschaftsteilnehmer eine Ökodesign-Anforderung nicht erfüllt, die Umwelt oder andere öffentliche Interessen beeinträchtigen könnte, die durch diese Anforderung geschützt werden. Diese spezifischere Definition sollte bei der Anwendung der Artikel 19 und 20 der Verordnung (EU) 2019/1020 verwendet werden.

(110) Es sollte ein Verfahren bestehen, in dessen Rahmen interessierte Parteien über geplante Maßnahmen in Bezug auf Produkte unterrichtet werden, mit denen ein Risiko verbunden ist. Dieses Verfahren sollte es den Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten ferner gestatten, in Zusammenarbeit mit den betreffenden Wirtschaftsteilnehmern bei derartigen Produkten zu einem frühen Zeitpunkt einzuschreiten. Zu diesem Zweck sollte die derzeit in der Richtlinie 2009/125/EG enthaltene Schutzklausel aktualisiert und an die Schutzklauselverfahren angepasst werden, die in anderen Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union und im Beschluss Nr. 768/2008/EG enthalten sind.

(111) Die Marktüberwachungsbehörden sollten das Recht haben, von den Wirtschaftsteilnehmern zu verlangen, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, wenn festgestellt wurde, dass das Produkt entweder nicht den Ökodesign-Anforderungen entspricht oder der Wirtschaftsteilnehmer gegen die Vorschriften über das Inverkehrbringen oder die Bereitstellung eines Produkts auf dem Markt oder gegen andere ihn betreffende Vorschriften verstößt.

(112) Beim Erlass delegierter Rechtsakte nach Artikel 290 AEUV ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([54]) niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(113) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf Folgendes übertragen werden: a) Festlegung von Verfahren für die Ausstellung und Überprüfung der digitalen Zertifikate für den Zugang zu den im digitalen Produktpass gespeicherten Daten durch Wirtschaftsteilnehmer und andere relevante Akteure aufgrund ihren jeweiligen Rechten; b) Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Verknüpfung des Registers und des System für den Austausch von Bescheinigungen im Rahmen des EU-Single-Windows für den Zoll, einschließlich der Mitteilung der eindeutigen Registrierungskennung; c) Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Gestaltung der Etiketten; d) Annahme und Aktualisierung einer Liste von Selbstregulierungsmaßnahmen, die als gültige Alternativen zu einem gemäß der vorliegenden Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt wurden; e) Festlegung der Einzelheiten und des Formats für die Offenlegung der Informationen über unverkaufte Verbraucherprodukte, die entsorgt wurden; f) Festlegung, Änderung oder Aufhebung gemeinsamer Spezifikationen für Ökodesign-Anforderungen, für die wesentlichen Anforderungen für digitale Produktpässe oder für Anforderungen für Prüf-, Mess- oder Berechnungsmethoden; g) Festlegung von Mindestanforderungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge für die Beschaffung von Produkten, die unter Ökodesign-Anforderungen fallen, oder von Bau- oder Dienstleistungen, wenn diese Produkte für Tätigkeiten verwendet werden, die Gegenstand solcher Aufträge sind; und h) Entscheidung nach dem Schutzklauselverfahren der Union, ob eine nationale Maßnahme gerechtfertigt ist oder nicht. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([55]) ausgeübt werden.

(114) Um das Vertrauen in die in Verkehr gebrachten Produkte zu stärken, insbesondere im Hinblick auf die Konformität der Produkte mit den Ökodesign-Anforderungen, muss sich die Öffentlichkeit sicher sein können, dass Wirtschaftsteilnehmer, die nicht konforme Produkte in Verkehr bringen, mit Sanktionen belegt werden. Die Mitgliedstaaten müssen daher Vorschriften über Sanktionen erlassen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu

([54]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.
([55]) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

verhängen sind, und dafür sorgen, dass diese Vorschriften umgesetzt werden. Die vorgesehenen Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein und zumindest Geldbußen und einen zeitlich begrenzten Ausschluss von Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge umfassen. Unbeschadet der Verfahrensautonomie der Mitgliedstaaten und des Ermessensspielraums der zuständigen Behörden und der Richter, in Einzelfällen angemessene Sanktionen zu verhängen, sollte eine nicht erschöpfende Reihe gemeinsamer Kriterien für die Bestimmung der Art und der Höhe der Sanktionen festgelegt werden, die bei Verstößen gegen die vorliegende Verordnung zu verhängen sind, um eine einheitlichere Anwendung von Sanktionen zu erleichtern. Zu diesen Kriterien sollten unter anderem die Art, Schwere und Dauer des Verstoßes, die Finanzlage der verantwortlich gemachten natürlichen oder juristischen Person, wie sie sich beispielsweise aus dem Gesamtumsatz oder den Jahreseinkünften ablesen lässt, sowie der durch den Verstoß erzielte und erzeugte wirtschaftliche Vorteil gehören, sofern sich dieser Vorteil beziffern lässt.

(115) Die Kommission sollte eine Evaluierung dieser Verordnung vornehmen. Gemäß Nummer 22 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung sollte diese Evaluierung auf den fünf Kriterien der Effizienz, der Effektivität, der Relevanz, der Kohärenz und des Mehrwerts beruhen und die Grundlage für die Abschätzung der Folgen möglicher weiterer Maßnahmen bilden. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf die ökologische Nachhaltigkeit von Produkten und das Funktionieren des Binnenmarkts vorlegen. Dem Bericht sollte gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung der Verordnung beigefügt sein.

(116) Die Kommission sollte den potenziellen Nutzen einer Festlegung von Anforderungen auch in Bezug auf soziale Aspekte von Produkten bewerten. Im Rahmen dieser Bewertung sollte die Kommission prüfen, inwieweit diese Anforderungen das Unionsrecht ergänzen könnten, und sich dabei mit negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte und die sozialen Rechte befassen, die sich aus der Geschäftstätigkeit von Unternehmen und aus Produkten ergeben. Die Kommission sollte daher innerhalb von vier Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung liegt den potenziellen Nutzen bewerten, der sich daraus ergeben würde, wenn Anforderungen im Hinblick auf die soziale Nachhaltigkeit in den Geltungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über diese Bewertung vorlegen. Dem Bericht sollte gegebenenfalls ein Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigefügt werden.

(117) Um die Durchsetzung dieser Verordnung durch Private zu erleichtern, sollten Verbraucher, die aufgrund der Nichtkonformität eines Produkts mit den Ökodesign-Anforderungen einen Schaden erlitten haben, das Recht haben, vom Hersteller des Produkts oder, falls der Hersteller nicht in der Union niedergelassen ist, vom Importeur oder vom Bevollmächtigten des Herstellers oder, falls keiner dieser Wirtschaftsteilnehmer in der Union niedergelassen ist, vom Fulfilment-Dienstleister einen entsprechenden Schadenersatz zu verlangen. Dieses Recht auf Schadenersatz sollte andere Rechtsbehelfe, die Verbrauchern nach dem Unionsrecht zur Verfügung stehen, wie etwa Rechtsbehelfe gegen den Verkäufer bei Vertragswidrigkeit der verkauften Waren gemäß der Richtlinie (EU) 2019/771 des Europäischen Parlaments und des Rates ([56]), unberührt lassen. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten nicht daran gehindert werden, Rechte für Verbraucher im Hinblick auf weitere Rechtsbehelfe im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften beizubehalten oder einzuführen, etwa auf Reparatur oder Austausch von Produkten, die gegen die Ökodesign-Anforderungen verstoßen.

(118) Die Verbraucher sollten das Recht haben, ihre Rechte in Bezug auf die Verpflichtungen, die Herstellern und, falls zutreffend, Importeuren, Bevollmächtigten und Fulfilment-Dienstleistern im Rahmen dieser Verordnung auferlegt werden, durch Verbandsklagen gemäß der Richtlinie (EU) 2020/1828 des Europäischen Parlaments und des Rates ([57]) durchzusetzen. Zu diesem Zweck sollte in der vorliegenden Verordnung festgelegt werden, dass die Richtlinie (EU) 2020/1828 auf Verbandsklagen wegen Verstößen gegen die vorliegende Verordnung, die den Kollektivinteressen der Verbraucher schaden oder schaden könnten, durch Hersteller und, falls zutreffend, Importeure, Bevollmächtigte und Fulfilment-Dienstleister, die gemäß Artikel 3 Nummer 2 der genannten Richtlinie als Unternehmer gelten, anwendbar ist. Folglich sollte Anhang I jener Richtlinie entsprechend geändert werden. Es obliegt den Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass sich diese Änderung in den Umsetzungsmaßnahmen, die sie gemäß jener Richtlinie erlassen, niederschlägt, wenngleich der Erlass diesbezüglicher nationaler Umsetzungsmaßnahmen keine Voraussetzung dafür ist, dass die Richtlinie auf diese Verbandsklagen Anwendung findet. Jene Richtlinie sollte ab dem Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung auf Verbandsklagen gegen Verstöße von Herstellern und, falls zutreffend, Importeuren, Bevollmächtigten und Fulfilment-Dienstleistern gegen Bestimmungen dieser Verordnung, die den Kollektivinteressen der Verbraucher schaden oder schaden könnten, anwendbar sein.

([56]) Richtlinie (EU) 2019/771 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 2019 über bestimmte vertragsrechtliche Aspekte des Warenkaufs, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2394 und der Richtlinie 2009/22/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/44/EG (ABl. L 136 vom 22.5.2019, S. 28).

([57]) Richtlinie (EU) 2020/1828 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2020 über Verbandsklagen zum Schutz der Kollektivinteressen der Verbraucher und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/22/EG (ABl. L 409 vom 4.12.2020, S. 1).

(119) Es ist notwendig, dass Ökodesign-Anforderungen für ein möglichst breites Spektrum von Produkten und nicht nur für energieverbrauchsrelevante Produkte gelten und dass die Definition von Ökodesign-Anforderungen auf alle Aspekte der Kreislaufwirtschaft ausgeweitet wird. Ferner ist es notwendig, diese Verordnung an den neuen Rechtsrahmen der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und des Beschlusses Nr. 768/2008/EG anzupassen und die Bestimmungen über die Marktüberwachung zu verbessern. Die Richtlinie 2009/125/EG sollte daher aufgehoben werden. Um ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung für alle Wirtschaftsteilnehmer Rechtssicherheit zu gewährleisten und gleiche Wettbewerbsbedingungen für im Binnenmarkt tätige Unternehmen sicherzustellen, sollten die Bestimmungen, die Transparenzpflichten in Bezug auf die Entsorgung unverkaufter Verbraucherprodukte, die Umgehung und die Marktüberwachung enthalten, für alle Wirtschaftsteilnehmer in der gesamten Union einheitlich gelten. Die Richtlinie 2009/125/EG sollte daher durch eine Verordnung ersetzt werden.

(120) In dem in der Mitteilung der Kommission vom 4. Mai 2022 dargelegten Arbeitsprogramm für Ökodesign und Energieverbrauchskennzeichnung 2022-2024 wurden die politischen Prioritäten für die Arbeit an energieverbrauchsrelevanten Produkten festgelegt. Sobald die Bestimmungen dieser Verordnung in Kraft treten, werden die vorbereitenden Arbeiten zur Bewertung der Durchführbarkeit der Ökodesign-Anforderungen gemäß der Richtlinie 2009/125/EG in Bezug auf Photovoltaikmodule, Raum- und Kombiheizgeräte, Warmwasserbereiter, Festbrennstoff--Einzelraumheizgeräte, Raumklimageräte einschließlich Luft-Luft-Wärmepumpen und Komfortventilatoren, Festbrennstoffkessel, Lüftungsanlagen für Luftheizungs- und Kühlungsprodukte, Staubsauger, Kochgeräte, Wasserpumpen, Industrieventilatoren, Umwälzpumpen, externe Netzteile, Computer, Server und Datenspeicherprodukte, Leistungstransformatoren, gewerbliche Kühlgeräte und bildgebende Geräte erheblich voranschreiten. Dank dieser vorbereitenden Arbeiten konnten zahlreiche Bereiche ermittelt werden, in denen Energie und Material eingespart werden können; außerdem fanden umfassende Konsultationen von Bürgern und Interessenträgern statt. Ein Neustart dieser vorbereitenden Arbeiten im Rahmen der vorliegenden Verordnung würde die Annahme von Anforderungen im Hinblick auf Energie- und Materialeinsparungen für diese Produkte erheblich verzögern. Damit die Früchte dieser vorbereitenden Arbeiten nicht verloren gehen, müssen daher Übergangsbestimmungen festgelegt werden, die es ermöglichen, Durchführungsmaßnahmen für diese Produkte gemäß der Richtlinie 2009/125/EG bis 31. Dezember 2026 zu erlassen. Um das ordnungsgemäße Funktionieren der gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2009/125/EG erlassenen Durchführungsmaßnahmen zu gewährleisten, sollten darüber hinaus bis zum 31. Dezember 2030 die erforderlichen Änderungen, mit denen die technischen Fragen angegangen werden, gegebenenfalls im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen jener Richtlinie angenommen werden.

(121) Um Rechtssicherheit und Kontinuität für Produkte zu gewährleisten, die in Übereinstimmung mit den gemäß der Richtlinie 2009/125/EG in ihrer zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Fassung erlassenen Durchführungsmaßnahmen in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, sollten diese Maßnahmen über diesen Zeitpunkt hinaus und bis zur Aufhebung durch einen gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt in Kraft bleiben. Aus denselben Gründen sollte eine Reihe von Bestimmungen der Richtlinie 2009/125/EG im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Durchführungsmaßnahmen in vollem Umfang wirksam bleiben. Dies betrifft insbesondere die Bestimmungen der Richtlinie 2009/125/EG zur Ausnahme der Beförderung von Gütern oder Personen von ihrem Geltungsbereich, zur Festlegung von für Durchführungsmaßnahmen relevanten Begriffsbestimmungen, zur Festlegung der Verantwortlichkeiten der Wirtschaftsteilnehmer in Bezug auf in Verkehr gebrachte Produkte, zur Festlegung der Einzelheiten der einschlägigen Konformitätsbewertungsverfahren und der EU-Konformitätserklärung, zur Feststellung einer Konformitätsvermutung für Produkte, für die das EU-Umweltzeichen vergeben wurde, und zur Ermöglichung der erforderlichen Maßnahmen in Bezug auf harmonisierte Normen. Angesichts der Bedeutung, die der Gewährleistung des freien Warenverkehrs, dem Verbot von Praktiken zur unrechtmäßigen Änderung der Leistung von Produkten, um ein günstigeres Ergebnis zu erzielen, und der ordnungsgemäßen Durchsetzung der Ökodesign-Anforderungen zukommt, sollten die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung für energieverbrauchsrelevante Produkte gelten, die gemäß den Durchführungsmaßnahmen nach der Richtlinie 2009/125/EG in Verkehr gebracht werden.

(122) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit von Produkten und die Gewährleistung des freien Warenverkehrs für Produkte im Binnenmarkt, für die Ökodesign-Anforderungen bestehen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkung auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Mit dieser Verordnung wird ein Rahmen für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen geschaffen, die Produkte erfüllen müssen, um in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen zu werden, um so die ökologische Nachhaltigkeit von Produkten zu verbessern, damit nachhaltige Produkte zur Norm werden, der CO_2-Fußabdruck und ihr Umweltfußabdruck über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg verringert wird und der freie Verkehr nachhaltiger Produkte im Binnenmarkt sichergestellt ist.

Mit dieser Verordnung wird zudem ein digitaler Produktpass eingeführt, es werden verbindliche Anforderungen für die umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge eingeführt und ein Rahmen geschaffen, um zu verhindern, dass unverkaufte Verbraucherprodukte vernichtet werden.

(2) Diese Verordnung gilt für alle physischen Waren, die in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, einschließlich Bauteile und Zwischenprodukte. Sie gilt jedoch nicht für

a) Lebensmittel im Sinne des Artikels 2 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002,

b) Futtermittel im Sinne des Artikels 3 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002,

c) Arzneimittel im Sinne des Artikels 1 Nummer 2 der Richtlinie 2001/83/EG;

d) Tierarzneimittel im Sinne des Artikels 4 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2019/6,

e) lebende Pflanzen, Tiere und Mikroorganismen,

f) Erzeugnisse menschlichen Ursprungs,

g) Erzeugnisse von Pflanzen und Tieren, die unmittelbar mit ihrer künftigen Reproduktion zusammenhängen,

h) Fahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 in Bezug auf diejenigen Produktaspekte, für die in sektorspezifischen Rechtsakten der Union, die für diese Fahrzeuge gelten, Anforderungen festgelegt sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Produkt“ alle physischen Waren, die in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden;

2. „Bauteil“ ein Produkt, das zum Einbau in ein anderes Produkt bestimmt ist;

3. „Zwischenprodukt“ ein Produkt, das einer weiteren Handhabung oder Verarbeitung wie z. B. Mischung, Beschichtung oder Zusammensetzung bedarf, um es für Endnutzer geeignet zu machen;

4. „energieverbrauchsrelevantes Produkt“ jedes Produkt, dessen Nutzung sich auf den Verbrauch von Energie auswirkt;

5. „Produktgruppe“ eine Reihe von Produkten, die ähnlichen Zwecken dienen und hinsichtlich der Verwendung ähnlich sind oder ähnliche funktionelle Eigenschaften haben und hinsichtlich der Wahrnehmung durch den Verbraucher ähnlich sind;

6. „Ökodesign“ die Einbeziehung von Erwägungen der ökologischen Nachhaltigkeit in die Merkmale eines Produkts und die Prozesse, die entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Produkts stattfinden;

7. „Ökodesign-Anforderung“ eine Leistungs- oder Informationsanforderung, die darauf abzielt, ein Produkt, einschließlich der Prozesse, die entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Produkts stattfinden, ökologisch nachhaltiger zu gestalten;

8. „Leistungsanforderung“ eine quantitative oder nicht quantitative Anforderung an oder in Bezug auf ein Produkt zur Erreichung eines bestimmten Leistungsniveaus im Hinblick auf einen in Anhang I genannten Produktparameter;

9. „Informationsanforderung“ die Verpflichtung, einem Produkt Informationen gemäß Artikel 7 Absatz 2 beizufügen;

10. „Lieferkette“ alle vorgelagerten Tätigkeiten und Prozesse der Wertschöpfungskette des Produkts bis zu dem Punkt, an dem das Produkt den Kunden erreicht;

11. „Wertschöpfungskette“ alle Tätigkeiten und Prozesse, die Teil des Lebenszyklus eines Produkts sind, sowie dessen mögliche Wiederaufarbeitung;

12. „Lebenszyklus“ die aufeinanderfolgenden und miteinander verknüpften Phasen der Lebensdauer eines Produkts, die aus der Rohstoffgewinnung oder Rohstofferzeugung aus natürlichen Ressourcen, der Vorbehandlung, Herstellung, Lagerung, dem Vertrieb, der Installation, Nutzung, Wartung, Reparatur, Nachrüstung, Instandsetzung und Wiederverwendung sowie dem Ende der Lebensdauer bestehen;

13. „Ende der Lebensdauer“ die Phase des Lebenszyklus, die beginnt, wenn ein Produkt entsorgt wird, und endet, wenn die Abfallstoffe des Produkts in die Natur zurückkehren oder in den Lebenszyklus eines anderen Produkts eintreten;

14. „Umweltauswirkung“ jede positive oder negative Veränderung der Umwelt, die einem Produkt während seines Lebenszyklus ganz oder teilweise zuzurechnen ist;

15. „Leistungsklasse“ ein Spektrum von Leistungsniveaus in Bezug auf einen oder mehrere der in Anhang I genannten Produktparameter, das auf der Basis einer gemeinsamen Methode für das Produkt bzw. die Produktgruppe erstellt wird und das so angeordnet ist, dass eine Produktdifferenzierung möglich ist;

16. „Wiederaufarbeitung“ Tätigkeiten, durch die ein neues Produkt aus Gegenständen hergestellt wird, bei denen es sich um Abfälle, Produkte oder Bauteile handelt, und durch die mindestens eine Änderung vorgenommen wird, die sich erheblich auf die Sicherheit, die Leistung, den Zweck oder die Art des Produkts auswirkt;

17. „Nachrüstung“ Maßnahmen, die durchgeführt werden, um die Funktionalität, Leistung, Kapazität, Sicherheit oder Ästhetik eines Produkts zu verbessern;

18. „Instandsetzung“ Maßnahmen zur Vorbereitung, Reinigung, Prüfung, Wartung und erforderlichenfalls zur Reparatur eines Gegenstands, oder entsorgten Produkts, um seine Leistung oder seine Funktionalität, die im Rahmen des in der Produktentwicklungsphase ursprünglich vorgesehenen Verwendungszwecks und Leistungsbereichs festgelegt wurde und zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Produkts galt, wiederherzustellen;

19. „Wartung“ eine oder mehrere Maßnahmen, die durchgeführt werden, um ein Produkt in einem Zustand zu halten, in dem es seinen vorgesehenen Verwendungszweck erfüllen kann;

20. „Reparatur“ eine oder mehrere Maßnahmen, die durchgeführt werden, um ein fehlerhaftes Produkt oder Abfall in einen Zustand zurückzuversetzen, in dem der vorgesehene Verwendungszweck erfüllt wird;

21. „vorzeitige Obsoleszenz“ ein Produktgestaltungsmerkmal oder ein späteres Tätigwerden oder Unterlassen, das dazu führt, dass das Produkt nicht funktionsfähig oder weniger leistungsfähig wird, ohne dass es sich bei diesen Änderungen der Funktionalität oder Leistung um das Ergebnis normaler Abnutzung handelt;

22. „Funktionsbeständigkeit“ die Fähigkeit eines Produkts, unter bestimmten Verwendungs-, Wartungs- und Reparaturbedingungen seine Funktion und Leistung langfristig zu behalten;

23. „Zuverlässigkeit“ die Wahrscheinlichkeit, dass ein Produkt unter bestimmten Bedingungen während eines bestimmten Zeitraums erwartungsgemäß funktioniert, ohne dass ein Ereignis eintritt, das dazu führt, dass eine Haupt- oder Nebenfunktion des Produkts nicht mehr erfüllt wird;

24. „Umweltfußabdruck“ eine Quantifizierung der Umweltauswirkungen eines Produkts während seines Lebenszyklus, sei es in Bezug auf eine einzige Kategorie von Umweltauswirkungen oder eine aggregierte Reihe von Wirkungskategorien auf der Grundlage der in der Empfehlung (EU) 2021/2279 festgelegten Methode zur Berechnung des Umweltfußabdrucks von Produkten oder anderer wissenschaftlicher Methoden, die von internationalen Organisationen entwickelt, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Wirtschaftszweigen umfassend getestet und von der Kommission in anderem Unionsrecht übernommen oder umgesetzt wurden;

25. „CO_2-Fußabdruck“ die Summe der Mengen von Treibhausgasen, die in einem Produktsystem emittiert oder entnommen werden, angegeben als CO_2-Äquivalente und beruhend auf einer Lebenszyklusanalyse unter Verwendung der einzigen Wirkungskategorie „Klimawandel“;

26. „Materialfußabdruck“ die Gesamtmenge der Rohstoffe, die zur Deckung des Endverbrauchs abgebaut werden;

27. „besorgniserregender Stoff“ einen Stoff, der

    a) die in Artikel 57 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 festgelegten Kriterien erfüllt und gemäß Artikel 59 Absatz 1 der genannten Verordnung ermittelt wurde,

    b) in Anhang VI Teil 3 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 in eine der folgenden Gefahrenklassen oder Gefahrenkategorien eingestuft ist:

        i) Karzinogenität der Kategorien 1 und 2,

        ii) Keimzell-Mutagenität der Kategorien 1 und 2,

        iii) Reproduktionstoxizität der Kategorien 1 und 2,

        iv) endokriner Disruptor mit Wirkung auf die Gesundheit des Menschen, Kategorien 1 und 2,

        v) endokriner Disruptor mit Wirkung auf die Umwelt, Kategorien 1 und 2,

        vi) persistente, mobile und toxische Eigenschaften oder sehr persistente, sehr mobile Eigenschaften,

        vii) persistente, bioakkumulierbare und toxische Eigenschaften oder sehr persistente, sehr bioakkumulierbare Eigenschaften,

        viii) Sensibilisierung der Atemwege der Kategorie 1,

        ix) Sensibilisierung der Haut der Kategorie 1,

        x) gewässergefährdend — Kategorien Chronisch 1 bis 4,

        xi) die Ozonschicht schädigend,

        xii) spezifisch zielorgantoxisch (wiederholte Exposition) der Kategorien 1 und 2,

        xiii) spezifisch zielorgantoxisch (einmalige Exposition) der Kategorien 1 und 2,

    c) unter die Verordnung (EU) 2019/1021 fällt oder

    d) negative Auswirkungen auf die Wiederverwendung und das Recycling von Materialien in dem Produkt hat, in dem er enthalten ist;

28. „digitaler Produktpass“ einen produktspezifischen Datensatz, der die in dem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt genannten Informationen enthält und der gemäß Kapitel III elektronisch über einen Datenträger zugänglich ist;

29. „Datenträger“ einen Strichcode, ein zweidimensionales Symbol oder ein anderes automatisches Datenerfassungsmedium, das von einem Gerät gelesen werden kann;

30. „eindeutige Produktkennung“ eine eindeutige Zeichenfolge zur Identifizierung eines Produkts, die auch einen Weblink zum digitalen Produktpass ermöglicht;

31. „eindeutige Kennung des Wirtschaftsteilnehmers“ eine eindeutige Zeichenfolge zur Identifizierung eines an der Wertschöpfungskette eines Produkts beteiligten Akteurs;

32. „Digitalproduktpass-Dienstleister“ eine natürliche oder juristische Person, die ein Dritter ist, die im Auftrag des Wirtschaftsteilnehmers, der das Produkt in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, die digitalen Produktpassdaten für dieses Produkt verarbeitet, um diese Daten Wirtschaftsteilnehmern und anderen relevanten Akteuren zur Verfügung zu stellen, die nach dieser Verordnung oder anderen Unionsvorschriften ein Recht auf Zugang zu diesen Daten haben;

33. „eindeutige Kennung der Einrichtung“ eine eindeutige Zeichenfolge zur Identifizierung von Standorten oder Gebäuden, die an der Wertschöpfungskette eines Produkts beteiligt sind oder von Akteuren genutzt werden, die an der Wertschöpfungskette eines Produkts beteiligt sind;

34. „Vernichtung“ die vorsätzliche Beschädigung oder Entsorgung eines Produkts als Abfall, mit Ausnahme der Entsorgung zum alleinigen Zweck der Bereitstellung des entsorgten Produkts zur Vorbereitung zur Wiederverwendung, einschließlich der Instandsetzung oder der Wiederaufarbeitung;

35. „Kunde“ eine natürliche oder juristische Person, die ein Produkt für den Eigengebrauch kauft, mietet oder erhält, unabhängig davon, ob sie zu Zwecken handelt, die ihrer gewerblichen, geschäftlichen, handwerklichen oder beruflichen Tätigkeit zugerechnet werden können, oder nicht;

36. „Verbraucherprodukt“ jedes Produkt mit Ausnahme von Bauteilen und Zwischenprodukten, das in erster Linie für Verbraucher bestimmt ist;

37. „unverkauftes Verbraucherprodukt“ ein Verbraucherprodukt, das nicht verkauft wurde, darunter Warenüberschuss, überhöhte Lagerbestände, und totes Inventar sowie Produkte, die von einem Verbraucher auf der Grundlage seines Widerrufsrechts gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2011/83/EU oder gegebenenfalls während einer vom Unternehmer gewährten längeren Widerrufsfrist zurückgegeben wurden;

38. „Selbstregulierungsmaßnahme“ eine freiwillige Vereinbarung oder ein Verhaltenskodex, die bzw. der von Wirtschaftsteilnehmern auf eigene Initiative geschlossen wird und für deren/dessen Durchsetzung sie zuständig sind;

39. „Bereitstellung auf dem Markt“ jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Produkts zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;

40. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung eines Produkts auf dem Unionsmarkt;

41. „Inbetriebnahme“ die erstmalige bestimmungsgemäße Verwendung eines Produkts in der Union;

42. „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die ein Produkt herstellt bzw. entwickeln oder herstellen lässt und dieses unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke vermarktet;

43. „Bevollmächtigter“ eine in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in dessen Namen bestimmte Aufgaben in Erfüllung der Pflichten des Herstellers gemäß dieser Verordnung wahrzunehmen;

44. „Importeur“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittstaat auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;

45. „Vertreiber“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die ein Produkt auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Herstellers und des Importeurs;

46. „Wirtschaftsteilnehmer“ den Hersteller, den Bevollmächtigten, den Importeur, den Vertreiber, den Händler und den Fulfilment-Dienstleister;

47. „unabhängiger Wirtschaftsteilnehmer“ eine natürliche oder juristische Person, die unabhängig vom Hersteller ist und die direkt oder indirekt an der Instandsetzung, Reparatur, Wartung oder Umnutzung eines Produkts beteiligt ist, einschließlich Abfallbewirtschaftern, Instandsetzungsbetrieben, Reparaturbetrieben, Herstellern oder Vertreibern von Reparaturausstattung, Werkzeugen bzw. Ersatzteilen, sowie Herausgebern von technischen Informationen, Anbietern von Inspektions- und Prüfdienstleistungen und Einrichtungen für die Aus- und Weiterbildung von Errichtern, Herstellern und Reparaturbetrieben mit Blick auf Geräte;

48. „fachlich kompetenter Reparateur“ eine natürliche oder juristische Person, die fachgerechte Reparatur- und Wartungsdienstleistungen an einem Produkt erbringt, unabhängig davon, ob sie im Vertriebsnetz des Herstellers oder unabhängig tätig ist;

49. „technische Spezifikation“ ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen vorgeschrieben sind, denen ein Produkt, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen müssen;

50. „CE-Kennzeichnung“ eine Kennzeichnung, durch die der Hersteller erklärt, dass das jeweilige Produkt den geltenden Anforderungen genügt, die in den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union über ihre Anbringung festgelegt sind;

51. „Konformitätsbewertung“ das Verfahren zur Bewertung, ob die Ökodesign-Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen einschlägigen delegierten Rechtsakte erfüllt wurden;

52. „Konformitätsbewertungsstelle“ eine Stelle, die Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen durchführt;

53. „notifizierte Stelle“ eine Konformitätsbewertungsstelle, die gemäß Kapitel IX notifiziert wurde;

54. „Anbieter eines Online-Marktplatzes“ einen Anbieter eines Vermittlungsdienstes, der unter Einsatz einer Online-Schnittstelle bereitgestellt wird, die es Kunden ermöglicht, mit Wirtschaftsteilnehmern Fernabsatzverträge über den Verkauf von Produkten zu schließen, die unter die gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte fallen;

55. „Händler“ einen Vertreiber oder eine sonstige natürliche oder juristische Person, die im Rahmen einer Geschäftstätigkeit, auch im Fernabsatz, Produkte an bzw. für Endnutzer zum Kauf, zur Miete oder zum Ratenkauf anbietet oder ausstellt; dies umfasst auch alle natürlichen oder juristischen Personen, die im Rahmen einer Geschäftstätigkeit ein Produkt in Betrieb nehmen;

56. „Fernabsatz“ das Angebot zum Kauf, zur Miete oder zum Ratenkauf von Produkten im Internet oder über eine andere Form des Fernabsatzes, bei dem der potenzielle Kunde keinen physischen Zugriff auf das Produkt hat;

57. „Produkt, mit dem ein Risiko verbunden ist“ ein Produkt, das durch Nichteinhaltung einer in dieser Verordnung oder im Einklang mit ihr festgelegten Ökodesignanforderung, mit Ausnahme der in Artikel 71 Absatz 1 aufgeführten Anforderungen, die Umwelt oder andere durch diese Anforderung geschützte öffentliche Interessen beeinträchtigen könnte;

58. „Produkt, mit dem ein ernstes Risiko verbunden ist“ ein Produkt, das ein Risiko birgt, das gemäß einer Bewertung aufgrund des Ausmaßes der betreffenden Nichtkonformität oder des damit verbundenen Schadens ein rasches Eingreifen der Marktüberwachungsbehörden erforderlich macht, auch wenn die Nichtkonformität keine unmittelbaren Auswirkungen hat.

Es gelten die Begriffsbestimmungen für „KMU“, „kleine Unternehmen“ und „Kleinstunternehmen“ in Titel I Artikel 2 Nummern 1, 2 bzw. 3 des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission ([58]).

Es gelten die Begriffsbestimmungen für „Stoff“ und „Gemisch“ in Artikel 3 Nummern 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006.

Es gelten die Begriffsbestimmungen für „Akkreditierung“ und „nationale Akkreditierungsstelle“ in Artikel 2 Nummern 10 bzw. 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

Es gelten die Begriffsbestimmungen für „Abfall“, „gefährlicher Abfall“, „Wiederverwendung“, „Verwertung“, „Vorbereitung zur Wiederverwendung“ und „Recycling“ in Artikel 3 Nummern 1, 2, 13, 15, 16 bzw. 17 der Richtlinie 2008/98/EG.

Es gilt die Begriffsbestimmung für „harmonisierte Norm“ in Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012.

Es gelten die Begriffsbestimmungen für „öffentliche Auftraggeber“ in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2014/24/EU und für „Auftraggeber“ in Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU. Der Ausdruck „öffentliche Aufträge“ bezeichnet Aufträge, die unter die Richtlinien 2014/24/EU und 2014/25/EU fallen.

Es gilt die Begriffsbestimmung für „Verarbeitung“ in Artikel 3 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/1807 des Europäischen Parlaments und des Rates ([59]).

Es gilt die Begriffsbestimmung für „Verbraucher“ in Artikel 2 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2019/771.

Des Weiteren gelten die Begriffsbestimmungen für „Marktüberwachung“, „Marktüberwachungsbehörde“, „Fulfilment--Dienstleister“, „Online-Schnittstelle“, „Korrekturmaßnahme“, „Endnutzer“, „Rückruf“, „Rücknahme vom Markt“, „Zollbehörden“ und „Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr“ in Artikel 3 Nummern 3, 4, 11, 15, 16, 21, 22, 23, 24 bzw. 25 der Verordnung (EU) 2019/1020.

([58]) Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36).

([59]) Verordnung (EU) 2018/1807 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. November 2018 über einen Rahmen für den freien Verkehr nicht-personenbezogener Daten in der Europäischen Union (ABl. L 303 vom 28.11.2018, S. 59).

Artikel 3

Freier Warenverkehr

(1) Produkte dürfen nur in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, wenn sie die für diese Produkte geltenden Ökodesign-Anforderungen erfüllen, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme von Produkten, die die Leistungsanforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte erfüllen, nicht wegen der Nichtkonformität mit nationalen Leistungsanforderungen in Bezug auf die in Anhang I genannten Produktparameter, für die die in diesen delegierten Rechtsakten enthaltenen Leistungsanforderungen gelten, untersagen, beschränken oder behindern.

Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme von Produkten, die die Informationsanforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte erfüllen, nicht wegen der Nichtkonformität mit nationalen Informationsanforderungen in Bezug auf die in Anhang I aufgeführten Produktparameter, für die die in diesen genannten Rechtsakten enthaltenen Informationsanforderungen gelten, untersagen, beschränken oder behindern.

(3) Unbeschadet des Absatzes 2 dieses Artikels werden die Mitgliedstaaten nicht daran gehindert, Mindestanforderungen an die Gesamtenergieeffizienz gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2024/1275 und Systemanforderungen gemäß Artikel 13 der genannten Richtlinie festzulegen.

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme von Produkten nicht untersagen, beschränken oder behindern, für die in einem gemäß Artikel 4 Absatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt ist, dass keine Leistungsanforderungen oder keine Informationsanforderungen bzw. weder Leistungs- noch Informationsanforderungen für einen oder mehrere bestimmte in Anhang I genannte Produktparameter wegen der Nichtkonformität mit nationalen Anforderungen in Bezug auf diese Parameter festzulegen sind.

(5) Die Mitgliedstaaten lassen es zu, dass bei Messen, Ausstellungen und ähnlichen Veranstaltungen Produkte ausgestellt werden, die den in gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegten Anforderungen nicht entsprechen, sofern ein sichtbares Schild deutlich darauf hinweist, dass es sich um Produkte handelt, die mit den in diesen delegierten Rechtsakten festgelegten Anforderungen nicht konform sind, und die erst verkauft werden dürfen, wenn ihre Konformität hergestellt wurde.

KAPITEL II

ÖKODESIGN-ANFORDERUNGEN

Artikel 4

Befugnisse zum Erlass delegierter Rechtsakte

(1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 72 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen zu ergänzen: Diese delegierten Rechtsakte umfassen mindestens die in Artikel 8 aufgeführten Elemente. Solche Ökodesign-Anforderungen werden gemäß den Artikeln 5, 6 und 7 und Kapitel III festgelegt.

(2) Die in Absatz 1 genannte Befugnis schließt die Möglichkeit ein, festzulegen, dass für bestimmte in Anhang I genannte Produktparameter keine Leistungsanforderungen oder keine Informationsanforderungen bzw. weder Leistungs- noch Informationsanforderungen festzulegen sind, wenn sich eine Anforderung in Bezug auf diese spezifischen Produktparameter negativ auf die für die betroffene Produktgruppe in Erwägung gezogenen Ökodesign-Anforderungen auswirken würde.

(3) Die in Absatz 1 genannte Befugnis schließt nicht die Möglichkeit ein, einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, in dem festgelegt wird, dass für eine Produktgruppe keine Ökodesign-Anforderungen erforderlich sind.

(4) In den gemäß Absatz 1 erlassenen delegierten Rechtsakten räumt die Kommission den Wirtschaftsteilnehmern ausreichend Zeit ein, um die in diesen delegierten Rechtsakten festgelegten Ökodesign-Anforderungen zu erfüllen, wobei sie insbesondere den Bedürfnissen von KMU, insbesondere Kleinstunternehmen, Rechnung trägt. Der Geltungsbeginn eines delegierten Rechtsakts muss mindestens 18 Monate nach seinem Inkrafttreten liegen; davon abweichend kann in hinreichend begründeten Ausnahmefällen für den gesamten Rechtsakt oder für bestimmte spezifische Anforderungen oder in Fällen einer teilweisen Aufhebung oder Änderung delegierter Rechtsakte ein früherer Geltungsbeginn festgelegt werden.

(5) In den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten delegierten Rechtsakten ergänzt die Kommission diese Verordnung durch Festlegung der anzuwendenden Konformitätsbewertungsverfahren entweder aus Modul A in Anhang IV dieser Verordnung oder aus den Modulen B bis H1 in Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG, wobei im Hinblick auf das betreffende Produkt oder Ökodesign-Anforderungen gemäß Artikel 43 dieser Verordnung die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden.

Sind für dasselbe Produkt nach anderen Rechtsvorschriften der Union verschiedene Konformitätsbewertungsmodule in Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG zu verwenden, so wird für die betreffende Ökodesign-Anforderung das in den in Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakten festgelegte Modul angewandt;

Wenn diese Verordnung für eine Produktgruppe gegebenenfalls ergänzend zu der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten (im Folgenden „Verordnung zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten“) greift, wird in dem gemäß Absatz 1 erlassenen delegierten Rechtsakt das Konformitätsbewertungsverfahren festgelegt, gegebenenfalls einschließlich aller Systeme, die aufgrund einer Maßnahme im Rahmen der Verordnung zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauproduktenvorgesehen sind, wobei die Merkmale der Produktgruppe, die einschlägigen Ökodesign-Anforderungen und die Kosten für die Wirtschaftsteilnehmer zu berücksichtigen sind.

(6) Die gemäß Absatz 1 erlassenen delegierten Rechtsakte können, wenn dies angesichts der Besonderheiten der Produktgruppe angebracht ist, beliebige der folgenden zusätzlichen Anforderungen enthalten:

a) wenn es für eine wirksame Marktüberwachung erforderlich ist:

   i) dass die Hersteller, ihre Bevollmächtigten oder Importeure die technischen Unterlagen und die EU-Konformitätserklärung über einen anderen Zeitraum als die in Artikel 27 Absatz 3, Artikel 28 Absatz 2 Buchstabe a bzw. Artikel 29 Absatz 7 genannten zehn Jahre ab dem Inverkehrbringen bzw. der Inbetriebnahme des jeweiligen Produkts aufbewahren, wobei der Art des betreffenden Produkts oder der betreffenden Ökodesign-Anforderungen Rechnung zu tragen ist;

   ii) dass die Wirtschaftsteilnehmer den Marktüberwachungsbehörden die Informationen gemäß Artikel 36 Absatz 2 Unterabsatz 2 für einen anderen Zeitraum als die dort genannten zehn Jahre nach der Lieferung des Produkts auf Anfrage zur Verfügung stellen;

   iii) dass die Hersteller, ihre Bevollmächtigten oder Importeure der Kommission oder den Marktüberwachungsbehörden gemäß Artikel 36 Absatz 3 unaufgefordert Teile der technischen Unterlagen, die sich auf das betreffende Produkt beziehen, digital zur Verfügung zustellen;

   iv) dass die Akteure der Lieferkette die in Artikel 38 aufgeführten Verpflichtungen erfüllen;

b) dass die Hersteller, ihre Bevollmächtigten oder Importeure, der Kommission gemäß Artikel 37 Absatz 1 Informationen über die Mengen eines unter die in Unterabsatz 1 dieses Artikels genannten delegierten Rechtsakte fallenden Produkts, die in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurden, zur Verfügung stellen;

c) wenn es erforderlich ist, um die energieeffiziente Nutzung von Produkten sicherzustellen oder künftige Ökodesign-Anforderungen zu entwickeln:

   i) dass die Produkte gemäß Artikel 37 Absatz 2 in der Lage sein müssen, die von ihnen während ihrer Nutzung verbrauchte Energie oder ihre Leistung im Verhältnis zu anderen in Anhang I genannten relevanten Produktparametern zu messen;

   ii) dass die Hersteller, ihre Bevollmächtigten oder Importeure die in Buchstabe i genannten während des Betriebs gewonnenen nicht personenbezogenen Daten erheben und sie der Kommission gemäß Artikel 37 Absatz 4 melden;

   iii) dass digitale Tools genutzt werden, um gemäß Artikel 39 Absatz 2 die Leistung eines Produkts in Bezug auf einen in Anhang I genannten Produktparameter zu berechnen;

d) um Transparenz in Bezug auf die Konformität mit den Ökodesign-Anforderungen zu gewährleisten, die Festlegung von Vorschriften für Kennzeichnungen gemäß Artikel 47, mit denen die Konformität mit den Ökodesign-Anforderungen ausgewiesen wird, für Produkte, die nicht unter die Anforderung der Anbringung der CE-Kennzeichnung vor dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme fallen.

(7) Der erste nach diesem Artikel erlassene delegierte Rechtsakt tritt nicht vor dem 19. Juli 2025 in Kraft.

Artikel 5

Ökodesign-Anforderungen

(1) Um den Umweltauswirkungen entgegenzuwirken, müssen die Ökodesign-Anforderungen in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten auf der Grundlage der in Anhang I genannten Produktparameter so gestaltet sein, dass sie die folgenden Produktaspekte (im Folgenden „Produktaspekte“) verbessern, sofern diese Produktaspekte für die betreffende Produktgruppe relevant sind:

a) Funktionsbeständigkeit,

b) Zuverlässigkeit,

c) Wiederverwendbarkeit,

d) Nachrüstbarkeit,

e) Reparierbarkeit,

f) die Möglichkeit der Wartung und Instandsetzung,

g) das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe,

h) Energieverbrauch und Energieeffizienz,

i) Wassernutzung und Wassereffizienz,

j) Ressourcennutzung und Ressourceneffizienz,

k) Rezyklatanteil,

l) die Möglichkeit der Wiederaufarbeitung,

m) Recyclingfähigkeit,

n) die Möglichkeit der Verwertung von Materialien,

o) Umweltauswirkungen, einschließlich des CO_2-Fußabdrucks und des Umweltfußabdrucks,

p) Menge des voraussichtlich entstehenden Abfalls.

(2) Mit den Ökodesign-Anforderungen wird durch die in Anhang I genannten Produktparameter gegebenenfalls sichergestellt, dass Produkte nicht vorzeitig obsolet werden, z. B. aufgrund von Gestaltungsentscheidungen der Hersteller, der Verwendung von Bauteilen, die deutlich weniger robust sind als andere Bauteile, der erschwerten Demontage von Schlüsselbauteilen, nicht verfügbarer Reparaturinformationen oder Ersatzteile, wenn die Software nach der Aktualisierung eines Betriebssystems nicht mehr funktioniert oder keine Software-Updates bereitgestellt werden.

(3) Die Kommission wählt die für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen erforderlichen Instrumente oder Methoden aus oder entwickelt diese.

(4) Ökodesign-Anforderungen werden jeweils für bestimmte Produktgruppen festgelegt. Sie können für einzelne Produkte, die zu einer bestimmten Produktgruppe gehören, unterschiedlich ausfallen.

(5) Produkte, die einzig der Verteidigung oder der nationalen Sicherheit dienen, werden von den Produktgruppen ausgeschlossen.

(6) Die Kommission kann horizontale Ökodesign-Anforderungen auch für diejenigen Produktgruppen festlegen, die nicht in den in Artikel 18 genannten Arbeitsplan aufgenommen wurden.

(7) Weisen zwei oder mehr Produktgruppen eine oder mehrere Ähnlichkeiten auf, die eine wirksame Verbesserung eines Produktaspekts auf der Grundlage gemeinsamer Informations- oder Leistungsanforderungen ermöglichen, so können horizontale Ökodesign-Anforderungen für diese Produktgruppen festgelegt werden (im Folgenden „horizontale Ökodesign-Anforderungen“). Bei den Überlegungen, ob horizontale Ökodesign-Anforderungen festgelegt werden sollten, berücksichtigt die Kommission auch die positiven Auswirkungen dieser Anforderungen auf die Verwirklichung der Ziele

dieser Verordnung, insbesondere die Möglichkeit, der Abdeckung eines breiten Spektrums von Produktgruppen in demselben delegierten Rechtsakt. Die Kommission kann die horizontalen Ökodesign-Anforderungen durch die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für eine bestimmte Produktgruppe ergänzen.

(8) Eine Ökodesign-Anforderung kann sich auf Produkte erstrecken, die unter eine in dem gemäß Artikel 21 Absatz 3 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgelistete Selbstregulierungsmaßnahme fallen, falls die Selbstregulierungsmaßnahme die Produktaspekte, die unter diese Ökodesign-Anforderung fallen, nicht erfasst.

(9) Ökodesign-Anforderungen umfassen, soweit zur Verbesserung der spezifischen Produktaspekte angemessen, eines oder beide der folgenden Elemente:

a) Leistungsanforderungen gemäß Artikel 6,

b) Informationsanforderungen gemäß Artikel 7.

(10) Bei der Ausarbeitung von Ökodesign-Anforderungen sorgt die Kommission für Kohärenz mit anderem Unionsrecht und

a) berücksichtigt Folgendes:

   i) Prioritäten der Union in den Bereichen Klima, Umwelt, Energieeffizienz, Ressourceneffizienz und -sicherheit, einschließlich schadstofffreier Kreislaufwirtschaft, und andere damit zusammenhängende Prioritäten und Ziele der Union,

   ii) einschlägiges Unionsrecht, einschließlich des Umfangs, in dem es die relevanten Produktaspekte behandelt,

   iii) einschlägige internationale Übereinkünfte,

   iv) Selbstregulierungsmaßnahmen,

   v) einschlägiges nationales Umweltrecht,

   vi) einschlägige europäische und internationale Normen,

b) führt eine Folgenabschätzung auf der Grundlage der besten verfügbaren Erkenntnisse und Analysen sowie gegebenenfalls auf der Grundlage zusätzlicher Studien und Forschungsergebnisse durch, die im Rahmen von Förderprogrammen der Union erarbeitet wurden. Die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für gewisse Produktaspekte darf nicht übermäßig durch Unsicherheiten in Bezug auf die Möglichkeit verzögert werden, Ökodesign-Anforderungen zur Verbesserung anderer Produktaspekte dieses Produkts festzulegen. Die Kommission stellt im Rahmen der Folgenabschätzung sicher, dass

   i) die verwendete Methode angegeben wird,

   ii) alle Produktaspekte analysiert werden und dass die Tiefe der Analyse der Produktaspekte deren jeweiliger Bedeutung mit Blick auf das betreffende Produkt gerecht wird,

   iii) Wechselbeziehungen zwischen den verschiedenen Produktaspekten ermittelt werden,

   iv) die erwarteten Veränderungen in Bezug auf die Umweltauswirkungen angegeben werden, nach Möglichkeit auch als CO_2-Fußabdruck und als Umweltfußabdruck quantifiziert,

   v) gegebenenfalls eine Analyse der Verfügbarkeit von Rohstoffen für den Instandsetzungssektor vorgenommen wird,

   vi) eine Bewertung aller relevanten Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen vorgenommen wird,

   vii) das Mindestleistungsniveau eines Produkts oder einer Produktgruppe berücksichtigt wird, das benötigt wird, damit in Zukunft die in Buchstabe a Ziffer i aufgeführten Prioritäten der Union erfüllt werden;

c) berücksichtigt einschlägige technische Informationen, die als Grundlage für Unionsrecht oder Instrumente der Union dienen oder daraus abgeleitet werden, einschließlich der Verordnung (EG) Nr. 66/2010, der Richtlinie 2010/75/EU, der gemäß der Verordnung (EU) 2020/852 angenommenen technischen Bewertungskriterien und EU-Kriterien für umweltorientiertes öffentliches Beschaffungswesen;

d) berücksichtigt den Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen;

e) trägt den Standpunkten Rechnung, die in dem in Artikel 19 genannten Ökodesign-Forum und der in Artikel 20 genannten Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten vertreten werden.

(11) Ökodesign-Anforderungen müssen die nachstehenden Kriterien erfüllen:

a) Es darf aus Sicht des Nutzers keine nennenswerten nachteiligen Auswirkungen auf die Funktionsweise des Produkts geben.

b) Es darf keine nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit von Personen geben.

c) Es darf keine nennenswerten nachteiligen Auswirkungen für die Verbraucher in Bezug auf die Erschwinglichkeit maßgeblicher Produkte, auch unter Berücksichtigung des Zugangs zu gebrauchten Produkten, der Funktionsbeständigkeit und der Lebenszykluskosten von Produkten, geben.

d) Es darf keine unverhältnismäßigen nachteiligen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftsteilnehmer und anderer Akteure in der Wertschöpfungskette, einschließlich KMU und insbesondere Kleinstunternehmen, geben.

e) Es darf nicht dazu kommen, dass Herstellern oder anderen Akteuren in der Wertschöpfungskette proprietäre Technologien aufgezwungen werden.

f) Es darf nicht dazu kommen, dass Herstellern oder anderen Akteuren in der Wertschöpfungskette, einschließlich KMU und insbesondere Kleinstunternehmen, unverhältnismäßige administrative Belastungen aufgebürdet werden.

(12) Ökodesign-Anforderungen müssen überprüfbar sein. Die Kommission ermittelt geeignete Mittel zur Überprüfung bestimmter Ökodesign-Anforderungen, auch direkt am Produkt oder auf Grundlage der technischen Unterlagen.

(13) Die Kommission veröffentlicht einschlägige Studien und Analysen, darunter auch die in Absatz 10 Buchstabe b genannten Folgenabschätzungen, die bei der Festlegung von Ökodesign-Anforderungen verwendet werden.

(14) Für jede von Ökodesign-Anforderungen betroffene Produktgruppe bestimmt die Kommission gegebenenfalls, welche Stoffe unter die Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 27 Buchstabe d fallen, wobei sie zumindest berücksichtigt, ob

a) die Stoffe auf Grundlage von Standardtechnologien das Wiederverwendungs- oder Recyclingverfahren komplizierter, kostspieliger, umweltschädlicher oder energie- oder ressourcenintensiver machen;

b) die Stoffe die technischen Eigenschaften oder Funktionen, den Nutzen oder den Wert des recycelten Materials aus dem Produkt oder der aus diesem recycelten Material hergestellten Produkte beeinträchtigen;

c) die Stoffe sich negativ auf die ästhetischen oder olfaktorischen Eigenschaften des recycelten Materials auswirken.

Artikel 6

Leistungsanforderungen

(1) In Bezug auf die Produktaspekte müssen Produkte die Leistungsanforderungen erfüllen, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

(2) Die Leistungsanforderungen beruhen auf den in Anhang I genannten relevanten Produktparametern und umfassen gegebenenfalls eines oder beide der folgenden Elemente:

a) Mindest- oder Höchstwerte in Bezug auf einen spezifischen Produktparameter oder eine Kombination von Produktparametern,

b) nicht quantitative Anforderungen zur Verbesserung der Leistung in Bezug auf einen oder mehrere dieser Produktparameter.

(3) Leistungsanforderungen auf der Grundlage des in Anhang I Buchstabe f genannten Produktparameters dürfen das Vorhandensein von Stoffen in Produkten nicht aus Gründen beschränken, die in erster Linie mit der Stoffsicherheit zusammenhängen.

Die Festlegung von Leistungsanforderungen verringert jedoch gegebenenfalls auch erhebliche Risiken für die Gesundheit des Menschen oder die Umwelt.

(4) Bei der Festlegung von Leistungsanforderungen wendet die Kommission das in Anhang II beschriebene Verfahren an.

Artikel 7

Informationsanforderungen

(1) In Bezug auf die Produktaspekte müssen Produkte die Informationsanforderungen erfüllen, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

(2) Die Informationsanforderungen müssen

a) mindestens Anforderungen in Bezug auf den digitalen Produktpass gemäß Kapitel III und Anforderungen in Bezug auf besorgniserregende Stoffe gemäß Absatz 5 umfassen;

b) gegebenenfalls auch verlangen, dass den Produkten folgende Informationen beigefügt werden:

i) Informationen über die Leistung des Produkts in Bezug auf einen oder mehrere der in Anhang I genannten Produktparameter, einschließlich eines Reparierbarkeitswerts, eines Funktionsbeständigkeitswerts, eines CO_2-Fußabdrucks oder eines Umweltfußabdrucks,

ii) Informationen für Kunden und andere Akteure über die Installation, Nutzung, Wartung und Reparatur des Produkts, um seine Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten und eine optimale Funktionsbeständigkeit sicherzustellen, gegebenenfalls über die Installation von Betriebssystemen Dritter, über die Sammlung zur Instandsetzung oder Wiederaufarbeitung sowie über die Rückgabe oder Handhabung des Produkts am Ende seiner Lebensdauer,

iii) Informationen für Behandlungsanlagen zu Zerlegung, Wiederverwendung, Instandsetzung, Recycling oder Entsorgung des Produkts am Ende der Lebensdauer,

iv) sonstige Informationen, die nachhaltige Produktentscheidungen der Kunden und die Handhabung des Produkts durch andere Parteien als den Hersteller beeinflussen könnten, um eine angemessene Verwendung, Werterhaltung und eine korrekte Behandlung am Ende der Lebensdauer zu erleichtern;

c) klar, leicht verständlich und auf die besonderen Merkmale der betreffenden Produktgruppen und der vorgesehenen Empfänger der Informationen zugeschnitten sein.

Für einen bestimmten Produktparameter kann eine Informationsanforderung festgelegt werden, unabhängig davon, ob für diesen spezifischen Produktparameter eine Leistungsanforderung festgelegt wird.

Enthält ein delegierter Rechtsakt horizontale Ökodesign-Anforderungen, so findet Buchstabe a keine Anwendung.

(3) Informationsanforderungen auf der Grundlage des in Anhang I Buchstabe f festgelegten Produktparameters betreffen nicht die Kennzeichnung des Vorhandenseins von Stoffen oder Gemischen, die in erster Linie mit deren Gefahr für die Gesundheit oder die Umwelt zusammenhängen.

(4) Bei der Festlegung der in Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i genannten Informationsanforderungen legt die Kommission, wo es angesichts der Charakteristik der Produktgruppe angemessen ist, Leistungsklassen fest.

Die Kommission kann die Leistungsklassen auf einzelne Parameter oder auf aggregierte Punktzahlen stützen. Solche Leistungsklassen können in absoluten Zahlen oder einer beliebigen anderen Form, die es potenziellen Kunden ermöglicht, die leistungsstärksten Produkte auszuwählen, ausgedrückt werden.

Diese Leistungsklassen entsprechen signifikanten Verbesserungen der Leistungsniveaus.

Beruhen die Leistungsklassen auf Parametern, für die Leistungsanforderungen festgelegt werden, so entspricht die niedrigste Klasse der Mindestleistung, die zum Zeitpunkt des Beginns der Anwendung der Leistungsklassen erforderlich ist.

(5) Sofern nicht in Absatz 6 Buchstabe b anders vorgesehen, ermöglichen die Informationsanforderungen die Rückverfolgung der besorgniserregenden Stoffe während des gesamten Lebenszyklus der betreffenden Produkte, es sei denn, eine solche Rückverfolgung wird bereits durch in einem anderen gemäß Artikel 4 in Bezug auf die betreffenden Produkte erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegten Informationsanforderungen ermöglicht, und umfassen mindestens Folgendes:

a) die Bezeichnung oder der Nummernkode der im Produkt enthaltenen besorgniserregenden Stoffe in der folgenden Form:

i) Bezeichnung in der Nomenklatur der Internationalen Union für reine und angewandte Chemie (IUPAC) oder eine andere internationale Bezeichnung, wenn die IUPAC-Bezeichnung nicht verfügbar ist;

ii) andere Bezeichnungen, auch allgemeine Bezeichnung, Handelsname, Abkürzung);

iii) die EG-Nummer gemäß dem Europäischen Verzeichnis der auf dem Markt vorhandenen chemischen Stoffe (EINECS), der Europäischen Liste der angemeldeten chemischen Stoffe (ELINCS) oder der No-longer-Polymer-Liste (NLP-Liste) oder gegebenenfalls und sofern dienlich die von der Europäischen Chemikalienagentur (ECHA) zugewiesene Nummer;

iv) Bezeichnung und Nummer des Chemical Abstract Service (CAS), sofern verfügbar;

b) der Teil des Produkts, der besorgniserregende Stoffe enthält;

c) die Konzentration, die Höchstkonzentration oder den Konzentrationsbereich der besorgniserregenden Stoffe im gesamten Produkt, in seinen relevanten Bauteilen oder seinen Ersatzteilen;

d) einschlägige Anweisungen für die sichere Verwendung des Produkts;

e) einschlägige Informationen für die Zerlegung, die Vorbereitung für die Verwendung, die Verwendung und das Recycling des Produkts sowie für die umweltgerechte Behandlung des Produkts am Ende seiner Lebensdauer.

Die Kommission kann gegebenenfalls für die betreffende Produktgruppe Schwellenwerte festlegen, ab denen die Informationsanforderung für besorgniserregende Stoffe gelten soll.

(6) Legt die Kommission Informationsanforderungen in einem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fest, muss dieser gegebenenfalls

a) den Zeitpunkt des Geltungsbeginns der in Absatz 5 Unterabsatz 1 genannten Informationsanforderungen enthalten, wobei erforderlichenfalls nach besorgniserregenden Stoffen differenziert wird,

b) hinreichend begründete Ausnahmen für besorgniserregende Stoffe oder Informationselemente von den in Absatz 5 Unterabsatz 1 genannten Informationsanforderungen auf Grundlage der technischen Durchführbarkeit oder Relevanz der Rückverfolgung besorgniserregender Stoffe, des Vorhandenseins von Analysemethoden zu deren Nachweis und Quantifizierung, der Notwendigkeit des Schutzes vertraulicher Geschäftsinformationen oder in anderen hinreichend begründeten Fällen vorsehen. Besorgniserregende Stoffe im Sinne des Artikels 2 Nummer 27 Buchstabe a dürfen nicht ausgenommen werden, wenn sie in Produkten, ihren betreffenden Bauteilen oder Ersatzteilen in einer Konzentration von mehr als 0,1 Massenprozent enthalten sind; und

c) für Kohärenz mit den bestehenden Informationsanforderungen im Unionsrecht und eine Minimierung des Verwaltungsaufwands, etwa durch geeignete technische Lösungen, sorgen.

(7) In den Informationsanforderungen ist anzugeben, wie die erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen sind. Wenn ein digitaler Produktpass verfügbar ist, sind die erforderlichen Informationen darin anzugeben und erforderlichenfalls auch auf eine oder mehrere der folgenden Arten bereitzustellen:

a) auf dem Produkt selbst,

b) auf der Verpackung des Produkts,

c) auf einem in Artikel 16 genannten Etikett,

d) in einer Bedienungsanleitung oder anderen dem Produkt beigefügten Unterlagen,

e) kostenfrei auf einer Website oder in einer Anwendung.

Informationen, die die Rückverfolgung besorgniserregender Stoffe gemäß Absatz 5 ermöglichen, sind entweder auf dem Produkt anzugeben oder über einen auf dem Produkt befindlichen Datenträger zugänglich zu machen.

(8) Die gemäß den Informationsanforderungen bereitzustellenden Informationen werden in einer Sprache zur Verfügung gestellt, die von den Kunden leicht verstanden werden kann und die von dem Mitgliedstaat festgelegt wird, auf dessen Markt das Produkt bereitgestellt oder in dem es in Betrieb genommen werden soll.

Artikel 8

Inhalt der delegierten Rechtsakte

In den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten werden mindestens die folgenden Elemente festgelegt:

a) die Definition der erfassten Produktgruppe(n), einschließlich der Liste der Warencodes gemäß Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates ([60]) und Produktbeschreibungen;

b) die Ökodesign-Anforderungen für die erfassten Produktgruppen;

c) gegebenenfalls die in Anhang I genannten Produktparameter, für die die Kommission gemäß Artikel 4 erklärt, dass keine Ökodesign-Anforderungen erforderlich sind;

d) die gemäß Artikel 39 Absatz 1 anzuwendenden Prüf-, Mess- oder Berechnungsnormen oder -methoden;

e) gegebenenfalls Anforderungen für die Verwendung digitaler Instrumente gemäß Artikel 39 Absatz 2;

f) soweit relevant, anzuwendende übergangsweise verwendete Methoden, harmonisierte Normen oder Teile davon, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht sind, oder gemeinsame Spezifikationen;

g) das Format, die Art und Weise sowie die Reihenfolge, in der die für die Überprüfung der Konformität erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen sind;

h) das gemäß Artikel 4 Absatz 5 zu verwendende Konformitätsbewertungsmodul; wenn ein anderes Modul als das in Anhang IV festgelegte Modul anzuwenden ist, sind die Gründe für die Wahl dieses Moduls anzugeben;

i) Anforderungen in Bezug auf Informationen, die der Hersteller zu übermitteln hat, einschließlich in Bezug auf die Elemente der technischen Unterlagen, die zur Prüfung der Konformität der Produkte mit den Ökodesign-Anforderungen erforderlich sind;

j) gegebenenfalls zusätzliche Informationsanforderungen gemäß den Artikeln 36 und 37;

k) die Länge der Übergangsfrist, während der die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme von Produkten zuzulassen haben, die den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakts in ihrem Hoheitsgebiet geltenden nationalen Maßnahmen entsprechen;

l) der Zeitpunkt für die Überprüfung des gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakts, wobei unter anderem Folgendes zu berücksichtigen ist:

   i) die Merkmale der Produktgruppe und ihres Marktes,

   ii) die Notwendigkeit, die Anforderungen anzupassen, um die Produkte nachhaltiger zu gestalten,

   iii) die politischen Ziele der Union,

   iv) der technische Fortschritt, und

   v) die Verfügbarkeit der Methoden;

([60]) Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1).

KAPITEL III

DIGITALER PRODUKTPASS

Artikel 9

Digitaler Produktpass

(1) Die Informationsanforderungen sehen vor, dass Produkte nur dann in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden dürfen, wenn ein digitaler Produktpass verfügbar ist, der im Einklang mit den gemäß Artikel 4 sowie Artikel 10 und Artikel 11 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten steht. Die Daten im digitalen Produktpass müssen richtig, vollständig und auf dem neuesten Stand sein.

(2) Die Anforderungen an den digitalen Produktpass, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind, müssen je nach erfasster Produktgruppe Folgendes umfassen:

a) die gemäß Anhang III in den digitalen Produktpass aufzunehmenden Daten;

b) einen oder mehrere zu verwendende Datenträger;

c) das Layout, in dem der Datenträger darzustellen ist, und seine Position;

d) die Angabe, ob der digitale Produktpass auf Modell-, Chargen- oder Artikelebene zu erstellen ist, und eine Definition dieser Ebenen;

e) die Art und Weise, in der der digitale Produktpass den Kunden, auch im Falle des Fernabsatzes, zugänglich zu machen ist, bevor sie durch einen Kauf-, Miet- oder Ratenkaufvertrag gebunden sind;

f) die Akteure, die Zugang zu Daten im digitalen Produktpass haben sollen, sowie die Art der ihnen jeweils zugänglich zu machenden Informationen;

g) die Akteure, die einen digitalen Produktpass erstellen oder die Daten in einem digitalen Produktpass aktualisieren sollen, und welche Daten sie einführen oder aktualisieren können; die Einzelheiten der Eingabe oder Aktualisierung von Daten;

h) die Einzelheiten zur Eingabe oder Update der Daten;

i) den Zeitraum, in dem der digitale Produktpass verfügbar sein muss, wobei dieser Zeitraum mindestens der voraussichtlichen Lebensdauer des betreffenden Produkts entsprechen muss.

(3) Durch die in Absatz 2 genannten Anforderungen wird

a) sichergestellt, dass die Akteure entlang der Wertschöpfungskette auf für sie relevante Produktinformationen umstandslos zugreifen und diese verstehen können;

b) die Überprüfung der Produktkonformität durch die zuständigen nationalen Behörden erleichtert; und

c) die Rückverfolgbarkeit von Produkten entlang der Wertschöpfungskette verbessert.

(4) Bei der Festlegung der Anforderungen im Zusammenhang mit dem digitalen Produktpass kann die Kommission bestimmte Produktgruppen von der Anforderung, einen digitalen Produktpass zu haben, ausnehmen, wenn

a) in Bezug auf die grundlegenden Anforderungen der Artikel 10 und 11 keine technischen Spezifikationen des digitalen Produktpasses verfügbar sind oder

b) andere Rechtsvorschriften der Union ein System für die digitale Bereitstellung von Informationen in Bezug auf eine Produktgruppe umfassen, für die die Kommission der Auffassung ist, dass sie die in Absatz 3 Buchstaben a und b genannten Ziele erreicht.

Artikel 10

Anforderungen an den digitalen Produktpass

(1) Ein digitaler Produktpass muss folgende grundlegende Bedingungen erfüllen:

a) Er ist über einen Datenträger mit einer dauerhaften eindeutigen Produktkennung verbunden.

b) Der Datenträger muss auf dem Produkt, seiner Verpackung oder den dem Produkt beigefügten Unterlagen im Einklang mit dem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt angebracht sein.

c) Der Datenträger und die eindeutigen Produktkennungen müssen einer oder mehreren der in Anhang III Absatz 2 genannten Normen oder gleichwertigen europäischen oder internationalen Normen entsprechen, bis die Fundstellen harmonisierter Normen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden;

d) Alle im digitalen Produktpass enthaltenen Daten beruhen auf offenen Standards, die in einem interoperablen Format entwickelt wurden, und müssen gegebenenfalls maschinenlesbar, strukturiert und durchsuchbar sein und über ein offenes interoperables Datenaustauschnetz ohne Anbieterbindung übertragen werden können und den grundlegenden Anforderungen nach diesem Artikel und Artikel 11 entsprechen.

e) Personenbezogene Daten, die sich auf die Kunden beziehen, dürfen nicht ohne deren ausdrückliche Einwilligung im Einklang mit Artikel 6 der Verordnung (EU) 2016/679 im digitalen Produktpass gespeichert werden;

f) Die im digitalen Produktpass enthaltenen Daten beziehen sich auf das Produktmodell, die Produktcharge oder den Artikel gemäß dem entsprechenden gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt.

g) Der Zugang zu den im digitalen Produktpass enthaltenen Informationen wird im Einklang mit den in diesem Artikel und in Artikel 11 festgelegten grundlegenden Anforderungen und mit den spezifischen Zugangsrechten auf Ebene der Produktgruppen gemäß den nach Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten geregelt.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 72 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang III Absatz 1 Buchstabe c und Anhang III Absatz 2 vor dem Hintergrund des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts zu ändern, indem die Normen ersetzt oder europäische oder internationale Normen hinzugefügt werden, denen die Datenträger, die eindeutigen Kennungen des Wirtschaftsteilnehmers und die eindeutigen Kennungen der Einrichtung entsprechen müssen, um die in diesem Artikel festgelegten Bedingungen zu erfüllen.

(2) Wenn anderes Unionsrecht die Aufnahme spezifischer Daten in den digitalen Produktpass vorschreiben oder zulassen, können diese Daten im Einklang mit dem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt in den digitalen Produktpass aufgenommen werden.

(3) Der Wirtschaftsteilnehmer, der das Produkt in Verkehr bringt,

a) stellt den Händlern und Anbietern von Online-Marktplätzen eine digitale Kopie des Datenträgers oder gegebenenfalls die eindeutige Produktkennung bereit, damit sie den Datenträger oder die eindeutige Produktkennung ihren potenziellen Kunden zur Verfügung stellen können, wenn sie keinen physischen Zugang zu dem Produkt haben.

b) stellt die in Buchstabe a genannte digitale Kopie oder den Link zu einer Website unverzüglich, in jedem Fall aber innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Erhalt der entsprechenden Aufforderung kostenlos zur Verfügung.

(4) Der Wirtschaftsteilnehmer stellt beim Inverkehrbringen des Produkts eine Sicherungskopie des digitalen Produktpasses über einen unabhängigen Digitalproduktpass-Drittdienstleister zur Verfügung.

Artikel 11

Technische Gestaltung und Einsatz des digitalen Produktpasses

Bei der technischen Gestaltung und dem Einsatz des digitalen Produktpasses müssen die folgenden grundlegenden Anforderungen erfüllt werden:

a) Digitale Produktpässe müssen in Bezug auf die technischen, semantischen und organisatorischen Aspekte der Ende-zu-Ende-Kommunikation und der Datenübertragung vollständig interoperabel mit anderen digitalen Produktpässen sein, die aufgrund delegierter Rechtsakte, die gemäß Artikel 4 erlassen wurden, erforderlich sind.

b) Kunden, Hersteller, Importeure, Vertreiber, Händler, fachlich kompetente Reparateure, unabhängige Wirtschaftsteilnehmer, Instandsetzungsbetriebe, Wiederaufbereitungsunternehmen, Recyclingunternehmen, Marktüberwachungs- und Zollbehörden, zivilgesellschaftliche Organisationen, Gewerkschaften und andere maßgebliche Akteure haben auf der Grundlage ihrer jeweiligen Zugangsrechte, die in dem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt festgelegt sind, kostenlos und einfachen Zugang zum digitalen Produktpass.

c) Der digitale Produktpass wird von dem für seine Ausstellung verantwortlichen Wirtschaftsteilnehmer oder von unabhängigen Digitalproduktpass-Drittdienstleistern gespeichert.

d) Wird für ein Produkt, das bereits über einen digitalen Produktpass verfügt, ein neuer digitaler Produktpass erstellt, so wird der neue Produktpass mit dem ursprünglichen digitalen Produktpass bzw. den ursprünglichen digitalen Produktpässen verknüpft.

e) Der digitale Produktpass bleibt während des Zeitraums, der in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt wurde, verfügbar, auch nach einer Insolvenz, einer Liquidation oder der Einstellung der Tätigkeit des Wirtschaftsteilnehmers in der Union, der für die Ausstellung des digitalen Produktpasses verantwortlich ist.

f) Das Recht auf die Eingabe, Änderung oder Aktualisierung von Daten im Produktpass wird auf der Grundlage der Zugangsrechte eingeschränkt, die in gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind.

g) Die Authentizität, Zuverlässigkeit und Integrität der Daten sind zu gewährleisten.

h) Digitale Produktpässe sind so zu gestalten und einzusetzen, dass ein hohes Maß an Sicherheit und Privatsphäre gewährleistet und Betrug vermieden wird.

Wird der digitale Produktpass gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe c von Digitalproduktpass-Drittdienstleistern gespeichert oder anderweitig verarbeitet, dürfen diese unabhängigen Digitalproduktpass-Drittdienstleister die Gesamtheit oder Teile der Daten nicht verkaufen, wiederverwenden oder über das für die Erbringung der betreffenden Speicher- oder Verarbeitungsdienste erforderliche Maß hinaus verarbeiten, es sei denn, dies wurde ausdrücklich mit dem Wirtschaftsteilnehmer vereinbart, der das Produkt in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 72 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den vorliegenden Artikel durch die Festlegung von Anforderungen, die Digitalproduktpass-Dienstleister erfüllen müssen, damit sie solche Dienstleister werden können, gegebenenfalls einschließlich eines Zertifizierungssystems zur Überprüfung der Einhaltung dieser Anforderungen, und durch die Festlegung von Anforderungen, die diese Diensteanbieter bei der Erbringung von digitalen Produktpass-Diensten erfüllen müssen, zu ergänzen.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen Verfahren für die Ausstellung und Überprüfung der digitalen Zertifikate von Wirtschaftsteilnehmern und anderen relevanten Akteuren festgelegt werden, die Zugangsrechte zu den im digitalen Produktpass enthaltenen Daten haben. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 12

Eindeutige Kennung

(1) Die in Anhang III Absatz 1 Buchstaben g und h genannten eindeutigen Kennungen der Wirtschaftsteilnehmer und die in Anhang III Absatz 1 Buchstabe i genannten eindeutigen Kennungen der Einrichtungen müssen den in Anhang III Absatz 1 Buchstabe c und Anhang III Absatz 2 genannten Normen oder gleichwertigen europäischen oder internationalen Normen entsprechen, bis die Fundstellen harmonisierter Normen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden.

(2) Steht noch keine in Anhang III Absatz 1 Buchstabe h genannte eindeutige Kennung des Wirtschaftsteilnehmers zur Verfügung, so beantragt der Wirtschaftsteilnehmer, der den digitalen Produktpass ausstellt oder aktualisiert, im Namen des betreffenden Akteurs eine eindeutige Kennung des Wirtschaftsteilnehmers und übermittelt diesem Akteur vollständige Angaben zur eindeutigen Kennung des Wirtschaftsteilnehmers, sobald diese ausgegeben ist.

Vor der Antragstellung gemäß Unterabsatz 1 holt der Wirtschaftsteilnehmer, der den digitalen Produktpass ausstellt oder aktualisiert, die Bestätigung des betreffenden Akteurs darüber ein, dass es noch keine eindeutige Kennung des Wirtschaftsteilnehmers gibt.

(3) Steht noch keine in Anhang III Absatz 1 Buchstabe i genannte eindeutige Kennung der Einrichtung zur Verfügung, so beantragt der Wirtschaftsteilnehmer, der den digitalen Produktpass ausstellt oder aktualisiert, im Namen des für den betreffenden Standort oder das betreffende Gebäude verantwortlichen Akteurs eine eindeutige Kennung der Einrichtung und übermittelt dem betreffenden Akteur vollständige Angaben zur eindeutigen Kennung der Einrichtung, sobald diese ausgegeben ist.

Vor der Antragstellung gemäß Unterabsatz 1 holt der Wirtschaftsteilnehmer, der den digitalen Produktpass ausstellt oder aktualisiert, die Bestätigung des betreffenden Akteurs darüber ein, dass es noch keine eindeutige Kennung der Einrichtung gibt.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 72 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung von Vorschriften und Verfahren für das Lebenszyklusmanagement von Datenträgern und von eindeutigen Kennungen zu ergänzen. Gegenstand dieser delegierten Rechtsakte ist insbesondere

a) die Festlegung von Vorschriften für Organisationen, die eine Ausgabestelle für eindeutige Kennungen und Datenträger werden möchten; und

b) die Festlegung von Vorschriften für Wirtschaftsteilnehmer, die ihre eigenen eindeutigen Kennungen und Datenträger erstellen möchten, ohne von einer Ausgabestelle für eindeutige Kennungen und Datenträger abhängig zu sein.

(5) In den gemäß Absatz 4 erlassenen delegierten Rechtsakten werden die folgenden Elemente festgelegt:

a) die Kriterien, die erfüllt sein müssen, um eine Ausgabestelle für eindeutige Kennungen und Datenträger zu werden,

b) die Rolle einer Ausgabestelle für eindeutige Kennungen und Datenträger,

c) die Vorschriften, mit denen sichergestellt wird, dass eindeutige Kennungen und Datenträger zuverlässig, überprüfbar und global einmalig sind,

d) die Vorschriften für die Erstellung, Pflege, Aktualisierung und Entfernung von eindeutigen Kennungen und Datenträgern,

e) die Vorschriften für die Datenverwaltung.

(6) Bei der Festlegung der in Absatz 4 genannten Vorschriften und Verfahren

a) bemüht sich die Kommission darum, die Interoperabilität zwischen verschiedenen Ansätzen sicherzustellen;

b) trägt die Kommission den einschlägigen bestehenden technischen Lösungen und Standards Rechnung;

c) stellt die Kommission sicher, dass die festgelegten Regeln und Verfahren so weit wie möglich technologieneutral bleiben.

Artikel 13

Digitales Produktpassregister

(1) Bis zum 19. Juli 2026 erstellt die Kommission ein digitales Register (im Folgenden „Register"), in dem auf sichere Weise mindestens die eindeutigen Produktkennungen gespeichert werden.

Bei Produkten, die in das Zollverfahren „Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr" übergeführt werden sollen, wird der Warencode im Register gespeichert.

In dem Register werden die in Artikel 77 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates ([61]) genannten individuellen Kennungen für Batterien gespeichert.

Die Kommission verwaltet das Register und stellt sicher, dass die in dem Register gespeicherten Daten sicher und im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Union, einschließlich der geltenden Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten, verarbeitet werden.

(2) Die Kommission legt in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten fest, welche weiteren Daten nicht nur in den digitalen Produktpass aufgenommen, sondern auch in dem Register zu speichern sind, wobei sie mindestens folgende Kriterien berücksichtigt:

a) die Notwendigkeit, die Überprüfung der Echtheit des digitalen Produktpasses zu ermöglichen;

b) die Relevanz der Informationen für die Verbesserung der Effizienz und Wirksamkeit der Marktüberwachungs- und Zollkontrollen;

c) die Notwendigkeit, einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsteilnehmer und die Zollbehörden zu vermeiden.

([61]) Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L 191 vom 28.7.2023, S. 1).

(3) In Bezug auf ihre Verantwortung für die Erstellung und Verwaltung des Registers und die Verarbeitung aller personenbezogenen Daten, die sich aus dieser Tätigkeit ergeben könnten, gilt die Kommission als Verantwortlicher im Sinne des Artikels 3 Nummer 8 der Verordnung (EU) 2018/1725.

(4) Der Wirtschaftsteilnehmer, der das Produkt in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, lädt die in den Absätzen 1 und 2 genannten Daten in das Register hoch.

(5) Beim Hochladen der in den Absätzen 1 und 2 genannten Daten durch den Wirtschaftsteilnehmer in das Register übermittelt das Register diesem Wirtschaftsteilnehmer automatisch eine eindeutige Registrierungskennung, die den drei für ein bestimmtes Produkt gemäß Absatz 4 in das Register hochgeladenen Kennungen zugeordnet ist. Diese Mitteilung des Registers gilt nicht als Nachweis der Einhaltung dieser Verordnung oder anderem Unionsrecht.

Die Kommission erlässt einen Durchführungsrechtsakt, in dem die Durchführungsbestimmungen für das Register festgelegt werden, einschließlich der in Unterabsatz 1 genannten Mitteilung der eindeutigen Registrierungskennung.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Die Kommission, die zuständigen nationalen Behörden und die Zollbehörden haben Zugang zu dem Register, damit sie ihre Aufgaben gemäß dem Unionsrecht wahrnehmen können.

Artikel 14

Webportal für Informationen im digitalen Produktpass

Die Kommission erstellt und pflegt ein öffentlich zugängliches Webportal, das es den Interessenträgern ermöglicht, die in digitalen Produktpässen enthaltenen Daten zu suchen und zu vergleichen. Das Webportal wird so gestaltet, dass sichergestellt ist, dass Interessenträger im Einklang mit ihren jeweiligen Zugriffsrechten nach den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten nach den Daten suchen und diese vergleichen können.

Artikel 15

Zollkontrollen im Zusammenhang mit dem digitalen Produktpass

(1) Eine Person, die beabsichtigt, ein Produkt, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, in das Zollverfahren „Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr“ zu überführen, übermittelt den Zollbehörden die eindeutige Registrierungskennung dieses Produkts gemäß Artikel 13 Absatz 5 bzw. stellt ihnen diese zur Verfügung.

Absatz 1 Unterabsatz 1 gilt ab dem Zeitpunkt, ab dem das Register einsatzbereit ist.

(2) Die Zollbehörden dürfen ein Produkt nur dann in den zollrechtlich freien Verkehr überführen, wenn sie mindestens überprüft haben, ob die in Artikel 13 Absatz 5 genannte eindeutige Registrierungskennung und der ihnen mitgeteilte oder ihnen zur Verfügung gestellte Warencode den im Register gespeicherten Daten entsprechen.

Die in Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes genannte Überprüfung erfolgt elektronisch und automatisch über die in Absatz 3 genannte Verknüpfung. Sie gilt ab dem Zeitpunkt, ab dem diese Verknüpfung einsatzbereit ist.

Die Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr gilt nicht als Nachweis für die Einhaltung dieser Verordnung oder anderem Unionsrecht.

(3) Die Kommission verknüpft das Register mit dem Single-Window-System der EU für den Austausch von Bescheinigungen im Zollbereich (EU CSW-CERTEX), wodurch der automatisierte Informationsaustausch mit den nationalen Zollsystemen über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll gemäß der Verordnung (EU) 2022/2399 ermöglicht wird.

Diese Verknüpfung ist innerhalb von vier Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens des in Artikel 13 Absatz 5 genannten Durchführungsrechtsakts einsatzbereit.

(4) Die Kommission und die Zollbehörden können die im digitalen Produktpass und im Register enthaltenen Daten zur Wahrnehmung ihrer sich aus dem Unionsrecht ergebenden Aufgaben, einschließlich des Risikomanagements, der Zollkontrollen und der Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 952/2013, abrufen und verwenden.

(5) Dieser Artikel lässt die Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und Kapitel VII der Verordnung (EU) 2019/1020 sowie anderes Unionsrecht unberührt.

KAPITEL IV

ETIKETTEN

Artikel 16

Etiketten

(1) Ist in den Informationsanforderungen festgelegt, dass die Informationen gemäß Artikel 7 Absatz 7 Buchstabe c auf einem Etikett anzugeben sind, wird in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten Folgendes festgelegt:

a) der Inhalt des Etiketts;

b) die Gestaltung des Etiketts, wobei Sichtbarkeit und Lesbarkeit sicherzustellen sind;

c) die Art und Weise, in der das Etikett den Kunden — auch im Fall des Fernabsatzes — unter Berücksichtigung der Anforderungen gemäß Artikel 32 und der Auswirkungen auf die betreffenden Wirtschaftsteilnehmer anzuzeigen ist;

d) gegebenenfalls elektronische Mittel für die Erstellung von Etiketten.

(2) Beinhaltet eine Informationsanforderung die Angabe der Leistungsklasse auf einem Etikett, muss die Gestaltung des in Absatz 1 Buchstabe b genannten Etiketts für Kunden klar und leicht verständlich sein und es ihnen ermöglichen, die Leistung des Produkts in Bezug auf den jeweiligen Produktparameter leicht zu vergleichen und sich für leistungsfähigere Produkte zu entscheiden.

(3) Können bei energieverbrauchsrelevanten Produkten, für die gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 eingeführte Energieetiketten gelten, Informationen über einen bestimmten Produktparameter, einschließlich der in Artikel 7 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung genannten Leistungsklassen, nicht in das Energieetikett aufgenommen werden und vorausgesetzt, diese Informationen werden als relevanter und umfassender als die vom Energieetikett erfassten Informationen betrachtet, so kann die Kommission, nachdem sie das Risiko, Kunden zu verwirren, den Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsteilnehmer und die beste Möglichkeit, diese speziellen Informationen mitzuteilen, geprüft hat, gegebenenfalls die Einführung eines Etiketts gemäß der vorliegenden Verordnung anstelle des gemäß der Verordnung (EU) 2017/1369 erstellten Energieetiketts verlangen.

(4) Bei der Festlegung der in Absatz 1 genannten Informationsanforderungen verlangt die Kommission gegebenenfalls, dass das Etikett Datenträger oder andere Mittel enthält, die den Kunden den Zugang zu zusätzlichen Informationen über das Produkt ermöglichen, einschließlich Mittel für den Zugang zum digitalen Produktpass.

(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Gestaltung der Etiketten gemäß Artikel 7 Absatz 7 Buchstabe c.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 17

Nachbildung von Etiketten

Produkte, die Etiketten tragen oder mit Etiketten versehen sind, die geeignet sind, die Kunden oder potenzielle Kunden durch Nachahmung der Etiketten gemäß Artikel 16 irrezuführen oder zu verwirren, oder Produkte, denen andere Informationen beigefügt sind, die geeignet sind, die Kunden oder potenzielle Kunden in Bezug auf die Etiketten gemäß dem genannten Artikel irrezuführen oder zu verwirren, dürfen nicht in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden.

KAPITEL V

PRIORISIERUNG, PLANUNG UND KONSULTATION

Artikel 18

Priorisierung und Planung

(1) Bei der Priorisierung von Produkten, die unter die Ökodesign-Anforderungen fallen sollen, analysiert die Kommission den potenziellen Beitrag dieser Produkte zur Verwirklichung der Klima-, Umwelt- und Energieeffizienzziele der Union und berücksichtigt dabei die folgenden Kriterien:

a) das Potenzial zur Verbesserung der Produktaspekte, ohne unverhältnismäßige Kosten zu verursachen, wobei insbesondere Folgendes berücksichtigt wird:

   i) fehlendes oder unzulängliches Unionsrecht oder das Versagen von Marktkräften bzw. Selbstregulierungsmaßnahmen, um das Ziel zufriedenstellend anzugehen, und

   ii) die Leistungsunterschiede der auf dem Markt bereitgestellten Produkte mit gleichwertigen Funktionen in Bezug auf die Produktaspekte;

b) das Verkaufs- und Handelsvolumen dieser Produkte in der Union;

c) die Verteilung der Klima- und Umweltauswirkungen, des Energieverbrauchs, des Ressourcenverbrauchs und des Abfallaufkommens dieser Produkte entlang der Wertschöpfungskette;

d) ob gemäß Artikel 4 erlassene delegierte Rechtsakte vor dem Hintergrund von Technologie- und Marktentwicklungen regelmäßig überarbeitet und angepasst werden müssen.

Zudem strebt die Kommission eine Bewertung der Frage an, ob mit diesen Produkten ein Beitrag zum Funktionieren des Binnenmarkts und zur Widerstandsfähigkeit der Wirtschaft der Union geleistet werden kann.

(2) Bei der Priorisierung von Aspekten, die von horizontalen Ökodesign-Anforderungen erfasst werden sollen, berücksichtigt die Kommission die Vorteile, die sich aus dem Einbeziehen eines großen Spektrums von Produkten in den selben delegierten Rechtsakt für das Erreichen der Ziele dieser Verordnung ergibt

(3) Die Kommission erlässt einen Arbeitsplan und macht ihn zusammen mit den einschlägigen vorbereitenden Unterlagen öffentlich zugänglich (im Folgenden „Arbeitsplan“). In dem Arbeitsplan wird eine Liste von Produktgruppen, die mit Blick auf die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen Vorrang haben, und der voraussichtliche Zeitplan für deren Festlegung angegeben. Diese Liste umfasst die Produktaspekte und Produktgruppen, denen im Hinblick auf die Festlegung horizontaler Ökodesign-Anforderungen Vorrang gegeben wird, sowie die unverkauften Verbraucherprodukte, für die — falls angezeigt — die Einführung eines Vernichtungsverbots durch die Wirtschaftsakteure auf der Grundlage der gemäß Artikel 26 Absatz 1 bereitgestellten konsolidierten Informationen und anderer verfügbarer Anhaltspunkte in Betracht gezogen werden soll.

Die Kommission prüft bei der erstmaligen Ermittlung der Produkte, für die sie zu prüfen gedenkt, ob den Wirtschaftsteilnehmern die Vernichtung untersagt wird, insbesondere die Aufnahme von Elektro- und Elektronikgeräten.

Der Arbeitsplan betrifft einen Zeitraum von mindestens drei Jahren und wird regelmäßig aktualisiert.

Beim Erlass oder der Aktualisierung des Arbeitsplans berücksichtigt die Kommission die in den Absätzen 1 und 2 festgelegten Kriterien.

(4) Vor dem Erlass eines Arbeitsplans legt die Kommission dem Europäischen Parlament dessen Entwurf vor.

(5) Im ersten Arbeitsplan, der bis zum 19. April 2025 zu erlassen ist, räumt die Kommission den folgenden Produktgruppen Vorrang ein:

a) Eisen und Stahl,

b) Aluminium,

c) Textilien, insbesondere Bekleidung und Schuhwerk,

d) Möbel, einschließlich Matratzen,

e) Reifen,

f) Waschmittel,

g) Anstrichmittel,

h) Schmierstoffe,

i) Chemikalien,

j) energieverbrauchsrelevante Produkte, für die erstmals Ökodesign-Anforderungen festgelegt werden sollen oder für die bestehende, aufgrund der Richtlinie 2009/125/EG angenommene Durchführungsmaßnahmen im Rahmen der vorliegenden Verordnung zu überprüfen sind, und

k) Produkte der Informations- und Kommunikationstechnologie und sonstige Elektronikgeräte.

Die Kommission begründet ihre Entscheidung im Arbeitsplan, wenn sie eine der in Unterabsatz 1 genannten Produktgruppen nicht in den ersten Arbeitsplan oder andere Produktgruppen in den Arbeitsplan aufgenommen hat.

(6) Sofern keine angemessenen Leistungs- und Informationsanforderungen für den Umweltfußabdruck und den CO_2-Fußabdruck von Zement gemäß der Verordnung zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauproduktenfestgelegt wurden, legt die Kommission nicht vor dem 31. Dezember 2028 und spätestens bis zum 1. Januar 2030 in einem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt Ökodesign-Anforderungen für Zement fest.

(7) Die Kommission unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat jährlich über die Fortschritte bei der Umsetzung des Arbeitsplans.

Artikel 19

Ökodesign-Forum

Die Kommission setzt ein Ökodesign-Forum als Sachverständigengruppe ein, an der von den Mitgliedstaaten benannte Sachverständige und alle an dem in Rede stehenden Produkt oder der in Rede stehenden Produktgruppe interessierten Kreise ausgewogen und wirksam beteiligt sind.

Das Ökodesign-Forum leistet insbesondere Beiträge in folgender Form:

a) Ausarbeitung von Ökodesign-Anforderungen,

b) Ausarbeitung von Arbeitsplänen,

c) Prüfung der Wirksamkeit der festgelegten Marktüberwachungsmechanismen,

d) Beurteilung von Selbstregulierungsmaßnahmen,

e) Beurteilung des Verbots der Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte zusätzlich zu denen, die in der Liste in Anhang VII enthalten sind.

Artikel 20

Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten

Die Kommission setzt als Untergruppe des Ökodesign-Forums eine Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten ein, die sich aus von den Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen zusammensetzt.

Diese Sachverständigen leisten insbesondere Beiträge in folgender Form:

a) Ausarbeitung von Ökodesign-Anforderungen,

b) Beurteilung von Selbstregulierungsmaßnahmen,

c) Austausch von Informationen und bewährten Verfahren in Bezug auf Maßnahmen zur Verbesserung der Einhaltung dieser Verordnung,

d) Festlegung von Prioritäten gemäß Artikel 26.

Artikel 21

Selbstregulierungsmaßnahmen

(1) Wirtschaftsteilnehmer können der Kommission Selbstregulierungsmaßnahmen zur Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für Produkte unterbreiten, wenn diese Produkte nicht in den Geltungsbereich eines gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakts fallen und nicht in den Arbeitsplan aufgenommen wurden. Diese Wirtschaftsteilnehmer müssen dabei nachweisen, dass die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Kriterien erfüllt sind.

(2) Eine gemäß Absatz 1 unterbreitete Selbstregulierungsmaßnahme muss die folgenden Informationen enthalten:

a) eine Liste der Wirtschaftsteilnehmer, die die Selbstregulierungsmaßnahme unterzeichnet haben;

b) die Ökodesign-Anforderungen an Produkte, die unter die Selbstregulierungsmaßnahme fallen;

c) einen detaillierten, transparenten und objektiven Überwachungsplan mit klar aufgeführten Aufgaben für die Industrie und die unabhängigen Prüfer, einschließlich der in Anhang VI Nummer 6 festgelegten Kriterien;

d) Regeln zu den von den Unterzeichnern zu meldenden Informationen sowie zu Prüfungen und Kontrollen;

e) Regeln zu den Folgen der Nichteinhaltung durch einen Unterzeichner, die Bestimmungen enthalten, nach denen der Unterzeichner, wenn er nicht innerhalb von drei Monaten ausreichende Korrekturmaßnahmen ergriffen hat, aus der Liste der Unterzeichner der Selbstregulierungsmaßnahme gestrichen wird;

f) einen Hinweis, inwiefern mit der gemäß Absatz 1 unterbreiteten Selbstregulierungsmaßnahme die ökologische Nachhaltigkeit von Produkten im Einklang mit den Zielen dieser Verordnung schneller und kostengünstiger verbessert wird, als dies bei einem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt der Fall wäre; diesem Hinweis sind Nachweise beizufügen, bei denen es sich um eine strukturierte technische, ökologische und wirtschaftliche Analyse handelt, mit der die Ökodesign-Anforderungen und Ziele der Selbstregulierungsmaßnahme begründet und die Auswirkungen dieser Ökodesign-Anforderungen bewertet werden.

Die Unterzeichner der Selbstregulierungsmaßnahme müssen die in diesem Absatz genannten Informationen stets auf dem neuesten Stand halten und auf einer öffentlich und unentgeltlich zugänglichen Website bereitstellen.

Die Unterzeichner der Selbstregulierungsmaßnahme unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Änderungen der Selbstregulierungsmaßnahme, insbesondere über alle sie betreffenden Änderungen.

(3) Die Kommission bewertet die unterbreitete Selbstregulierungsmaßnahme und holt erforderlichenfalls wissenschaftliche Gutachten von dezentralen Agenturen der Union ein. In dieser Bewertung überprüft die Kommission, ob folgende Kriterien erfüllt sind:

a) die Selbstregulierungsmaßnahme wurde von mindestens zwei Wirtschaftsteilnehmern unterbreitet;

b) der mengenmäßige Marktanteil der Unterzeichner der Selbstregulierungsmaßnahme in Bezug auf die unter diese Maßnahme fallenden Produkte beträgt mindestens 80 % der in Verkehr gebrachten oder in Betrieb genommenen Einheiten;

c) die Selbstregulierungsmaßnahme trägt schneller oder kostengünstiger dazu bei, die ökologische Nachhaltigkeit von Produkten im Einklang mit den Zielen dieser Verordnung zu verbessern und den freien Warenverkehr im Binnenmarkt sicherzustellen als ein gemäß Artikel 4 erlassener delegierter Rechtsakt und besteht aus Ökodesign-Anforderungen, die für die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung erforderlich sind;

d) die Selbstregulierungsmaßnahme erfüllt die in Anhang VI festgelegten Kriterien;

e) die Selbstregulierungsmaßnahme steht im Einklang mit dem Unionsrecht und den internationalen Handelsverpflichtungen der Union.

Die Kommission erlässt einen Durchführungsrechtsakt mit einer Liste von Selbstregulierungsmaßnahmen, die die Kriterien dieses Artikels erfüllen. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(4) Die Kommission kann die Unterzeichner einer Selbstregulierungsmaßnahme, die in einem gemäß Absatz 3 Unterabsatz 2 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt ist, jederzeit auffordern, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine überarbeitete und aktualisierte Fassung der Maßnahme vorzulegen, wenn es zu der betreffenden Produktgruppe relevante Markt- oder Technologieentwicklungen gibt. Hat die Kommission Grund zu der Annahme, dass die in diesem Artikel festgelegten Kriterien nicht mehr erfüllt sind, so legen die Unterzeichner innerhalb von drei Monaten nach der Aufforderung durch die Kommission eine überarbeitete und aktualisierte Fassung dieser Maßnahme vor.

(5) Sobald eine Selbstregulierungsmaßnahme in einem Durchführungsrechtsakt gemäß Absatz 3 Unterabsatz 2 aufgeführt ist, erstatten die Unterzeichner dieser Maßnahme der Kommission in regelmäßigen, in diesem Durchführungsrechtsakt festgelegten Abständen Bericht zu den Fortschritten bei der Verwirklichung der Ziele der Selbstregulierungsmaßnahmen und weisen dabei nach, dass die in Absatz 3 festgelegten Kriterien weiterhin erfüllt sind.

Der in Anhang VI Nummer 6 genannte unabhängige Prüfer setzt die Kommission davon in Kenntnis, wenn ein Unterzeichner die Anforderungen nicht erfüllt.

Fortschrittsberichte einschließlich der Berichte des unabhängigen Prüfers über die Einhaltung der Anforderungen sowie Mitteilungen über die Nichterfüllung der Anforderungen und entsprechende Korrekturmaßnahmen werden von den Unterzeichnern auf einer öffentlich zugänglichen Website bereitgestellt.

(6) Ist die Kommission der Auffassung, dass eine Selbstregulierungsmaßnahme, die in einem gemäß Absatz 3 Unterabsatz 2 erlassenen Durchführungsrechtsakt aufgeführt ist, die in diesem Artikel festgelegten Kriterien nicht mehr erfüllt oder haben die Unterzeichner dieser Selbstregulierungsmaßnahme die in Absatz 4 genannte Frist nicht eingehalten, so streicht sie im Wege von Durchführungsrechtsakten diese Maßnahme aus der in Absatz 3 genannten Liste. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Wurde eine Selbstregulierungsmaßnahme aus der Liste gemäß Absatz 3 gestrichen, so kann die Kommission in einem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt Ökodesign-Anforderungen festlegen, die für das unter diese Selbstregulierungsmaßnahme fallende Produkt gelten.

Artikel 22

Kleine und mittlere Unternehmen

(1) Im Rahmen der Programme zugunsten von KMU und insbesondere Kleinstunternehmen stellt die Kommission sicher, dass es Initiativen gibt, die diesen Unternehmen helfen, die ökologische Nachhaltigkeit, unter anderem die Energieeffizienz, in ihre Wertschöpfungskette einzubeziehen.

(2) Beim Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 verabschiedet die Kommission in Ergänzung dieser delegierten Rechtsakte erforderlichenfalls digitale Instrumente und Leitlinien, mit denen den Besonderheiten von KMU und insbesondere Kleinstunternehmen Rechnung getragen wird, die im betreffenden Sektor des Produkts oder der Produktgruppe tätig sind, um die Umsetzung dieser Verordnung durch diese Unternehmen zu erleichtern. Bei der Ausarbeitung dieser Leitlinien konsultiert die Kommission Vertretungsorganisationen von KMU.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um KMU und insbesondere Kleinstunternehmen dabei zu unterstützen, die Ökodesign-Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte einzuhalten. Die Mitgliedstaaten konsultieren Vertretungsorganisationen von KMU zu der Frage, welche Maßnahmen KMU als nützlich erachten.

Diese Maßnahmen umfassen mindestens die Sicherstellung der Verfügbarkeit von zentralen Anlaufstellen oder ähnlichen Strukturen zur Sensibilisierung für Ökodesign-Anforderungen und zur Schaffung von Verknüpfungsmöglichkeiten für KMU und insbesondere Kleinstunternehmen, damit diese sich auf die Ökodesign-Anforderungen einstellen können.

Unbeschadet der geltenden Vorschriften über staatliche Beihilfen können diese Maßnahmen Folgendes umfassen:

a) finanzielle Unterstützung, unter anderem in Form von steuerlichen Vergünstigungen und Investitionen in die physische und digitale Infrastruktur,

b) Zugang zu Finanzmitteln,

c) Fachschulungen für Führungskräfte und Mitarbeiter,

d) organisatorische und technische Unterstützung.

KAPITEL VI

VERNICHTUNG UNVERKAUFTER VERBRAUCHERPRODUKTE

Artikel 23

Allgemeiner Grundsatz zur Verhinderung der Vernichtung

Die Wirtschaftsakteure ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, von denen nach vernünftigem Ermessen angenommen werden kann, dass mit ihnen verhindert werden kann, dass unverkaufte Verbraucherprodukte vernichtet werden müssen.

Artikel 24

Offenlegung von Informationen über unverkaufte Verbraucherprodukte

(1) Wirtschaftsteilnehmer, die unverkaufte Verbraucherprodukte unmittelbar entsorgen oder in ihrem Auftrag entsorgen lassen, müssen Folgendes offenlegen:

a) die Anzahl und das Gewicht der pro Jahr entsorgten unverkauften Verbraucherprodukte nach Art oder Kategorie der Produkte;

b) die Gründe für die Entsorgung der Produkte und, falls geltend gemacht, die einschlägige Ausnahme nach Artikel 25 Absatz 5;

c) den Anteil der zugeführten entsorgten Produkte — sei es direkt oder über einen Dritten –zu jeder der folgenden Tätigkeiten: Vorbereitung zur Wiederverwendung einschließlich Instandsetzung und Wiederaufarbeitung, zum Recycling, zu sonstiger Verwertung einschließlich der energetischen Verwertung und zur Beseitigung, im Einklang mit der Abfallhierarchie gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2008/98/EG;

d) die Maßnahmen, die zum Zwecke der Verhinderung der Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte geplant wurden.

Die Wirtschaftsteilnehmer legen die in Unterabsatz 1 genannten Informationen klar und deutlich erkennbar zumindest auf einer leicht zugänglichen Seite ihrer Website offen. Wirtschaftsteilnehmer, die gemäß Artikel 19a oder 29a der Richtlinie 2013/34/EU verpflichtet sind, die Nachhaltigkeitsberichterstattung in ihrem Lagebericht zu veröffentlichen, können auch diese Informationen in die Nachhaltigkeitsberichterstattung aufnehmen.

Die Wirtschaftsteilnehmer legen die in Unterabsatz 1 genannten Informationen jährlich offen und nehmen als Teil dieser Informationen die im vorangegangenen Geschäftsjahr entsorgten unverkauften Verbraucherprodukte auf. Sie machen die Informationen für jedes Jahr öffentlich zugänglich. Die erste Offenlegung umfasst die unverkauften Verbraucherprodukte, die im ersten vollständigen Geschäftsjahr, in dem diese Verordnung in Kraft ist, entsorgt wurden.

Dieser Absatz findet auf Kleinst- und Kleinunternehmen keine Anwendung.

Dieser Absatz findet auf mittlere Unternehmen ab dem 19. Juli 2030 Anwendung.

(2) Die Wirtschaftsteilnehmer übermitteln auf Anfrage der Kommission oder einer zuständigen nationalen Behörde alle Informationen und Unterlagen, die für den Nachweis der Lieferung und des Empfangs der gemäß Absatz 1 Buchstabe c dieses Artikels offengelegten entsorgten Produkte erforderlich sind, sowie — falls relevant — die Informationen, die für den Nachweis der Anwendbarkeit einer Ausnahme gemäß Artikel 25 Absatz 5 notwendig sind, es sei denn, diese Informationen stehen der zuständigen nationalen Behörde auf der Grundlage eines anderen Rechtsakts zur Verfügung. Diese Informationen und Unterlagen werden innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der Anfrage auf Papier oder in elektronischer Form übermittelt.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten und das Format für die Offenlegung der in Absatz 1 genannten Informationen einschließlich der Abgrenzung der Art oder Kategorie der Produkte sowie die Vorgehensweise für die Überprüfung der Informationen festgelegt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Der erste entsprechende Durchführungsrechtsakt wird bis zum 19. Juli 2025 erlassen.

Artikel 25

Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte

(1) Ab dem 19. Juli 2026 ist die Vernichtung der in Anhang VII aufgeführten unverkauften Verbraucherprodukte verboten.

Dieser Absatz findet auf Kleinst- und Kleinunternehmen keine Anwendung.

Dieser Absatz findet auf mittlere Unternehmen ab dem 19. Juli 2030 Anwendung.

(2) Wirtschaftsteilnehmer, die dem in Absatz 1 genannten Verbot nicht unterliegen, dürfen unverkaufte Verbraucherprodukte, die ihnen zum Zwecke der Umgehung dieses Verbots geliefert werden, nicht vernichten.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 72 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII zu folgenden Zwecken zu erlassen:

a) Aufnahme Produkte, um den Umweltauswirkungen ihrer Vernichtung Rechnung zu tragen,

b) falls notwendig, Aktualisierung der Einträge innerhalb von Produktgruppen, um sie an etwaige Änderungen ihrer jeweiligen Warencodes oder -bezeichnungen anzupassen, die in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 vorgenommen werden.

(4) Bei der Ausarbeitung eines gemäß Absatz 3 Buchstabe a erlassenen delegierten Rechtsakts unternimmt die Kommission folgende Schritte:

a) Bewertung der Verbreitung und der Umweltauswirkungen der Vernichtung bestimmter unverkaufter Verbraucherprodukte,

b) Berücksichtigung der von den Wirtschaftsteilnehmern gemäß Artikel 24 Absatz 1 offengelegten Informationen,

c) Durchführung einer Folgenabschätzung auf der Grundlage der besten verfügbaren Erkenntnisse und Analysen sowie erforderlichenfalls zusätzlicher Studien.

In diesem delegierten Rechtsakt werden sein Geltungsbeginn und etwaige Stufen- oder Übergangsregelungen bzw. -fristen festgelegt.

(5) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 72 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung von Ausnahmen vom Verbot der Vernichtung von in Anhang VII aufgeführten unverkauften Verbraucherprodukten, sofern diese Ausnahmen aus folgenden Gründen angemessen sind:

a) Gesundheits-, Hygiene- und Sicherheitsgründe;

b) Schäden an Produkten, die bei der Handhabung entstehen oder festgestellt werden, nachdem Produkte zurückgegeben worden sind, und die nicht kosteneffizient repariert werden können;

c) fehlende Eignung der Produkte für den vorgesehenen Zweck unter Berücksichtigung, sofern anwendbar, des Unionsrechts und nationalem Recht bzw. technischer Normen auf Unions- oder nationaler Ebene;

d) Ablehnung von Produkten für die Verwendung als Spende;

e) fehlende Eignung der Produkte für die Vorbereitung zur Wiederverwendung oder Wiederaufarbeitung;

f) Unverkäuflichkeit von Produkten aufgrund eines Verstoßes gegen Rechte des geistigen Eigentums, einschließlich gefälschter Produkte;

g) Vernichtung ist die Option mit den geringsten negativen Umweltauswirkungen.

In diesen delegierten Rechtsakten kann auch festgelegt werden, dass das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Verbot der Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte oder die in Artikel 24 festgelegte Offenlegungspflicht auf Kleinst- und Kleinunternehmen Anwendung findet, wenn genügend Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass dieses Verbot bzw. diese Pflicht möglicherweise über solche Unternehmen umgangen wird.

Der erste in Unterabsatz 1 genannte delegierte Rechtsakt wird spätestens am 19. Juli 2025 erlassen.

Artikel 26

Konsolidierte Information zu unverkauften Verbraucherprodukten

Die Kommission veröffentlicht spätestens am 19. Juli 2027 und danach alle 36 Monate auf ihrer Website konsolidierte Informationen über die Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte und macht dabei folgende Angaben:

a) Verbreitung der Vernichtung bestimmter Gruppen unverkaufter Verbraucherprodukte pro Jahr auf der Grundlage der von den Wirtschaftsteilnehmern gemäß Artikel 24 Absatz 1 offengelegten Informationen;

b) relative Umweltauswirkungen der Vernichtung unverkaufter Verbraucherprodukte je Produktgruppe.

KAPITEL VII

PFLICHTEN DER WIRTSCHAFTSTEILNEHMER

Artikel 27

Pflichten der Hersteller

(1) Wenn Hersteller Produkte, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, in Verkehr bringen oder in Betrieb nehmen, stellen sie Folgendes sicher:

a) Die Produkte wurden im Einklang mit den Leistungsanforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte entworfen und hergestellt.

b) Den Produkten wurden die nach Artikel 7 und den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten erforderlichen Informationen beigefügt.

c) Im Einklang mit Artikel 9 und den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten liegt für die Produkte ein digitaler Produktpass und eine Sicherungskopie seiner aktuellen Fassung vor, die gemäß Artikel 10 Absatz 4 von einem unabhängigen Digitalproduktpass-Drittdienstleister gespeichert wird.

(2) Bevor die Hersteller ein Produkt in Verkehr bringen oder in Betrieb nehmen, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, führen sie das in diesem delegierten Rechtsakt festgelegte Konformitätsbewertungsverfahren durch oder lassen es in ihrem Namen durchführen und erstellen die erforderlichen technischen Unterlagen.

Wurde mit diesem Verfahren nachgewiesen, dass ein Produkt, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, den geltenden Anforderungen entspricht, so stellen die Hersteller eine EU-Konformitätserklärung gemäß Artikel 44 aus und bringen die CE-Kennzeichnung gemäß Artikel 46 an. Wenn die Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe d alternative Vorschriften festgelegt hat, muss der Hersteller jedoch im Einklang mit diesen Vorschriften eine entsprechende Konformitätskennzeichnung anbringen.

(3) Die Hersteller bewahren die technischen Unterlagen und die EU-Konformitätserklärung über einen Zeitraum von zehn Jahren ab dem Inverkehrbringen bzw. der Inbetriebnahme eines Produkts, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, auf, es sei denn, in diesem delegierten Rechtsakt wurde ein anderer Zeitraum festgelegt.

(4) Die Hersteller stellen durch geeignete Verfahren sicher, dass bei Produkten, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen und die Teil einer Serienfertigung sind, stets Konformität mit den geltenden Anforderungen sichergestellt ist. Änderungen am Herstellungsverfahren, an der Produktgestaltung oder den Produkteigenschaften sowie Änderungen der harmonisierten Normen, gemeinsamen Spezifikationen oder anderen technischen Spezifikationen, auf die bei Erklärung der Produktkonformität verwiesen wird oder die bei der Überprüfung der Konformität herangezogen werden, werden von den Herstellern angemessen berücksichtigt, und falls die Hersteller feststellen, dass die Konformität des Produkts dadurch beeinträchtigt wird, so führen sie eine erneute Bewertung entsprechend dem in Absatz 2 genannten anwendbaren Konformitätsbewertungsverfahren durch oder lassen eine solche erneute Bewertung durchführen.

(5) Die Hersteller stellen sicher, dass ihre Produkte, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, eine Typen-, Chargen- oder Seriennummer oder ein anderes Kennzeichen zu ihrer Identifikation tragen, oder, falls dies aufgrund der Größe oder Art des Produkts nicht möglich ist, dass die erforderlichen Informationen auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigefügten Unterlagen angegeben werden.

(6) Bei Produkten, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, müssen die Hersteller ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke, ihre Postanschrift und die elektronischen Kommunikationsmittel, über die sie erreicht werden können, folgendermaßen angeben:

a) im etwaigen öffentlichen Teil des digitalen Produktpasses und

b) auf dem Produkt selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigefügten Unterlagen.

In dieser Anschrift muss eine zentrale Stelle angegeben werden, unter der der Hersteller kontaktiert werden kann. Die Kontaktdaten müssen klar, verständlich und lesbar sein.

(7) Die Hersteller stellen sicher, dass Produkten, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, in digitalem Format eine Gebrauchsanleitung des Produkts (im Folgenden „digitale Gebrauchsanleitung“) in einer Sprache beigefügt ist, die leicht verstanden werden kann und die vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegt wird. Diese digitale Gebrauchsanleitung muss klar, verständlich und lesbar sein und mindestens — wie in dem genannten delegierten Rechtsakten vorgesehen — die Informationen enthalten, die in Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii festgelegt sind.

Die Hersteller müssen jedoch auf Papier in prägnanter Form Sicherheitsinformationen und eine Gebrauchsanleitung, die für die Gesundheit und Sicherheit der Kunden und anderer relevanter Akteure relevant sind, bereitstellen.

Wenn der Hersteller die digitale Gebrauchsanleitung bereitstellt, muss er sie in einen digitalen Produktpass aufnehmen und sie über den entsprechenden Datenträger zugänglich machen oder, falls der digitale Produktpass nicht anwendbar ist, auf dem Produkt oder, wenn dies nicht möglich ist, auf dessen Verpackung oder in beigefügten Unterlagen angeben, wie auf die digitale Gebrauchsanleitung zugegriffen werden kann.

Der Hersteller muss die digitale Gebrauchsanleitung in einem Format zur Verfügung stellen, das heruntergeladen und auf einem elektronischen Gerät gespeichert werden kann, sodass sie stets zugänglich ist, und er muss sie während der erwarteten Lebensdauer des Produkts, jedoch mindestens zehn Jahre nach dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme des Produkts, online zugänglich machen.

Auf Verlangen des Verbrauchers beim Kauf oder bis zu sechs Monate nach dem Kauf muss der Hersteller die digitale Gebrauchsanleitung innerhalb eines Monats nach Erhalt dieses Verlangens unentgeltlich auf Papier bereitstellen.

In den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten kann festgelegt werden, dass bestimmte Informationen, die Teil der digitalen Gebrauchsanleitung sind, auch auf Papier bereitgestellt werden müssen.

(8) Hersteller, die der Auffassung sind oder Grund zu der Annahme haben, dass ein unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallendes, von ihnen in Verkehr gebrachtes oder in Betrieb genommenes Produkt nicht den Anforderungen dieses delegierten Rechtsakts entspricht, ergreifen unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Konformität dieses Produkts herzustellen oder es erforderlichenfalls sofort vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

Die Hersteller unterrichten unverzüglich die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sie das Produkt auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen haben, über die mutmaßliche Nichtkonformität und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.

(9) Die Hersteller machen Kommunikationskanäle wie eine Telefonnummer, eine E-Mail-Adresse oder einen speziellen Bereich auf ihrer Website öffentlich verfügbar, wobei sie den Barrierefreiheitsanforderungen für Menschen mit Behinderungen Rechnung tragen, damit die Kunden Beschwerden oder Bedenken in Bezug auf die mögliche Nichtkonformität von Produkten vorbringen können.

Die Hersteller führen ein Verzeichnis der eingegangenen Beschwerden und Bedenken und stellen es auf Verlangen einer Marktüberwachungsbehörde zur Verfügung, und zwar so lange, wie es für die Zwecke dieser Verordnung erforderlich ist, jedoch nicht länger als fünf Jahre nach deren Eingang.

(10) Bei Produkten, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, müssen die Hersteller der zuständigen nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle für den Nachweis der Konformität der betreffenden Produkte erforderlichen Informationen und Unterlagen einschließlich der technischen Unterlagen in einer Sprache, die von

dieser Behörde leicht verstanden werden kann, übermitteln. Diese Informationen und Unterlagen sind so bald wie möglich und in jedem Fall innerhalb von 15 Tagen nach Eingang eines von dieser Behörde geäußerten Verlangens auf Papier oder in elektronischer Form zu übermitteln.

Die Hersteller kooperieren mit der zuständigen nationalen Behörde bei allen Korrekturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Nichtkonformität mit den Anforderungen, die in einem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt vorgesehen sind.

Artikel 28

Bevollmächtigte

(1) Ein Hersteller kann schriftlich einen Bevollmächtigten benennen.

Die Pflichten gemäß Artikel 27 Absatz 1 und die Erstellung der technischen Unterlagen sind nicht Teil des Auftrags des Bevollmächtigten.

(2) Ein Bevollmächtigter nimmt die im Auftrag des Herstellers festgelegten Aufgaben wahr. Der Auftrag muss es dem Bevollmächtigten ermöglichen, mindestens folgende Aufgaben wahrzunehmen:

a) Aufbewahrung der EU-Konformitätserklärung und der technischen Unterlagen für die nationalen Marktüberwachungsbehörden über einen Zeitraum von zehn Jahren ab dem Inverkehrbringen bzw. der Inbetriebnahme eines Produkts, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, es sei denn, in diesem delegierten Rechtsakt wurde ein anderer Zeitraum festgelegt;

b) auf Verlangen der zuständigen nationalen Behörden Kooperation bei allen ergriffenen Maßnahmen im Hinblick auf Fälle der Nichtkonformität der Produkte, die zum Auftrag des Bevollmächtigten gehören;

c) auf begründetes Verlangen einer zuständigen nationalen Behörde so bald wie möglich und jedenfalls innerhalb von 15 Tagen nach Eingang eines solchen Verlangens Übermittlung aller zum Nachweis der Konformität des Produkts erforderlichen Informationen und Unterlagen an diese Behörde in einer Sprache, die für diese Behörde leicht verständlich ist;

d) Beendigung des Auftrags, falls der Hersteller seine Pflichten aus dieser Verordnung verletzt.

Artikel 29

Pflichten der Importeure

(1) Importeure dürfen in Bezug auf Produkte, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, nur Produkte in Verkehr bringen, die die Anforderungen der geltenden delegierten Rechtsakte erfüllen.

(2) Bevor Importeure ein Produkt, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, in Verkehr bringen, müssen sie Folgendes sicherstellen:

a) der Hersteller hat das entsprechende Konformitätsbewertungsverfahren durchgeführt und die technischen Unterlagen erstellt,

b) dem Produkt wurden die nach Artikel 7 und den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten erforderlichen Informationen beigefügt und

c) im Einklang mit Artikel 9 und den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten liegt für die Produkte ein digitaler Produktpass und eine Sicherungskopie seiner aktuellen Fassung vor, die gemäß Artikel 10 Absatz 4 von einem unabhängigen Digitalproduktpass-Drittdienstleister gespeichert wird.

Der Importeur muss ferner sicherstellen, dass ein Produkt, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, mit der erforderlichen CE-Kennzeichnung gemäß Artikel 45, gegebenenfalls im Einklang mit den Vorschriften und Bedingungen gemäß Artikel 46, oder einer alternativen Konformitätskennzeichnung entsprechend einem gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe d erlassenen delegierten Rechtsakt versehen ist, dass dem Produkt die erforderlichen Unterlagen beigefügt sind und dass der Hersteller die Anforderungen des Artikels 27 Absätze 5 und 6 erfüllt hat.

Ist ein Importeur der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Produkt die Anforderungen der geltenden gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte nicht erfüllt, so darf er dieses Produkt weder in Verkehr bringen noch in Betrieb nehmen, bis die Konformität des Produkts hergestellt ist.

(3) Bei Produkten, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, müssen die Importeure ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke, ihre Postanschrift und die elektronischen Kommunikationsmittel, über die sie erreicht werden können, folgendermaßen angeben:

a) im etwaigen öffentlichen Teil des digitalen Produktpasses und

b) auf dem Produkt selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem Produkt beigefügten Unterlagen.

Die Kontaktdaten müssen klar, verständlich und lesbar sein.

(4) Die Importeure müssen sicherstellen, dass einem Produkt, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, eine digitale Gebrauchsanleitung die in einer Sprache zur Verfügung gestellt wird, die leicht verstanden werden kann und die vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegt wird. Diese Gebrauchsanleitung muss klar, verständlich und lesbar sein und mindestens — wie in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen — die Informationen enthalten, die in Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii festgelegt sind. Die in Artikel 27 Absatz 7 Unterabsätze 4 und 5 niedergelegten Verpflichtungen gelten entsprechend.

(5) Solange sich ein Produkt in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Importeure, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Konformität des Produkts mit den Anforderungen des gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakts nicht beeinträchtigen.

(6) Importeure, die der Auffassung sind oder Grund zu der Annahme haben, dass ein unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallendes Produkt, das sie in Verkehr gebracht haben, nicht den Anforderungen dieses Rechtsakts entspricht, ergreifen unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Konformität dieses Produkts herzustellen oder es sofort vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

Die Importeure unterrichten unverzüglich die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sie das Produkt auf dem Markt bereitgestellt haben, über die mutmaßliche Nichtkonformität und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.

(7) Die Importeure bewahren über einen Zeitraum von zehn Jahren ab dem Inverkehrbringen bzw. der Inbetriebnahme eines Produkts, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, eine Kopie der EU-Konformitätserklärung für die Marktüberwachungsbehörden auf und sorgen dafür, dass sie diesen die technischen Unterlagen auf Verlangen vorlegen können, es sei denn, in jenem delegierten Rechtsakt wurde ein anderer Zeitraum festgelegt.

(8) Bei Produkten, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, müssen die Importeure der zuständigen nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle für den Nachweis der Konformität der betreffenden Produkte erforderlichen Informationen und Unterlagen einschließlich der technischen Unterlagen in einer Sprache, die von dieser Behörde leicht verstanden werden kann, übermitteln. Diese Informationen und Unterlagen sind so bald wie möglich und in jedem Fall innerhalb von 15 Tagen nach Eingang eines von dieser Behörde geäußerten Verlangens auf Papier oder in elektronischer Form zu übermitteln.

Die Importeure kooperieren mit der zuständigen nationalen Behörde bei allen Korrekturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Nichtkonformität mit den Anforderungen, die in einem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt vorgesehen sind.

Artikel 30

Pflichten der Vertreiber

(1) Wenn Vertreiber ein Produkt, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, auf dem Markt bereitstellen, so gehen sie mit der gebührenden Sorgfalt in Bezug auf die in den anwendbaren delegierten Rechtsakten festgelegten Anforderungen vor.

(2) Bevor Vertreiber ein Produkt, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, auf dem Markt bereitstellen, müssen sie Folgendes sicherstellen:

a) Das Produkt ist mit der CE-Kennzeichnung gemäß den Artikeln 45 und 46 oder mit einer gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe d erlassenen Konformitätskennzeichnung versehen und, falls einschlägig, etikettiert oder verfügt über einen digitalen Produktpass gemäß dem delegierten Rechtsakt.

b) Dem Produkt sind die erforderlichen Unterlagen und eine digitale Gebrauchsanleitung beigefügt, die in einer Sprache zur Verfügung gestellt werden, die von den Kunden leicht verstanden werden kann und die vom betreffenden Mitgliedstaat festgelegt wird, und diese Anleitung ist klar, verständlich und lesbar und enthält mindestens — wie in dem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt vorgesehen — die Informationen, die in Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii festgelegt sind. Die in Artikel 27 Absatz 7 Unterabsätze 4 und 5 niedergelegten Verpflichtungen gelten entsprechend.

c) Der Hersteller und der Importeur haben die Anforderungen des Artikels 27 Absätze 5 und 6 sowie des Artikels 29 Absatz 3 erfüllt.

(3) Sind Vertreiber vor Bereitstellung eines Produkts auf dem Markt der Auffassung oder haben sie Grund zu der Annahme, dass das Produkt oder der Hersteller die Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakte nicht erfüllt, so dürfen sie dieses Produkt erst auf dem Markt bereitstellen, wenn die Konformität des Produkts hergestellt ist oder der Hersteller die Anforderungen erfüllt.

Solange sich ein Produkt in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Vertreiber, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Konformität des Produkts mit den Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakte nicht beeinträchtigen.

(4) Vertreiber, die der Auffassung sind oder Grund zu der Annahme haben, dass ein von ihnen auf dem Markt bereitgestelltes Produkt nicht den Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakte entspricht, stellen sicher, dass die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergriffen werden, um die Konformität dieses Produkts herzustellen, es erforderlichenfalls vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

Die Vertreiber unterrichten unverzüglich die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sie das Produkt auf dem Markt bereitgestellt haben, über die mutmaßliche Nichtkonformität und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.

(5) Die Vertreiber übermitteln der zuständigen nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen, zu denen sie Zugang haben und die für den Nachweis der Konformität eines Produkts erforderlich sind. Diese Informationen und Unterlagen sind innerhalb von 15 Tagen nach Eingang eines Verlangens dieser Behörde auf Papier oder in elektronischer Form zu übermitteln.

Die Vertreiber kooperieren mit der zuständigen nationalen Behörde bei allen Korrekturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Nichtkonformität mit dem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt.

Artikel 31

Pflichten der Händler

(1) Die Händler stellen sicher, dass ihre Kunden und ihre potenziellen Kunden Zugang zu allen einschlägigen, dem Produkt beiliegenden Informationen haben, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgeschrieben sind; dies gilt auch für den Fernabsatz.

(2) Die Händler stellen sicher, dass der digitale Produktpass — wie in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe e festgelegt und in den gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten vorgesehen — ihren Kunden und ihren potenziellen Kunden leicht zugänglich ist; dies gilt auch für den Fernabsatz.

(3) Die Händler — dies gilt auch für den Fernabsatz –

a) müssen den Kunden und den potenziellen Kunden die Etiketten gemäß Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe b oder c auf gut sichtbare Weise darbieten,

b) müssen im Einklang mit den gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten in visuellem oder technischem Werbematerial für ein bestimmtes Modell auf die Informationen der Etiketten gemäß Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe b oder c Bezug nehmen und

c) dürfen andere Etiketten, Markierungen, Symbole oder Beschriftungen, mit denen die Kunden und potenziellen Kunden in Bezug auf die Informationen auf dem Etikett über die Ökodesign-Anforderungen irregeführt oder verwirrt werden könnten, weder bereitstellen noch anbringen.

Artikel 32

Pflichten im Zusammenhang mit Etiketten

(1) Wenn in einem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt vorgesehen ist, dass Produkte mit einem in Artikel 16 genannten Etikett versehen sein müssen, sind die Wirtschaftsteilnehmer, die die Produkte in Verkehr bringen oder in Betrieb nehmen, zu Folgendem verpflichtet:

a) Sie stellen sicher, dass jedem einzelnen Produkt unentgeltlich ein gedrucktes Etikett gemäß jenem delegierten Rechtsakt beigefügt ist,

b) sie stellen einem Händler unentgeltlich, umgehend und in jedem Fall innerhalb von fünf Werktagen nach Aufforderung des Händlers gedruckte Etiketten oder digitale Kopien des Etiketts zur Verfügung und

c) sie stellen sicher, dass ihre Etiketten korrekt sind, und erstellen im Rahmen des geltenden Konformitätsbewertungsverfahrens ausreichende technische Unterlagen, anhand deren die Richtigkeit ihrer Etiketten überprüft werden kann.

(2) Wenn in einem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt vorgesehen ist, dass Produkte mit einem in Artikel 16 genannten Etikett versehen sein müssen, ist der Wirtschaftsteilnehmer, der die Produkte auf dem Markt bereitstellt oder in Betrieb nimmt, zu Folgendem verpflichtet:

a) Er nimmt im Einklang mit den gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten in visuellem Werbematerial oder in technischem Werbematerial für ein bestimmtes Modell auf die Informationen der Etiketten Bezug.

b) Er darf andere Etiketten, Markierungen, Symbole oder Beschriftungen, mit denen die Kunden oder potenziellen Kunden in Bezug auf die Informationen auf dem Etikett über die Ökodesign-Anforderungen irregeführt oder verwirrt werden könnten, weder bereitstellen noch anbringen.

Artikel 33

Pflichten der Fulfilment-Dienstleister

Die Fulfilment-Dienstleister stellen sicher, dass die Bedingungen während der Lagerhaltung, Verpackung, Adressierung oder dem Versand von Produkten, die sie handhaben und die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, die Konformität der Produkte mit diesem delegierten Rechtsakt nicht beeinträchtigen.

Artikel 34

Fälle, in denen die Pflichten der Erzeuger auch für Importeure und Vertreiber gelten

Importeure oder Vertreiber gelten für die Zwecke dieser Verordnung als Hersteller, wenn sie

a) ein Produkt, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, unter ihrem Namen oder ihrer Handelsmarke in Verkehr bringen oder

b) ein solches, bereits in Verkehr gebrachtes Produkt so verändern, dass die Konformität mit den Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakte, unter die das Produkt fällt, beeinträchtigt wird.

Artikel 35

Pflichten von* Anbietern von *Online-Marktplätzen und Online-Suchmaschinen

(1) Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung gelten die allgemeinen Verpflichtungen gemäß den Artikeln 11 und 30 der Verordnung (EU) 2022/2065.

Unbeschadet der in Unterabsatz 1 genannten allgemeinen Verpflichtungen arbeiten Anbieter von Online-Marktplätzen auf Aufforderung der Marktüberwachungsbehörden und in konkreten Fällen mit den Marktüberwachungsbehörden zusammen, um Maßnahmen zu unterstützen, die ergriffen wurden, um die Nichtkonformität eines Produkts, das über die Dienste der Online-Marktplätze online zum Verkauf angeboten wurde oder wird, abzuwenden oder — falls das nicht möglich ist — zu mindern.

(2) Was die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) 2019/1020 übertragenen Befugnisse betrifft, so übertragen die Mitgliedstaaten ihren Marktüberwachungsbehörden die Befugnis, die Anbieter von Online-Marktplätzen in Bezug auf sämtliche Produkte, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen einschlägigen delegierten Rechtsakt fallen, anzuweisen, gegen einen oder mehrere bestimmte Inhalte, die ein nicht konformes Produkt betreffen, vorzugehen, auch indem sie diese Inhalte entfernen. Solche Inhalte gelten als rechtswidrige Inhalte im Sinne des Artikels 3 Buchstabe h der Verordnung (EU) 2022/2065. Die Marktüberwachungsbehörden können solche Anordnungen gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2022/2065 erlassen.

(3) Anbieter von Online-Marktplätzen richten eine zentrale Kontaktstelle zur direkten Kommunikation mit den Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Konformität mit dieser Verordnung ein.

Dabei kann es sich um dieselbe Kontaktstelle wie die in Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2023/988 des Europäischen Parlaments und des Rates ([62]) oder die in Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2022/2065 genannte Kontaktstelle handeln.

Artikel 36

Informationspflichten der Wirtschaftsteilnehmer

(1) Stellen Wirtschaftsteilnehmer Produkte, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, im Fernabsatz auf dem Markt bereit, so stellen sie sicher, dass das Produktangebot mindestens die folgenden eindeutigen und gut sichtbaren Informationen aufweist:

a) den Namen, den eingetragenen Handelsnamen oder die eingetragene Handelsmarke des Herstellers sowie die Postanschrift und die E-Mail-Adresse, unter denen der Hersteller kontaktiert werden kann,

b) falls der Hersteller nicht in der Union ansässig ist, den Namen, die Postanschrift, die E-Mail-Adresse und die Telefonnummer des in der Union ansässigen Wirtschaftsteilnehmers im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1020, und

c) Angaben, anhand deren das Produkt identifiziert werden kann, einschließlich einer Abbildung des Produkts, seiner Art und sonstiger Produktkennungen.

(2) Auf begründetes Verlangen stellen die Wirtschaftsteilnehmer den Marktüberwachungsbehörden folgende Informationen zur Verfügung:

a) den Namen aller Wirtschaftsteilnehmer, von denen sie Produkte, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, bezogen haben,

b) den Namen aller Wirtschaftsteilnehmer, an die sie solche Produkte abgegeben haben, sowie die Mengen und die genauen Modelle solcher Produkte.

Die Wirtschaftsteilnehmer müssen sicherstellen, dass sie die in Unterabsatz 1 genannten Informationen für einen Zeitraum von zehn Jahren nach dem Bezug der betreffenden Produkte und für einen Zeitraum von zehn Jahren nach der Abgabe dieser Produkte vorlegen können, es sei denn, in dem in Absatz 1 genannten delegierten Rechtsakt wurde ein anderer Zeitraum festgelegt. Diese Informationen sind innerhalb von 15 Tagen nach Eingang eines Verlangens der Marktüberwachungsbehörde auf Papier oder in elektronischer Form zu übermitteln.

(3) Wenn die Kommission Hersteller, deren Bevollmächtigte oder Importeure dazu auffordert, Teile der technischen Unterlagen zum betreffenden Produkt gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe a Ziffer iii digital zur Verfügung zu stellen, so berücksichtigt die Kommission folgende Kriterien:

a) die Notwendigkeit, den Marktüberwachungsbehörden die Überprüfung zu erleichtern, ob die Hersteller, ihre Bevollmächtigten und Importeure die geltenden Anforderungen einhalten, und

b) die Notwendigkeit, das Entstehen eines unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands für die Wirtschaftsteilnehmer, insbesondere für KMU, zu verhindern.

([62]) Verordnung (EU) 2023/988 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 über die allgemeine Produktsicherheit, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie (EU) 2020/1828 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2001/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 87/357/EWG des Rates (ABl. L 135 vom 23.5.2023, S. 1).

Die Kommission legt fest, auf welche Weise die entsprechenden Teile der technischen Unterlagen zur Verfügung gestellt werden müssen. Wenn der digitale Produktpass vorhanden ist, werden die technischen Unterlagen auf diesem Wege zur Verfügung gestellt.

Artikel 37

Überwachungs- und Berichterstattungspflichten der Wirtschaftsteilnehmer

(1) Wenn die Kommission Hersteller, deren Bevollmächtigte oder Importeure dazu auffordert, ihr gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe b Informationen zu den Mengen eines Produkts zur Verfügung zu stellen, berücksichtigt die Kommission folgende Kriterien:

a) die Verfügbarkeit von Erkenntnissen, die die Marktdurchdringung des entsprechenden Produkts betreffen und notwendig sind, um die Überarbeitung der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte, unter die das Produkt fällt, zu erleichtern,

b) die Notwendigkeit, das Entstehen eines unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands für die Wirtschaftsteilnehmer, insbesondere für KMU, zu verhindern, und

c) die Nützlichkeit der erforderlichen Informationen und die Verhältnismäßigkeit dieser Anforderung.

Die Kommission legt den Zeitraum fest, auf den sich die in Unterabsatz 1 genannten Informationen beziehen müssen. Diese Informationen müssen nach Produktmodell aufgeschlüsselt sein.

Die Kommission legt fest, auf welche Weise und wie oft die einschlägigen Informationen zur Verfügung zu stellen sind.

Die Kommission stellt sicher, dass die zur Verfügung gestellten Informationen sicher und im Einklang mit dem Unionsrecht verarbeitet werden.

(2) Wenn die Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe c Ziffer i vorschreibt, dass ein Produkt in der Lage sein muss, die von ihm während seiner Nutzung verbrauchte Energie oder seine Leistung im Verhältnis zu anderen in Anhang I genannten relevanten Produktparametern zu messen, berücksichtigt sie folgende Kriterien:

a) den Nutzen von während des Betriebs gewonnenen Daten für ein besseres Verständnis und eine bessere Steuerung des Energieverbrauchs oder der Leistung des Produkts durch die Endnutzer,

b) die technische Durchführbarkeit der Speicherung von während des Betriebs gewonnenen Daten,

c) die Notwendigkeit, das Entstehen eines unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands für die Wirtschaftsteilnehmer, insbesondere für KMU, zu verhindern, und

d) die Notwendigkeit, sicherzustellen, dass keine Daten erhoben werden, die die Identifizierung von Einzelpersonen oder Rückschlüsse auf das Verhalten einzelner Personen ermöglichen.

(3) Für Produkte, die unter eine Anforderung nach Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe c fallen, müssen, falls anwendbar, im Einklang mit den in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Kriterien die resultierenden während des Betriebs gewonnenen Daten gespeichert und für den Endnutzer sichtbar gemacht werden.

(4) Wenn die Kommission Hersteller, deren Bevollmächtigte oder Importeure dazu verpflichtet, die in Absatz 2 des vorliegenden Titels, gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe c Ziffer ii zu erfassen und ihr diese Daten zu melden, berücksichtigt sie dabei folgende Kriterien:

a) den Nutzen von nicht personenbezogenen während des Betriebs gewonnenen Daten für die Kommission bei der Überarbeitung von Ökodesign-Anforderungen oder bei der Bereitstellung statistischer Daten an die Marktüberwachungsbehörden für deren risikobasierte Analyse und

b) die Notwendigkeit, das Entstehen eines unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwands für die Wirtschaftsteilnehmer, insbesondere für KMU, zu verhindern.

(5) Die in Absatz 4 genannten Anforderungen können insbesondere Folgendes umfassen:

a) Erfassung anonymisierter, während des Betriebs gewonnenen Daten, wenn auf diese über das Internet zugegriffen werden kann, nach ausdrücklichem Einverständnis des Endnutzers zur Bereitstellung dieser Daten;

b) Meldung der Daten an die Kommission mindestens einmal im Jahr.

Ist eine Meldung gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe b erforderlich, so enthalten diese Daten, sofern verfügbar, die Kennnummer des Modells, wie sie in der in Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/1369 genannten Produktdatenbank registriert ist, sowie, falls für die Leistung dieser Produkte relevant, allgemeine geografische Informationen über die Produkte.

(6) Die Kommission legt in dem einschlägigen delegierten Rechtsakt die Einzelheiten und das Format für die Meldung der in Absatz 4 genannten nicht personenbezogenen während des Betriebs gewonnenen Daten fest.

(7) Die Kommission bewertet regelmäßig die gemäß Absatz 4 erhaltenen nicht personenbezogenen während des Betriebs gewonnenen Daten und veröffentlicht, falls zweckmäßig, aggregierte Datensätze.

Artikel 38

Anforderungen an die Akteure der Lieferkette

Wenn es in dem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt so festgelegt ist, müssen die Akteure der Lieferkette

a) den Herstellern, den notifizierten Stellen und den zuständigen nationalen Behörden auf Verlangen und unentgeltlich die verfügbaren einschlägigen Informationen über die Produkte, die sie liefern, oder die Dienstleistungen, die sie erbringen, zur Verfügung stellen;

b) es den Herstellern in Ermangelung der unter Buchstabe a genannten Informationen gestatten, die Produkte, die sie liefern, oder die Dienstleistungen, die sie erbringen, selbst zu bewerten, und diesen Herstellern Zugang zu den einschlägigen Unterlagen oder Einrichtungen gewähren, und

c) es den notifizierten Stellen und den zuständigen nationalen Behörden ermöglichen, die Richtigkeit der einschlägigen Informationen, die sich auf ihre Tätigkeiten beziehen, zu überprüfen.

KAPITEL VIII

PRODUKTKONFORMITÄT

Artikel 39

Prüf-, Mess- und Berechnungsmethoden

(1) Zur Feststellung und Überprüfung der Konformität mit den Ökodesign-Anforderungen werden Prüfungen, Messungen und Berechnungen unter Verwendung harmonisierter Normen oder anderer zuverlässiger, genauer und reproduzierbarer Methoden durchgeführt, die dem allgemein anerkannten Stand der Technik Rechnung tragen. Diese Methoden müssen die in den einschlägigen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten genannten Anforderungen an Prüf-, Mess- und Berechnungsmethoden erfüllen.

(2) Bei der Festlegung der Anforderung für die Verwendung digitaler Instrumente gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe c Ziffer iii berücksichtigt die Kommission folgende Kriterien:

a) die Notwendigkeit, die harmonisierte Anwendung der Berechnungsmethoden sicherzustellen, und

b) die Notwendigkeit, den Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsteilnehmer so gering wie möglich zu halten.

Die digitalen Instrumente müssen für die Wirtschaftsteilnehmer frei zugänglich sein.

Artikel 40

Vorbeugung der Umgehung und Leistungsverschlechterung

(1) Wirtschaftsteilnehmer dürfen keinerlei Verhalten an den Tag legen, das der Konformität von Produkten mit dieser Verordnung zuwiderläuft, unabhängig davon, ob dieses Verhalten vertraglicher, geschäftlicher, technischer oder anderer Art ist.

(2) Produkte, die in den Anwendungsbereich eines gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakts fallen, dürfen nicht in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, wenn sie aufgrund ihrer Gestaltung ihr Verhalten oder ihre Eigenschaften bei einer Prüfung ändern, um ein günstigeres Ergebnis für einen oder mehrere der Produktparameter zu erzielen, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten geregelt sind.

Für die Zwecke dieses Absatzes gelten Produkte, die aufgrund ihrer Gestaltung erkennen können, dass sie geprüft werden, und ihre Leistung automatisch entsprechend anpassen, sowie Produkte, die so voreingestellt sind, dass sie ihre Leistung zum Zeitpunkt der Prüfung anpassen, als Produkte, die so gestaltet sind, dass sie aufgrund ihrer Gestaltung ihr Verhalten oder ihre Eigenschaften bei einer Prüfung ändern.

(3) Wirtschaftsteilnehmer, die Produkte in Verkehr bringen oder in Betrieb nehmen, die in den Anwendungsbereich eines gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakts fallen, dürfen keine prüfungsspezifischen Anleitungen herausgeben, durch die sich das Verhalten oder die Eigenschaften der Produkte ändern, um ein günstigeres Ergebnis für einen oder mehrere der Produktparameter zu erzielen, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten geregelt sind.

Für die Zwecke dieses Absatzes gelten prüfungsspezifischen Anleitungen, durch die sich das Verhalten oder die Eigenschaften des Produkts ändern, als Anleitungen, die vor einer Prüfung zu einer manuellen Veränderung des Produkts und so zur Änderung der Leistung des Produkts führen.

(4) Produkte, die in den Anwendungsbereich eines gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakts fallen, dürfen nicht in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, wenn sie aufgrund ihrer Gestaltung ihr Verhalten oder ihre Eigenschaften innerhalb eines kurzen Zeitraums nach der Inbetriebnahme des Produkts ändern und sich dadurch ihre Leistung in Bezug auf einen oder mehrere der Produktparameter, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten geregelt sind, oder ihre Funktionsfähigkeit aus Sicht des Nutzers verschlechtert.

(5) Bei Messung mit der für die Konformitätsbewertung verwendeten Prüfmethode dürfen Software- oder Firmware--Aktualisierungen nicht dazu führen, dass sich die Produktleistung über das in den gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten angegebene akzeptable Maß hinaus in Bezug auf einen oder mehrere der in diesen delegierten Rechtsakten geregelten Produktparameter oder aus Sicht des Nutzers die Funktionsfähigkeit verschlechtert, es sei denn, der Kunde hat vor der Aktualisierung seine ausdrückliche Zustimmung zu einer solchen Leistungsverschlechterung erteilt. Die Ablehnung der Aktualisierung darf nicht zu einer Änderung führen.

Software- oder Firmware-Aktualisierungen dürfen unter keinen Umständen zu einer Verschlechterung die in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannte Leistung in einem Maß führen, dass das Produkt den Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte nicht mehr entspricht, die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens oder der Inbetriebnahme des Produkts galten.

Artikel 41

Konformitätsvermutung

(1) Bei den in Artikel 39 genannten Prüf-, Mess- und Berechnungsmethoden, die die harmonisierten Normen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, oder Teile davon erfüllen, wird davon ausgegangen, dass sie die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen und die Prüf-, Mess- und Berechnungsanforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte erfüllen, soweit diese Anforderungen von den betreffenden harmonisierten Normen oder Teilen davon abgedeckt sind.

(2) Digitale Produktpässe, die die harmonisierten Normen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, oder Teile davon erfüllen, wird davon ausgegangen, dass sie die in den Artikeln 10 und 11 festgelegten Anforderungen erfüllen, soweit diese Anforderungen von den betreffenden harmonisierten Normen oder Teilen davon abgedeckt sind.

(3) Bei Produkten, die die harmonisierten Normen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, oder Teile davon erfüllen, wird davon ausgegangen, dass sie die Ökodesign-Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte erfüllen, soweit diese Anforderungen von den betreffenden harmonisierten Normen oder Teilen davon abgedeckt sind.

(4) Bei Produkten, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen und für die das EU-Umweltzeichen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 vergeben wurde, wird davon ausgegangen, dass sie die Ökodesign-Anforderungen des delegierten Rechtsakts erfüllen, soweit diese Anforderungen von den Kriterien für das EU-Umweltzeichen gemäß Artikel 16 Absatz 2 der genannten Verordnung abgedeckt sind.

Artikel 42

Gemeinsame Spezifikationen

(1) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen für Produkte, die unter gemäß Artikel 4 erlassene delegierte Rechtsakte fallen, gemeinsame Spezifikationen für Ökodesign-Anforderungen, die grundlegenden Anforderungen für digitale Produktpässe gemäß den Artikeln 10 und 11 oder für die in Artikel 39 genannten Prüf-, Mess- oder Berechnungsmethoden festgelegt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte dürfen nur erlassen werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Die Kommission hat gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 eine oder mehrere europäische Normungsorganisationen damit beauftragt, eine harmonisierte Norm für eine Ökodesign-Anforderung, für eine in den Artikeln 10 und 11 der vorliegenden Verordnung genannte grundlegende Anforderung für digitale Produktpässe oder für eine in Artikel 39 der vorliegenden Verordnung genannte Prüf-, Mess- oder Berechnungsmethode auszuarbeiten, und

   i) der Auftrag wurde nicht angenommen,

   ii) die entsprechende harmonisierte Norm wird nicht innerhalb der gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 festgelegten Frist erstellt oder

   iii) die harmonisierte Norm entspricht nicht dem Auftrag, und

b) es wurde keine Fundstelle harmonisierter Normen für eine Ökodesign-Anforderung oder für eine in den Artikeln 10 und 11 der vorliegenden Verordnung genannte grundlegende Anforderung für digitale Produktpässe oder für eine in Artikel 39 der vorliegenden Verordnung genannte Prüf-, Mess- oder Berechnungsmethode im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht, und es ist nicht zu erwarten, dass eine derartige Fundstelle innerhalb einer angemessenen Frist veröffentlicht wird.

Die in Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes genannten Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(2) Vor der Ausarbeitung des Entwurfs der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Durchführungsrechtsakte teilt die Kommission dem in Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 genannten Ausschuss mit, dass sie die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Bedingungen als erfüllt erachtet.

(3) Bei der Ausarbeitung des Entwurfs der in Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte trägt die Kommission den Standpunkten des Ökodesign-Forums und der Sachverständigengruppe der Mitgliedstaaten sowie anderer einschlägiger Gremien Rechnung und konsultiert alle einschlägigen Interessenträger gebührend.

(4) Bei den in Artikel 39 genannten Prüf-, Mess- und Berechnungsmethoden, die die gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgelegten gemeinsamen Spezifikationen oder Teile davon erfüllen, wird davon ausgegangen, dass sie die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen und die Prüf-, Mess- und Berechnungsanforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte erfüllen, soweit diese Anforderungen von den betreffenden gemeinsamen Spezifikationen oder Teilen davon abgedeckt sind.

(5) Bei Produkten im Anwendungsbereich dieser Verordnung, die die gemeinsamen Spezifikationen oder Teile davon, die durch die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Durchführungsrechtsakte festgelegt wurden, erfüllen, wird davon ausgegangen, dass sie die in den gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten festgelegten Ökodesign-Anforderungen, die in den Artikeln 10 und 11 genannten grundlegenden Anforderungen für digitale Produktpässe oder die in Artikel 39 genannten Anforderungen für Prüf-, Mess- oder Berechnungsmethoden erfüllen, soweit diese Anforderungen von den betreffenden gemeinsamen Spezifikationen oder Teilen davon abgedeckt sind.

(6) Wird eine harmonisierte Norm von einer europäischen Normungsorganisation angenommen und der Kommission zur Veröffentlichung ihrer Fundstelle im *Amtsblatt der Europäischen Union* vorgeschlagen, so bewertet die Kommission diese harmonisierte Norm gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012.

Wird die Fundstelle einer harmonisierten Norm im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht, so hebt die Kommission die in Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte oder Teile davon, die die gleichen Ökodesign-Anforderungen, grundlegenden Anforderungen für digitale Produktpässe und Anforderungen für Prüf-, Mess- oder Berechnungsmethoden betreffen, auf.

(7) Ist ein Mitgliedstaat oder das Europäische Parlament der Auffassung, dass eine gemeinsame Spezifikation den Ökodesign-Anforderungen, den grundlegenden Anforderungen an digitale Produktpässe und den Anforderungen für Prüf-, Mess- oder Berechnungsmethoden nicht vollständig entspricht, so teilt er bzw. es dies der Kommission mit einer ausführlichen Erläuterung mit. Die Kommission bewertet die ausführliche Erläuterung und kann erforderlichenfalls den Durchführungsrechtsakt, durch den die betreffende gemeinsame Spezifikation festgelegt wurde, ändern.

Artikel 43

Konformitätsbewertung

(1) Bei der Festlegung des geltenden Konformitätsbewertungsverfahrens gemäß Artikel 4 Absatz 5 berücksichtigt die Kommission folgende Kriterien:

a) die Eignung des betreffenden Moduls für die Produktart und für die einschlägigen Ökodesign-Anforderungen und die Verhältnismäßigkeit im Hinblick auf das verfolgte öffentliche Interesse;

b) die Art der mit dem Produkt verbundenen Risiken und die Angemessenheit der Konformitätsbewertung mit Blick auf die Art und das Ausmaß dieser Risiken und

c) falls die Beteiligung eines Dritten vorgeschrieben ist, die Notwendigkeit von Auswahlmöglichkeiten für den Hersteller zwischen Qualitätssicherungs- und Produktzertifizierungsmodulen entsprechend Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008/EG.

(2) Aufzeichnungen und Schriftwechsel im Zusammenhang mit der Konformitätsbewertung werden in einer Amtssprache des Mitgliedstaats abgefasst, in dem die notifizierte Stelle, die an einem in Absatz 1 genannten Konformitätsbewertungsverfahren beteiligt ist, ihren Sitz hat, oder in einer anderen von dieser Stelle anerkannten Sprache.

Artikel 44

EU-Konformitätserklärung

(1) Die EU-Konformitätserklärung besagt, dass die Erfüllung der Ökodesign-Anforderungen der geltenden gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte nachgewiesen wurde oder dass eine Konformitätsvermutung gemäß Artikel 41 gilt.

(2) Die EU-Konformitätserklärung entspricht in ihrem Aufbau dem Muster in Anhang V und enthält die im anwendbaren Konformitätsbewertungsverfahren genannten Elemente sowie einen Verweis auf die geltenden gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte. Sie wird laufend aktualisiert und in die Sprache bzw. Sprachen übersetzt, die der Mitgliedstaat vorschreibt, auf dessen Markt das Produkt in Verkehr gebracht oder bereitgestellt wird.

(3) Unterliegt ein Produkt, das unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fällt, mehreren Rechtsakten der Union, in denen jeweils eine EU-Konformitätserklärung vorgeschrieben ist, so wird nur eine einzige EU-Konformitätserklärung für sämtliche Rechtsakte der Union ausgestellt. In dieser Erklärung sind die betreffenden Rechtsakte der Union samt ihrer Fundstelle im Amtsblatt angegeben. Es kann sich dabei um ein Dossier mit den einzelnen einschlägigen EU-Konformitätserklärungen handeln.

(4) Mit der Ausstellung der EU-Konformitätserklärung übernimmt der Hersteller die Verantwortung für die Konformität des Produkts.

Artikel 45

Allgemeine Grundsätze der CE-Kennzeichnung

Für die CE-Kennzeichnung gelten die allgemeinen Grundsätze gemäß Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

Artikel 46

Vorschriften und Bedingungen für die Anbringung der CE-Kennzeichnung

(1) Die CE-Kennzeichnung ist gut sichtbar, lesbar und dauerhaft auf dem Produkt anzubringen. Falls dies aufgrund der Art des Produkts nicht möglich oder nicht gerechtfertigt ist, wird sie auf der Verpackung und den Begleitunterlagen angebracht.

(2) Die CE-Kennzeichnung wird vor dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme des Produkts angebracht.

(3) Bei Produkten, an deren Fertigungskontrollphase eine notifizierte Stelle beteiligt ist, steht nach der CE-Kennzeichnung die Kennnummer dieser notifizierten Stelle.

Die Kennnummer der notifizierten Stelle ist entweder von der Stelle selbst oder nach ihren Anweisungen durch den Hersteller oder seinen Bevollmächtigten anzubringen.

(4) Hinter der CE-Kennzeichnung und der etwaigen Kennnummer der notifizierten Stelle kann ein Piktogramm oder eine andere Kennzeichnung stehen, die auf eine besondere Gefahr oder Verwendung hinweist.

(5) Die Mitgliedstaaten bauen auf bestehenden Mechanismen auf, um eine ordnungsgemäße Anwendung des Systems der CE-Kennzeichnung sicherzustellen, und leiten im Falle einer missbräuchlichen Verwendung der CE-Kennzeichnung angemessene Schritte ein.

Artikel 47

Besondere Vorschriften für Kennzeichnungen

Bei Produkten, die keinen Anforderungen für eine CE-Kennzeichnung gemäß dem Unionsrecht unterliegen, berücksichtigt die Kommission bei der Festlegung von Vorschriften für Kennzeichnungen zur Ausweisung der Konformität mit den geltenden Ökodesign-Anforderungen gemäß Artikel 4 Absatz 6 Buchstabe d folgende Kriterien:

a) die Notwendigkeit, den Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsteilnehmer so gering wie möglich zu halten;

b) die Notwendigkeit, die Kohärenz mit anderen Kennzeichnungen zu wahren, die für ein bestimmtes Produkt gelten, und

c) die Notwendigkeit, keine Unklarheiten bezüglich der Bedeutung von Kennzeichnungen im Rahmen anderer Rechtsvorschriften der Union aufkommen zu lassen.

KAPITEL IX

NOTIFIZIERUNG VON KONFORMITÄTSBEWERTUNGSSTELLEN

Artikel 48

Notifizierung

Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten die Stellen, die befugt sind, als Dritte Konformitätsbewertungsaufgaben wahrzunehmen, wenn diese Aufgaben in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten vorgesehen sind.

Artikel 49

Notifizierende Behörden

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine notifizierende Behörde, die für die Einrichtung und Durchführung der erforderlichen Verfahren für die Bewertung und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen und für die Überwachung der notifizierten Stellen, einschließlich der Einhaltung von Artikel 54, zuständig ist.

(2) Die Mitgliedstaaten können entscheiden, dass die in Absatz 1 genannte Bewertung und Überwachung von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne von und im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 erfolgt.

(3) Falls die notifizierende Behörde die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Bewertung, Notifizierung oder Überwachung an eine nicht hoheitliche Stelle delegiert oder ihr auf andere Weise überträgt, muss diese Stelle eine juristische Person sein und den in Artikel 50 niedergelegten Anforderungen entsprechend genügen. Außerdem muss diese Stelle Vorsorge zur Deckung von aus ihrer Tätigkeit entstehenden Haftungsansprüchen treffen.

(4) Die notifizierende Behörde trägt die volle Verantwortung für die von der in Absatz 3 genannten Stelle durchgeführten Tätigkeiten.

Artikel 50

Anforderungen an notifizierende Behörden

(1) Notifizierende Behörden werden so eingerichtet, dass es zu keinerlei Interessenkonflikt mit den Konformitätsbewertungsstellen kommt.

(2) Notifizierende Behörden stellen durch ihre Organisation und Arbeitsweise sicher, dass bei der Ausübung ihrer Tätigkeit Objektivität und Unparteilichkeit gewahrt sind.

(3) Notifizierende Behörden werden so strukturiert, dass jede Entscheidung über die Notifizierung einer Konformitätsbewertungsstelle von sachkundigen Personen getroffen wird, die nicht mit den Personen identisch sind, die die Bewertung durchgeführt haben.

(4) Notifizierende Behörden dürfen weder Tätigkeiten, die Konformitätsbewertungsstellen durchführen, noch Beratungsleistungen auf gewerblicher oder wettbewerblicher Basis anbieten oder erbringen.

(5) Notifizierende Behörden stellen die Vertraulichkeit der von ihnen erlangten Informationen sicher. Sie tauschen jedoch auf Verlangen mit der Kommission, den notifizierenden Behörden anderer Mitgliedstaaten und anderen relevanten nationalen Behörden Informationen über notifizierte Stellen aus.

(6) Eine notifizierende Behörde bewertet lediglich die jeweilige Konformitätsbewertungsstelle, die eine Notifizierung beantragt, berücksichtigt dabei jedoch nicht Kapazitäten oder das Personal von Mutter- oder Schwesterunternehmen. Die notifizierende Behörde bewertet diese Stelle bezüglich aller einschlägigen Anforderungen und Konformitätsbewertungsaufgaben.

(7) Notifizierenden Behörden stehen ausreichend sachkundiges Personal und hinreichende Mittel zur Verfügung, sodass sie ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen können.

Artikel 51

Informationspflichten notifizierender Behörden

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über ihre Verfahren zur Bewertung und Notifizierung von Konformitätsbewertungsstellen und zur Überwachung notifizierter Stellen sowie über diesbezügliche Änderungen.

Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

Artikel 52

Anforderungen an notifizierte Stellen

(1) Konformitätsbewertungsstellen erfüllen für die Zwecke der Notifizierung die Anforderungen der Absätze 2 bis 12.

(2) Konformitätsbewertungsstellen werden nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats eingerichtet und müssen mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet sein.

(3) Bei einer Konformitätsbewertungsstelle muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der mit der Organisation oder dem Produkt, die bzw. das er bewertet, in keinerlei Verbindung steht. Er darf keinerlei Geschäftsbeziehungen zu Organisationen unterhalten, die ein Interesse an den von ihm bewerteten Produkten haben, insbesondere nicht zu Herstellern, ihren Handelspartnern und ihren Beteiligungsinvestoren. Dies schließt nicht aus, dass Konformitätsbewertungsstellen für konkurrierende Hersteller Konformitätsbewertungstätigkeiten durchführen.

(4) Konformitätsbewertungsstellen, ihre oberste Führungsebene und das für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständige Personal dürfen nicht Konstrukteur, Hersteller, Lieferant, Importeur, Vertreiber, Errichter, Käufer, Eigentümer, Nutzer oder Wartungsbetrieb der zu bewertenden Produkte oder Vertreter einer dieser Parteien sein. Dies schließt die Verwendung von bereits einer Konformitätsbewertung unterzogenen Produkten, die für die Tätigkeit der Konformitätsbewertungsstelle erforderlich sind, oder die Verwendung solcher Produkte zum persönlichen Gebrauch nicht aus.

Konformitätsbewertungsstellen, ihre oberste Führungsebene und das für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständige Personal dürfen weder direkt an Konstruktion, Herstellung oder Bau, Vermarktung, Errichtung, Verwendung oder Wartung dieser Produkte beteiligt sein noch die an diesen Tätigkeiten beteiligten Parteien vertreten. Sie dürfen sich

nicht mit Tätigkeiten befassen, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Konformitätsbewertungstätigkeiten, für die sie notifiziert sind, beeinträchtigen könnten. Dies gilt insbesondere für Beratungsdienstleistungen.

Die Konformitätsbewertungsstellen müssen sicherstellen, dass die Tätigkeiten ihrer Mutter- oder Schwesterunternehmen, Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten nicht beeinträchtigen.

Konformitätsbewertungsstellen dürfen Unterauftragnehmern und Zweigunternehmen nicht die Einführung und die Überwachung von internen Verfahren, allgemeinen Strategien, Verhaltenskodizes oder anderen internen Regeln, die Zuweisung ihres Personals für bestimmte Aufgaben oder die Konformitätsbewertungsentscheidungen übertragen.

(5) Konformitätsbewertungsstellen und ihr Personal müssen die Konformitätsbewertungstätigkeiten mit höchster beruflicher Integrität und der erforderlichen technischen Sachkenntnis in dem betreffenden Bereich durchführen. Sie dürfen keinerlei Druck oder Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten auswirken könnten, speziell von Personen oder Personengruppen, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

(6) Konformitätsbewertungsstellen müssen in der Lage sein, alle Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen, die ihnen nach Maßgabe des einschlägigen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakts zugewiesen wurden und für die sie notifiziert wurden, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der jeweiligen Konformitätsbewertungsstelle selbst oder in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung erfüllt werden.

Eine Konformitätsbewertungsstelle muss jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art und Kategorie von Produkten, für die sie notifiziert wurde, über Folgendes verfügen:

a) das erforderliche Personal mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen;

b) die erforderlichen Beschreibungen der Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen, einschließlich einer Beschreibung, inwieweit die einschlägigen Mitarbeiter, ihr Status und ihre Aufgaben den Konformitätsbewertungsaufgaben entsprechen, für die die Stelle notifiziert werden will;

c) angemessene Strategien und geeignete Verfahren, um zwischen den Aufgaben, die sie als notifizierte Stelle wahrnimmt, und ihren anderen Tätigkeiten zu unterscheiden;

d) Verfahren zur Durchführung von Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur, des Grads an Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Fertigungsprozesses.

Ihr müssen die erforderlichen Mittel zur angemessenen Erledigung der technischen und administrativen Aufgaben zur Verfügung stehen, die mit den Konformitätsbewertungstätigkeiten verbunden sind, und sie hat Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

(7) Das Personal, das für die Durchführung der Konformitätsbewertungstätigkeiten zuständig ist, muss über Folgendes verfügen:

a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Konformitätsbewertungstätigkeiten in dem Bereich umfasst, für den die Konformitätsbewertungsstelle notifiziert wurde;

b) ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis, solche Bewertungen durchzuführen, einschließlich einer angemessenen Kenntnis und eines angemessenen Verständnisses der einschlägigen Rechtsvorschriften, Prüf-, Mess- und Berechnungsanforderungen, der geltenden harmonisierten Normen oder gemeinsamen Spezifikationen und der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung und der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte;

c) die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für durchgeführte Bewertungen.

(8) Das für die Bewertungsentscheidungen zuständige Personal

a) muss bei der Konformitätsbewertungsstelle nach dem nationalen Recht des notifizierenden Mitgliedstaats beschäftigt sein;

b) darf sich nicht in einem potenziellen Interessenkonflikt befinden;

c) ist befugt, die von anderen Mitarbeitern, externen Sachverständigen oder Unterauftragnehmern vorgenommenen Bewertungen zu überprüfen;

d) muss ausreichen, um die Betriebskontinuität und ein einheitliches Vorgehen bei den Konformitätsbewertungen sicherzustellen.

(9) Die Unparteilichkeit der Konformitätsbewertungsstellen, ihrer obersten Führungsebene und ihres Bewertungspersonals muss sichergestellt sein.

Die Entlohnung der obersten Führungsebene und des Bewertungspersonals einer Konformitätsbewertungsstelle darf sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.

(10) Die Konformitätsbewertungsstellen schließen eine Haftpflichtversicherung ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Staat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.

(11) Alle Informationen, die das Personal einer Konformitätsbewertungsstelle bei der Wahrnehmung seiner Konformitätsbewertungsaufgaben gemäß den einschlägigen nach Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten erhält, unterliegen der beruflichen Schweigepflicht, außer gegenüber den notifizierenden Behörden und anderen nationalen Behörden des Mitgliedstaats, in dem die Stelle ihre Tätigkeiten ausübt. Eigentumsrechte werden geschützt.

(12) Die Konformitätsbewertungsstellen wirken an den einschlägigen Normungsaktivitäten mit bzw. sorgen dafür, dass ihr Bewertungspersonal darüber informiert wird, und tragen den von den zuständigen Fachausschüssen der europäischen Normungsgremien herausgegebenen einschlägigen Leitlinien und Empfehlungen Rechnung.

Artikel 53

Vermutung der Konformität von Konformitätsbewertungsstellen

Weist eine Konformitätsbewertungsstelle nach, dass sie die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, oder von Teilen davon erfüllt, wird davon ausgegangen, dass sie die Anforderungen gemäß Artikel 52 erfüllt, soweit diese von den anwendbaren harmonisierten Normen erfasst werden.

Artikel 54

Zweigunternehmen notifizierter Stellen und Vergabe von Unteraufträgen durch notifizierte Stellen

(1) Vergibt eine notifizierte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt sie diese einem Zweigunternehmen, so stellt sie sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen gemäß Artikel 52 erfüllt, und unterrichtet die notifizierende Behörde entsprechend.

(2) Die notifizierten Stellen tragen die volle Verantwortung für die Aufgaben, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese ansässig sind.

(3) Tätigkeiten dürfen nur mit Zustimmung des Kunden an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Zweigunternehmen übertragen werden.

(4) Die notifizierten Stellen halten für die notifizierende Behörde die einschlägigen Dokumente über die Bewertung und Überwachung der Qualifikationen des Unterauftragnehmers oder im Zweigunternehmen sowie über die Arbeiten, die von diesen im Rahmen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten ausgeführt wurden, bereit.

Artikel 55

Anträge auf Notifizierung

(1) Eine Konformitätsbewertungsstelle beantragt ihre Notifizierung bei der notifizierenden Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig ist.

(2) Diesem Antrag muss sie eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des Konformitätsbewertungsmoduls bzw. der Konformitätsbewertungsmodule und des Produkts bzw. der Produkte, für die sie Kompetenz beansprucht, sowie, wenn vorhanden, eine Akkreditierungsurkunde beilegen, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der bescheinigt wird, dass die Konformitätsbewertungsstelle die Anforderungen gemäß Artikel 52 erfüllt. Die Akkreditierungsurkunde darf sich nur auf genau die juristische Person beziehen, die die Notifizierung beantragt, und muss sich zusätzlich zu den einschlägigen harmonisierten Normen auf die spezifischen Anforderungen und Konformitätsbewertungsaufgaben stützen, die in dem entsprechenden gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt sind.

(3) Kann die betreffende Konformitätsbewertungsstelle keine Akkreditierungsurkunde vorweisen, legt sie der notifizierenden Behörde als Nachweis alle Dokumente vor, die erforderlich sind, um zu überprüfen, festzustellen und regelmäßig zu überwachen, ob sie die Anforderungen gemäß Artikel 52 erfüllt.

Artikel 56

Notifizierungsverfahren

(1) Die notifizierenden Behörden dürfen nur Konformitätsbewertungsstellen notifizieren, die die Anforderungen gemäß Artikel 52 erfüllt haben.

(2) Die notifizierenden Behörden unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten mithilfe des von der Kommission entwickelten und verwalteten elektronischen Notifizierungsinstruments.

(3) Die Notifizierung muss vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, dem betreffenden Konformitätsbewertungsmodul bzw. den betreffenden Konformitätsbewertungsmodulen und dem betreffenden Produkt bzw. den betreffenden Produkten sowie die einschlägige Bestätigung der Kompetenz enthalten.

(4) Beruht eine Notifizierung nicht auf einer in Artikel 55 Absatz 2 genannten Akkreditierungsurkunde, so legt die notifizierende Behörde der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten Dokumente vor, mit denen die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstelle nachgewiesen wird, sowie die Vereinbarungen, die getroffen wurden, damit die Stelle regelmäßig überwacht wird und stets den in Artikel 52 niedergelegten Anforderungen genügt.

(5) Die betreffende Konformitätsbewertungsstelle darf die Tätigkeiten einer notifizierten Stelle ausführen, wenn weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten bei Vorliegen einer Akkreditierungsurkunde innerhalb von zwei Wochen nach einer Notifizierung oder bei Nichtvorliegen einer Akkreditierung innerhalb von zwei Monaten nach einer Notifizierung Einwände erheben.

Nur eine solche Stelle gilt für die Zwecke dieser Verordnung als notifizierte Stelle.

(6) Die Notifizierung wird an dem Tag wirksam, an dem die Stelle von der Kommission in das in Artikel 57 Absatz 2 genannte Verzeichnis notifizierter Stellen aufgenommen wurde.

Die betreffende Stelle darf die Tätigkeiten einer notifizierten Stelle erst dann ausführen, wenn die Notifizierung wirksam ist.

Die Kommission darf eine Notifizierung nicht veröffentlichen, wenn sie Kenntnis davon hat oder erlangt, dass die betreffende notifizierte Stelle die Anforderungen gemäß Artikel 52 nicht erfüllt.

(7) Jede später eintretende relevante Änderung der Notifizierung ist den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mitzuteilen.

Artikel 57

Kennnummern und Verzeichnis notifizierter Stellen

(1) Die Kommission weist jeder notifizierten Stelle eine Kennnummer zu.

Selbst wenn eine Stelle nach mehreren Rechtsvorschriften der Union notifiziert ist, erhält sie nur eine einzige Kennnummer.

(2) Die Kommission veröffentlicht das Verzeichnis der nach dieser Verordnung notifizierten Stellen samt den ihnen zugewiesenen Kennnummern und den Tätigkeiten, für die sie notifiziert wurden.

Die Kommission sorgt dafür, dass dieses Verzeichnis stets auf dem neuesten Stand gehalten wird.

Artikel 58

Änderungen der Notifizierungen

(1) Falls eine notifizierende Behörde feststellt oder davon unterrichtet wird, dass eine notifizierte Stelle die Anforderungen gemäß Artikel 52 nicht mehr erfüllt oder dass sie ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, muss sie die Notifizierung je nach Sachlage einschränken, aussetzen oder widerrufen, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht genügt oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Sie setzt die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Bei Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Notifizierung oder bei Einstellung der Tätigkeit der notifizierten Stelle ergreift der notifizierende Mitgliedstaat geeignete Maßnahmen, damit die Akten dieser Stelle von einer anderen notifizierten Stelle weiterbearbeitet bzw. für die zuständigen notifizierenden Behörden und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

Artikel 59

Anfechtung der Kompetenz notifizierter Stellen

(1) Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie die Kompetenz einer notifizierten Stelle oder die dauerhafte Erfüllung der für die Stelle geltenden Anforderungen und Pflichten durch eine notifizierte Stelle anzweifelt oder ihr Zweifel daran zur Kenntnis gebracht werden.

(2) Der notifizierende Mitgliedstaat erteilt der Kommission auf Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage für die Notifizierung oder die Erhaltung der Kompetenz der betreffenden Stelle.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.

(4) Stellt die Kommission fest, dass eine notifizierte Stelle die Voraussetzungen für ihre Notifizierung nicht oder nicht mehr erfüllt, so setzt sie den notifizierenden Mitgliedstaat davon in Kenntnis und fordert ihn auf, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu treffen, einschließlich eines Widerrufs der Notifizierung, sofern dies nötig ist.

Die Kommission aktualisiert das in Artikel 57 Absatz 2 genannte Verzeichnis notifizierter Stellen innerhalb von zwei Wochen nach der Notifizierung der von den notifizierenden Mitgliedstaaten gemäß Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes ergriffenen Korrekturmaßnahmen.

Artikel 60

Operative Pflichten der notifizierten Stellen

(1) Die notifizierten Stellen führen die Konformitätsbewertungen im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren nach den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten durch.

(2) Die Konformitätsbewertungen werden unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durchgeführt, wobei den Wirtschaftsteilnehmern keine unnötigen Belastungen auferlegt werden. Die notifizierten Stellen üben ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grads der Komplexität der betroffenen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Fertigungsprozesses aus.

Hierbei gehen sie allerdings so streng vor und halten ein solches Schutzniveau ein, wie es für die Konformität des Produkts mit den einschlägigen Anforderungen erforderlich ist.

(3) Stellt eine notifizierte Stelle fest, dass ein Hersteller die einschlägigen Anforderungen oder die entsprechenden harmonisierten Normen, gemeinsamen Spezifikationen oder sonstigen technischen Spezifikationen nicht erfüllt, so fordert sie den Hersteller auf, im Hinblick auf eine endgültige Konformitätsbewertung geeignete Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, es sei denn, die Mängel können nicht behoben werden; in diesem Fall stellt sie keine Bescheinigung oder Zulassung aus.

(4) Hat eine notifizierte Stelle bereits eine Bescheinigung im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren, die in einem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt sind, oder eine Zulassung ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass ein Produkt oder der Hersteller die Anforderungen nicht oder nicht mehr erfüllt, so fordert sie den Hersteller auf, geeignete Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und muss je nach Sachlage die Bescheinigung oder Zulassung aussetzen oder widerrufen.

(5) Werden keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen sie nicht die nötige Wirkung, so muss die notifizierte Stelle je nach Sachlage Bescheinigungen oder Zulassungen einschränken, aussetzen oder widerrufen.

Artikel 61

Informationspflichten der notifizierten Stellen

(1) Die notifizierten Stellen melden der notifizierenden Behörde

a) jede Vorenthaltung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Bescheinigung;

b) alle Umstände, die Folgen für den Geltungsbereich und die Bedingungen der Notifizierung haben;

c) jedes Auskunftsersuchen über Konformitätsbewertungstätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben;

d) auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie im Geltungsbereich ihrer Notifizierung nachgegangen sind und welche anderen Tätigkeiten, einschließlich grenzübergreifender Tätigkeiten und Vergabe von Unteraufträgen, sie ausgeführt haben.

(2) Die notifizierten Stellen übermitteln den übrigen Stellen, die nach dieser Verordnung notifiziert sind, ähnlichen Konformitätsbewertungstätigkeiten nachgehen und dieselbe Produktgruppe abdecken, einschlägige Informationen über die negativen und auf Verlangen auch über die positiven Ergebnisse von Konformitätsbewertungen.

(3) Richtet die Kommission oder die Marktüberwachungsbehörde eines Mitgliedstaats an eine im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats niedergelassene notifizierte Stelle eine Anfrage, das eine von dieser notifizierten Stelle durchgeführte Konformitätsbewertung betrifft, so sendet sie eine Kopie dieser Anfrage an die notifizierende Behörde dieses anderen Mitgliedstaats. Die betreffende notifizierte Stelle beantwortet die Anfrage unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 15 Tagen. Die notifizierende Behörde stellt sicher, dass solche Anfragen von der notifizierten Stelle bearbeitet werden.

(4) Notifizierte Stellen alarmieren die jeweilige Marktüberwachungsbehörde oder notifizierende Behörde und übermitteln ihr die Nachweise, wenn sie Nachweise dafür haben oder erhalten, dass

a) eine andere notifizierte Stelle die in Artikel 52 festgelegten Anforderungen oder ihre Pflichten nicht erfüllt

b) ein in Verkehr gebrachtes Produkt nicht den Ökodesign-Anforderungen entspricht, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakten festgelegt sind, oder

c) ein in Verkehr gebrachtes Produkt aufgrund seiner Beschaffenheit wahrscheinlich ein erhebliches Risiko darstellt,

Artikel 62

Erfahrungsaustausch

Die Kommission organisiert den Erfahrungsaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Notifizierungsvorgaben zuständig sind.

Artikel 63

Koordinierung der notifizierten Stellen

(1) Die Kommission stellt die Einrichtung und ordnungsgemäße Durchführung einer angemessenen Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den nach dieser Verordnung notifizierten Stellen in Form einer Gruppe oder von Gruppen notifizierter Stellen sicher, unter Umständen einschließlich Gruppen notifizierter Stellen, die nach demselben gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt oder für ähnliche Konformitätsbewertungsaufgaben notifiziert wurden.

Die notifizierten Stellen beteiligen sich an der Arbeit der jeweiligen Gruppen direkt oder über benannte Vertreter.

(2) Die notifizierten Stellen wenden alle einschlägigen Dokumente, die von den in Absatz 1 genannten Gruppen erarbeitet werden, als allgemeine Leitlinie an.

(3) Die Koordinierung und die Zusammenarbeit der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Gruppen zielt darauf ab, die einheitliche Anwendung dieser Verordnung und der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte sicherzustellen. Dabei tragen diese Gruppen den von den zuständigen Fachausschüssen der europäischen Normungsgremien herausgegebenen einschlägigen Leitlinien und Empfehlungen Rechnung.

KAPITEL X

ANREIZE

Artikel 64

Anreize der Mitgliedstaaten

(1) Schaffen die Mitgliedstaaten Anreize für Produkte, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, so müssen diese Anreize auf die beiden höchsten Leistungsklassen, in denen auf Unionsebene eine Anzahl von Produkten verfügbar ist, oder, falls relevant, auf Produkte mit einem EU-Umweltzeichen ausgerichtet sein.

(2) Abweichend von Absatz 1 des vorliegenden Artikels finden Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2017/1369 bzw. Artikel 11 der Verordnung (EU) 2020/740 Anwendung, wenn die Mitgliedstaaten Anreize für energieverbrauchsrelevante Produkte oder Reifen schaffen, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen und die auch den Anforderungen in Bezug auf die Energie- oder Kraftstoffeffizienzkennzeichnung unterliegen.

Artikel 65

Umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge

(1) Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber vergeben im Einklang mit der Richtlinie 2014/24/EU bzw. der Richtlinie 2014/25/EU öffentliche Aufträge gemäß den Mindestanforderungen nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels für die Beschaffung von Produkten, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, oder von Bau- oder Dienstleistungen, wenn diese Produkte für Tätigkeiten verwendet werden, die Gegenstand solcher Aufträge sind (im Folgenden „Mindestanforderungen“).

(2) Die Mindestanforderungen werden je nach Sachlage festgelegt, um Anreize für das Angebot an und die Nachfrage nach ökologisch nachhaltigen Produkten zu schaffen, die unter einen gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt fallen, wobei der Wert und das Volumen der für die betreffenden Produktgruppen vergebenen öffentlichen Aufträge und die wirtschaftliche Durchführbarkeit der Beschaffung ökologisch nachhaltigerer Produkte durch öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber, ohne dass unverhältnismäßige Kosten entstehen, zu berücksichtigen sind.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, mittels Durchführungsrechtsakten Mindestanforderungen in Form von technischen Spezifikationen, Zuschlagskriterien oder für die Auftragsausführung oder Zielvorgaben festzulegen.

Die Mindestanforderungen werden in Bezug auf die Produktaspekte festgelegt, die in dem gemäß Artikel 4 erlassenen, für die betreffenden Produktgruppen geltenden delegierten Rechtsakt behandelt werden, soweit dies für diese Produktgruppen relevant ist.

Die Mindestanforderungen beruhen auf den beiden höchsten Leistungsklassen, den höchsten Punktzahlen oder, falls diese nicht verfügbar sind, auf den bestmöglichen Leistungswerten, die in dem gemäß Artikel 4 erlassenen, für die betreffenden Produktgruppen geltenden delegierten Rechtsakt festgelegt wurden.

Die Zuschlagskriterien umfassen je nach Sachlage eine Mindestgewichtung im Vergabeverfahren, die zwischen 15 % und 30 % beträgt, sodass sie einen erheblichen Einfluss auf das Ergebnis des Vergabeverfahrens haben und so die Auswahl der ökologisch nachhaltigsten Produkte begünstigt werden kann.

Die Zielvorgaben sehen vor, dass ein Anteil von mindestens 50 % der auf der Ebene der öffentlichen Auftraggeber oder der Auftraggeber durchgeführten Beschaffungen oder der auf nationaler Ebene aggregierten Beschaffungen auf Jahres- oder Mehrjahresbasis in Bezug auf die in Unterabsatz 4 genannten ökologisch nachhaltigsten Produkte durchgeführt werden muss.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL XI

MARKTÜBERWACHUNG

Artikel 66

Geplante Marktüberwachungstätigkeiten

(1) Jeder Mitgliedstaat sieht in der in Artikel 13 der Verordnung (EU) 2019/1020 genannten nationalen Marktüberwachungsstrategie einen Abschnitt mit den geplanten Marktüberwachungstätigkeiten vor, mit denen sichergestellt werden soll, dass in Bezug auf die vorliegende Verordnung und die gemäß Artikel 4 der vorliegenden Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte in angemessenem Umfang geeignete Kontrollen, darunter, falls angezeigt, auch physische Kontrollen und Laborprüfungen, durchgeführt werden.

Der in Unterabsatz 1 genannte Abschnitt muss mindestens folgende Angaben enthalten:

a) die Produkte oder Anforderungen, die unter Berücksichtigung der von der gemäß Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1020 eingesetzten Gruppe zur administrativen Zusammenarbeit (administrative cooperation group — „ADCO“) gemäß Artikel 68 Absatz 1 Buchstabe a ermittelten gemeinsamen Prioritäten sowie der Berichte gemäß Artikel 67 Absatz 2 als Prioritäten für die Marktüberwachung ermittelt wurden;

b) die geplanten Marktüberwachungstätigkeiten zur Verringerung oder Beendigung der Nichtkonformität dieser als Prioritäten eingestuften Produkte oder Anforderungen, einschließlich der Art der während des von der nationalen Marktüberwachungsstrategie abgedeckten Zeitraums durchzuführenden Kontrollen.

(2) Die Prioritäten für die in Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe a genannte Marktüberwachung werden anhand objektiver Kriterien festgelegt, darunter:

a) das Ausmaß der auf dem Markt in der Zuständigkeit der der Marktüberwachungsbehörde festgestellten Nichtkonformität,

b) die Umweltauswirkungen der Nichtkonformität,

c) sofern verfügbar, die Anzahl der eingegangenen Beschwerden von Endnutzern oder Verbraucherorganisationen oder sonstige von Wirtschaftsteilnehmern oder den Medien erhaltene Informationen,

d) die Anzahl der relevanten auf dem Markt in der Zuständigkeit der der Marktüberwachungsbehörde bereitgestellten Produkte und

e) die Anzahl der relevanten auf dem nationalen Markt der Marktüberwachungsbehörde aktiven Wirtschaftsteilnehmer.

(3) Bei Produktkategorien, bei denen ein hohes Risiko der Nichtkonformität festgestellt wurde, umfassen die in Absatz 1 genannten Kontrollen, falls angezeigt, physische Kontrollen und Laborprüfungen auf der Grundlage geeigneter Stichproben.

Im Fall der Nichtkonformität mit den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten sind die Marktüberwachungsbehörden berechtigt, sich die Kosten der Dokumentenüberprüfung und der physischen Produktprüfungen von dem verantwortlichen Wirtschaftsteilnehmer erstatten zu lassen.

Artikel 67

Berichterstattung und Benchmarking

(1) Die Marktüberwachungsbehörden geben in das in Artikel 34 der Verordnung (EU) 2019/1020 genannte Informations- und Kommunikationssystem Informationen über Art und Schwere etwaiger Sanktionen ein, die im Zusammenhang mit der Nichtkonformität mit dieser Verordnung verhängt wurden.

(2) Die Kommission erstellt alle vier Jahre jeweils bis zum 30. Juni einen Bericht auf der Grundlage der Informationen, die die Marktüberwachungsbehörden in das in Artikel 34 der Verordnung (EU) 2019/1020 genannte Informations- und Kommunikationssystem eingegeben haben.

Der Bericht muss Folgendes enthalten:

a) Informationen über Art und Anzahl der von den Marktüberwachungsbehörden in den vier vorangegangenen Kalenderjahren durchgeführten Kontrollen gemäß Artikel 34 Absätze 4 und 5 der Verordnung (EU) 2019/1020;

b) Informationen über das Ausmaß der festgestellten Nichtkonformitäten sowie über Art und Schwere der in den vier vorangegangenen Kalenderjahren verhängten Sanktionen in Bezug auf Produkte, die unter gemäß Artikel 4 dieser Verordnung erlassene delegierte Rechtsakte fallen;

c) einen Abgleich der in den Buchstaben a und b des vorliegenden Absatzes genannten Informationen mit den Tätigkeiten, die im Rahmen des gemäß Artikel 66 Absatz 1 erstellten Abschnitts mit den Marktüberwachungstätigkeiten geplant sind;

d) unverbindliche Referenzwerte für die Marktüberwachungsbehörden in Bezug auf die Häufigkeit der Kontrollen und die Art und Schwere der verhängten Sanktionen;

e) eine Liste der Prioritäten der Marktüberwachungsbehörden in Bezug auf Produkte und Anforderungen.

(3) Die Kommission veröffentlicht den in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Bericht in dem in Artikel 34 der Verordnung (EU) 2019/1020 genannten Informations- und Kommunikationssystem und macht ihn öffentlich zugänglich. Der erste dieser Berichte ist bis zum 19. Juli 2028 zu veröffentlichen.

Artikel 68

Koordinierung und Unterstützung der Marktüberwachung

(1) Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung tritt die ADCO in regelmäßigen Abständen und erforderlichenfalls auf begründeten Antrag der Kommission oder von zwei oder mehr teilnehmenden Marktüberwachungsbehörden zusammen.

Im Rahmen der Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Artikel 32 der Verordnung (EU) 2019/1020 unterstützt die ADCO die Umsetzung des gemäß Artikel 66 Absatz 1 erstellten Abschnitts mit den Marktüberwachungstätigkeiten und ermittelt

a) die gemeinsamen Prioritäten für die in Artikel 66 Absatz 1 Buchstabe a genannte Marktüberwachung anhand der in Artikel 66 Absatz 2 genannten objektiven Kriterien;

b) die Prioritäten für die Unterstützung durch die Union gemäß Absatz 2;

c) Anforderungen, die in gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind und unterschiedlich angewendet oder ausgelegt werden und die daher bei der Organisation gemeinsamer Schulungsprogramme oder bei der Annahme von Leitlinien gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels Vorrang erhalten sollten.

(2) Auf der Grundlage der von der ADCO festgelegten Prioritäten

a) organisiert die Kommission in Bereichen von gemeinsamem Interesse gemeinsame Marktüberwachungs- und Testprojekte;

b) organisiert die Kommission gemeinsame Investitionen in Marktüberwachungskapazitäten, einschließlich Ausrüstung und IT-Tools;

c) organisiert die Kommission gemeinsame Schulungsprogramme für das Personal der Marktüberwachungsbehörden, Zollbehörden, notifizierenden Behörden und notifizierten Stellen, unter anderem zur korrekten Auslegung und Anwendung der Anforderungen, die in gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind, sowie zu Methoden und Techniken, die für die Anwendung oder Überprüfung der Konformität mit diesen Anforderungen relevant sind;

d) erarbeitet die Kommission Leitlinien für die Anwendung und Durchsetzung der Anforderungen, die in gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind, einschließlich gemeinsamer Verfahren und Methoden für eine wirksame Marktüberwachung;

e) konsultiert die Kommission, falls zweckmäßig, Interessenträger und Sachverständige.

Die Union finanziert, falls zweckmäßig, die unter Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und c genannten Maßnahmen.

(3) Die Kommission leistet technische und logistische Unterstützung, damit die ADCO ihre Aufgaben gemäß dem vorliegenden Artikel und gemäß Artikel 32 der Verordnung (EU) 2019/1020 erfüllen kann, sofern diese Aufgaben die vorliegende Verordnung betreffen.

KAPITEL XII

SCHUTZKLAUSELVERFAHREN

Artikel 69

Verfahren zum Umgang mit Produkten, mit denen ein Risiko verbunden ist, auf nationaler Ebene

(1) Haben die Marktüberwachungsbehörden hinreichenden Grund zu der Annahme, dass mit einem Produkt, das von einem gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakt erfasst ist, ein Risiko verbunden ist, so nehmen sie eine Beurteilung vor, die alle für das Risiko relevanten und in dieser Verordnung oder in diesem delegierten Rechtsakt festgelegten Anforderungen abdeckt.

Gelangen die Marktüberwachungsbehörden im Verlauf dieser Beurteilung zu dem Schluss, dass das Produkt die Anforderungen, die in der vorliegenden Verordnung oder in dem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt festgelegt sind, nicht erfüllt, so fordern sie den betreffenden Wirtschaftsteilnehmer unverzüglich auf, innerhalb einer von den Marktüberwachungsbehörden vorgeschriebenen angemessenen Frist, die der Art und gegebenenfalls dem Grad der Nichtkonformität entspricht, geeignete und verhältnismäßige Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Nichtkonformität zu verringern oder zu beenden. Diese Korrekturmaßnahmen können unter anderem die in Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/1020 aufgeführten Maßnahmen umfassen.

Die Marktüberwachungsbehörden unterrichten die zuständige notifizierte Stelle entsprechend.

(2) Sind die Marktüberwachungsbehörden der Auffassung, dass sich die Nichtkonformität nicht auf das Hoheitsgebiet ihres Mitgliedstaats beschränkt, so unterrichten sie die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über die Ergebnisse der Beurteilung und die Korrekturmaßnahmen, zu denen sie den Wirtschaftsteilnehmer aufgefordert haben.

(3) Der betreffende Wirtschaftsteilnehmer stellt sicher, dass für sämtliche betroffenen Produkte, die er unionsweit auf dem Markt bereitgestellt hat, alle geeigneten Korrekturmaßnahmen ergriffen werden.

(4) Ergreift der betreffende Wirtschaftsteilnehmer innerhalb der in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Frist keine Korrekturmaßnahmen oder bleibt die Nichtkonformität bestehen, so treffen die Marktüberwachungsbehörden alle geeigneten vorläufigen Maßnahmen, um die Bereitstellung des betroffenen Produkts auf ihrem nationalen Markt zu untersagen oder einzuschränken, das Produkt vom Markt zu nehmen oder es zurückzurufen.

Sie unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über diese Maßnahmen.

(5) Die gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels zu übermittelnden Informationen werden der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten über das in Artikel 34 der Verordnung (EU) 2019/1020 genannte Informations- und Kommunikationssystem übermittelt und müssen alle verfügbaren Angaben umfassen, insbesondere die zur Identifizierung des nichtkonformen Produkts erforderlichen Daten, die Herkunft des Produkts, die Art der behaupteten und der tatsächlichen Nichtkonformität, die Art und Dauer der ergriffenen nationalen Maßnahmen sowie die von dem betreffenden Wirtschaftsteilnehmer vorgebrachten Argumente. Die Marktüberwachungsbehörden geben außerdem an, ob die Nichtkonformität auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

a) das Produkt erfüllt nicht die Anforderungen, die in dem gemäß Artikel 4 der vorliegenden Verordnung erlassenen einschlägigen delegierten Rechtsakt festgelegt wurden, oder

b) Mängel in den in den Artikeln 41 und 42 der vorliegenden Verordnung genannten harmonisierten Normen oder gemeinsamen Spezifikationen, die eine Konformitätsvermutung begründen.

(6) Die anderen Mitgliedstaaten außer jenem, der das Verfahren eingeleitet hat, unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über alle erlassenen Maßnahmen und alle weiteren ihnen vorliegenden Informationen über die Nichtkonformität des betreffenden Produkts sowie, falls sie der gemeldeten nationalen Maßnahme nicht zustimmen, über ihre Einwände.

(7) Erhebt weder ein Mitgliedstaat noch die Kommission innerhalb von drei Monaten nach Erhalt der in Absatz 4 genannten Informationen Einwand gegen eine vorläufige Maßnahme eines Mitgliedstaats, so gilt diese Maßnahme als gerechtfertigt. Diese vorläufige Maßnahme kann einen anderen Zeitraum als drei Monate vorsehen, um den Besonderheiten der betreffenden Produkte oder Anforderungen Rechnung zu tragen.

(8) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass unverzüglich geeignete restriktive Maßnahmen hinsichtlich des betreffenden Produkts getroffen werden, etwa die Rücknahme des Produkts von ihrem Markt.

Artikel 70

Schutzklauselverfahren der Union

(1) Wurden nach Abschluss des in Artikel 69 Absätze 3 und 4 festgelegten Verfahrens Einwände gegen eine Maßnahme eines Mitgliedstaats erhoben oder ist die Kommission der Auffassung, dass eine nationale Maßnahme nicht mit dem Unionsrecht vereinbar ist, so konsultiert die Kommission unverzüglich die Mitgliedstaaten und die betreffenden Wirtschaftsteilnehmer und nimmt eine Beurteilung der nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung entscheidet die Kommission im Wege eines Durchführungsrechtsakts, ob die nationale Maßnahme gerechtfertigt ist.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Kommission richtet ihren Beschluss an alle Mitgliedstaaten und teilt ihn ihnen und dem betreffenden Wirtschaftsteilnehmer bzw. den betreffenden Wirtschaftsteilnehmern umgehend mit.

(2) Hält sie die nationale Maßnahme für gerechtfertigt, so ergreifen alle Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, mit denen sie sicherstellen, dass das nichtkonforme Produkt von ihrem Markt genommen wird, und unterrichten die Kommission darüber.

Hält sie die nationale Maßnahme nicht für gerechtfertigt, so nimmt der betreffende Mitgliedstaat diese Maßnahme zurück.

(3) Wird die nationale Maßnahme als gerechtfertigt erachtet und wird die Nichtkonformität des Produkts mit Mängeln der harmonisierten Normen gemäß Artikel 41 der vorliegenden Verordnung begründet, so wendet die Kommission das in Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 genannte Verfahren an.

(4) Wird die nationale Maßnahme als gerechtfertigt erachtet und wird die Nichtkonformität des Produkts mit Mängeln der in Artikel 42 genannten gemeinsamen Spezifikationen begründet, so erlässt die Kommission unverzüglich Durchführungsrechtsakte zur Änderung oder Aufhebung der betreffenden gemeinsamen Spezifikationen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 71

Formale Nichtkonformität

(1) Ein Mitgliedstaat fordert den betreffenden Wirtschaftsteilnehmer dazu auf, die jeweilige Nichtkonformität zu beenden, falls er einen der folgenden Fälle feststellt:

a) Die CE-Kennzeichnung wurde unter Verletzung von Artikel 30 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 oder von Artikel 46 der vorliegenden Verordnung angebracht;

b) die CE-Kennzeichnung wurde nicht angebracht;

c) die Kennnummer der notifizierten Stelle wurde unter Verletzung von Artikel 46 angebracht oder wurde nicht wie vorgeschrieben angebracht;

d) die EU-Konformitätserklärung wurde nicht ausgestellt;

e) die EU-Konformitätserklärung wurde nicht korrekt ausgestellt;

f) die technischen Unterlagen sind nicht verfügbar, unvollständig oder fehlerhaft;

g) die in Artikel 27 Absatz 6 oder Artikel 29 Absatz 3 genannten Angaben fehlen, sind falsch oder unvollständig;

h) eine andere Verwaltungsanforderung gemäß Artikel 27 oder Artikel 29 oder nach dem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt ist nicht erfüllt.

(2) Besteht die Nichtkonformität gemäß Absatz 1 weiter, so trifft der betroffene Mitgliedstaat alle geeigneten Maßnahmen, um die Bereitstellung des Produkts auf dem Markt einzuschränken oder zu untersagen oder um dafür zu sorgen, dass es zurückgerufen oder zurückgenommen wird.

KAPITEL XIII

ÜBERTRAGENE BEFUGNISSE UND AUSSCHUSSVERFAHREN

Artikel 72

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 4, Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 4 und Artikel 25 Absätze 3 und 5 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 18. Juli 2024 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die in Artikel 4, Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 4 und Artikel 25 Absätze 3 und 5 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4, Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 4 oder Artikel 25 Absätze 3 oder 5 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 73

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

KAPITEL XIV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 74

Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen unverzüglich mit und melden ihr alle diesbezüglichen Änderungen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei den gemäß diesem Artikel verhängten Sanktionen, soweit anwendbar, folgende Aspekte gebührend berücksichtigt werden:

a) Art, Schwere und Dauer des Verstoßes;

b) der etwaige vorsätzliche oder fahrlässige Charakter des Verstoßes;

c) die finanzielle Lage der verantwortlich gemachten natürlichen oder juristischen Person;

d) der wirtschaftliche Nutzen, den die verantwortlich gemachte natürliche oder juristische Person aus dem Verstoß gezogen hat, sofern dieser ermittelt werden kann;

e) der durch den Verstoß verursachte Umweltschaden;

f) alle Maßnahmen, die von der verantwortlich gemachten natürlichen oder juristischen Person ergriffen werden, um den verursachten Schaden zu mindern oder zu beheben;

g) ob der Verstoß wiederholt oder einmalig erfolgt ist;

h) etwaige andere erschwerende oder mildernde Umstände im jeweiligen Fall.

(3) Die Mitgliedstaaten müssen bei Verstößen gegen diese Verordnung mindestens die folgenden Sanktionen verhängen können:

a) Geldbußen,

b) den zeitlich befristeten Ausschluss von der Vergabe öffentlicher Aufträge.

Artikel 75

Überwachung und Evaluierung

(1) Die einschlägigen vorbereitenden Unterlagen für die Aktualisierung des Arbeitsplans gemäß Artikel 18 Absatz 3 umfassen einen Bericht über die Ökodesign-Anforderungen, den die Kommission erstellt, um die Verbesserungen der ökologischen Nachhaltigkeit und der Kreislauffähigkeit der unter diese Verordnung fallenden Produkte zu überwachen.

(2) Bis zum 19. Juli 2030 und danach alle sechs Jahre nimmt die Kommission eine Evaluierung dieser Verordnung sowie ihres Beitrags zum Funktionieren des Binnenmarkts, einschließlich im Hinblick auf die Tätigkeitsbereiche der Wiederverwendung und Instandsetzung, die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe h genannten Fahrzeuge und die in Kapitel VI genannten Pflichten, insbesondere die für Kleinst- und Kleinunternehmen geltenden Ausnahmen, und zur Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit von Produkten vor. Im Rahmen dieser Evaluierung prüft die Kommission, ob eine automatische Anpassung der Ökodesign-Anforderungen für in Verkehr gebrachte Produkte auf der Grundlage der Verbesserung der Produktleistung eingeführt werden kann. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die wichtigsten Ergebnisse ihrer Evaluierung und macht ihn öffentlich zugänglich.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die zur Ausarbeitung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Berichte erforderlichen Informationen.

(4) Bis zum 19. Juli 2028 prüft die Kommission den potenziellen Nutzen einer Aufnahme von Anforderungen in Bezug auf soziale Nachhaltigkeit in den Anwendungsbereich dieser Verordnung. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die wichtigsten Ergebnisse ihrer Prüfung und macht ihn öffentlich zugänglich.

(5) Die Kommission fügt den in den Absätzen 2 und 4 genannten Berichten erforderlichenfalls einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung bei.

Artikel 76

Rechtsschutz für Verbraucher

Im Fall der Nichtkonformität eines Produkts mit den Ökodesign-Anforderungen, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt wurden, haften folgende Wirtschaftsteilnehmer für dem Verbraucher entstandene Schäden:

a) der Hersteller oder

b) sofern der Hersteller nicht in der Union niedergelassen ist, der Importeur oder der Bevollmächtigte des Herstellers, wobei die Haftung des Herstellers unberührt bleibt, oder

c) sofern der Importeur nicht in der Union niedergelassen ist oder der Hersteller keinen Bevollmächtigten hat, der Fulfilment-Dienstleister.

Die Haftung dieser Wirtschaftsteilnehmer für Schäden lässt die Anwendung sonstiger Rechtsbehelfe, die Verbrauchern nach Unionsrecht oder nationalem Recht zur Verfügung stehen, unberührt.

Artikel 77

Änderung der Richtlinie (EU) 2020/1828

Anhang I Nummer 27 der Richtlinie (EU) 2020/1828 erhält folgende Fassung:

„27. Verordnung (EU) 2024/1726 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2020/1828 und der Verordnung (EU) 2023/1542 und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG (ABl. L, 2024/1726, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree/2024/1726/oj).“

Artikel 78

Änderung der Verordnung (EU) 2023/1542

In Artikel 77 der Verordnung (EU) 2023/1542 wird folgender Absatz angefügt:

„(10) Der Wirtschaftsteilnehmer, der die Batterie in Verkehr bringt oder in Betrieb nimmt, lädt die individuelle Kennung in das in Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1726 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) genannte Register hoch.

(*) Verordnung (EU) 2024/1726 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2020/1828 und der Verordnung (EU) 2023/1542 und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG (ABl. L, 2024/1726, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1726/oj).“

Artikel 79

Aufhebung und Übergangsbestimmungen

(1) Die Richtlinie 2009/125/EG wird mit Wirkung vom 18. Juli 2024 aufgehoben, davon ausgenommen sind

a) Artikel 1 und 2, Artikel 8 Absatz 2, die Artikel 11, 14, 15, 18 und 19 sowie die Anhänge I, II IV, V und VII der Richtlinie 2009/125/EG in der am 17. Juli 2024 geltenden Fassung, die

   i) für Photovoltaikmodule, Raum- und Kombiheizgeräte, Warmwasserbereiter, Festbrennstoff-Einzelraumheizgeräte, Raumklimageräte einschließlich Luft-Luft-Wärmepumpen und Komfortventilatoren, Festbrennstoffkessel, Luftheizungs- und -kühlungsprodukte, Lüftungsanlagen, Staubsauger, Kochgeräte, Wasserpumpen, Industrieventilatoren, Umwälzpumpen, externe Netzteile, Computer, Server und Datenspeicherprodukte, Leistungstransformatoren, gewerbliche Kühlgeräte und bildgebende Geräte bis zum 31. Dezember 2026

   ii) für Produkte, die durch gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2009/125/EG erlassene Durchführungsmaßnahmen reguliert werden — allerdings nur insoweit, als zwecks Behebung technischer Schwierigkeiten im Zusammenhang mit diesen Durchführungsmaßnahmen Änderungen erforderlich sind — bis zum 31. Dezember 2030 anstelle der Artikel 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 19 und 20 sowie der Anhänge I, II, III und IV der vorliegenden Verordnung gelten;

b) Artikel 1 Absatz 3, Artikel 2, Artikel 3 Absatz 1, die Artikel 4, 5 und 8, Artikel 9 Absatz 3, die Artikel 10, 14 und 20 sowie die Anhänge IV, V und VI der Richtlinie 2009/125/EG in der am 17. Juli 2024 geltenden Fassung, die für Produkte, die durch gemäß Artikel 15 der genannten Richtlinie erlassene Durchführungsmaßnahmen reguliert werden, so lange weiterhin anstelle der Artikel 1, 2, 27 und 29, von Artikel 41 Absatz 4, von Artikel 43 Absatz 2, der Artikel 44, 45und 46 und von Artikel 74 sowie der Anhänge IV und V der vorliegenden Verordnung gelten, bis diese Maßnahmen aufgehoben oder für überholt erklärt werden.

Buchstabe b des vorliegenden Absatzes gilt, sobald die Kommission für die in Buchstabe a Ziffern i und ii genannten Produkte Durchführungsmaßnahmen gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2009/125/EG erlassen hat.

(2) Die Artikel 3 und 40 sowie die Artikel 66 bis 71 der vorliegenden Verordnung gelten für Produkte, die durch gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2009/125/EG erlassene Durchführungsmaßnahmen reguliert werden.

(3) Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VIII zu lesen.

(4) Für Produkte, die gemäß der Richtlinie 2009/125/EG vor dem Geltungsbeginn eines gemäß Artikel 4 dieser Verordnung für dieselben Produkte erlassenen delegierten Rechtsakts in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurden, muss der Hersteller innerhalb von zehn Tagen nach Erhalt einer Aufforderung der Marktüberwachungsbehörden oder der Kommission für einen Zeitraum von zehn Jahren ab dem Datum der Herstellung des letzten Exemplars der Produkte eine elektronische Fassung der Unterlagen über die Konformitätsbewertung sowie die Konformitätserklärung zur Einsichtnahme bereitstellen.

Artikel 80

Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Brüssel am 13. Juni 2024

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Die Präsidentin*
R. METSOLA	H. LAHBIB

ANHANG I

Produktparameter

Die folgenden Parameter werden je nach Sachlage einzeln oder zusammengenommen als Grundlage für die Verbesserung der folgenden Produktaspekte herangezogen und bei Bedarf ergänzt:

(a) Indikatoren für Funktionsbeständigkeit und Zuverlässigkeit des Produkts oder seiner Bauteile: garantierte Lebensdauer des Produkts, technische Lebensdauer, mittlerer Ausfallabstand, Angabe von Informationen über die tatsächliche Verwendung des Produkts, Widerstandsfähigkeit gegen Belastung oder Alterung;

(b) Indikatoren für einfache Reparatur und Wartung: Merkmale, Verfügbarkeit, Lieferzeit und Erschwinglichkeit von Ersatzteilen, Modularität, Kompatibilität mit allgemein verfügbaren Werkzeugen und Ersatzteilen, Verfügbarkeit von Reparatur- und Wartungsanleitungen, Anzahl der verwendeten Materialien und Bauteile, Verwendung von Standardbauteilen, Verwendung von Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Materialien zu ihrer Identifizierung, Anzahl und Komplexität der Prozesse und Erfordernis spezieller Werkzeuge, einfache zerstörungsfreie Zerlegung und Wiedermontage, Bedingungen für den Zugang zu Produktdaten, Bedingungen für den Zugang zu oder die Nutzung der benötigten Hardware und Software;

(c) Indikatoren für einfache Nachrüstung, Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Instandsetzung: Anzahl der verwendeten Materialien und Bauteile, Verwendung von Standardbauteilen, Verwendung von Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Materialien zu ihrer Identifizierung, Anzahl und Komplexität der erforderlichen Prozesse und Werkzeuge, einfache zerstörungsfreie Zerlegung und Wiedermontage, Bedingungen für den Zugang zu Produktdaten, Bedingungen für den Zugang zu oder die Nutzung der benötigten Hardware und Software, Bedingungen für den Zugang zu Prüfprotokollen oder nicht allgemein verfügbaren Prüfgeräten, Verfügbarkeit von spezifischen Garantien für wiederaufgearbeitete oder instandgesetzte Produkte, Bedingungen für den Zugang zu oder die Nutzung von Technologien, die durch Rechte des geistigen Eigentums geschützt sind, Modularität;

(d) Indikatoren für recyclingorientierte Gestaltung, einfaches Recycling und Recyclingqualität: Verwendung leicht recycelbarer Materialien, sicherer, einfacher und zerstörungsfreier Zugang zu recycelbaren Bauteilen und Materialien oder Bauteilen und Materialien, die gefährliche Stoffe enthalten, sowie Materialzusammensetzung und -homogenität, Möglichkeit einer hochreinen Sortierung, Anzahl der verwendeten Materialien und Bauteile, Verwendung von Standardbauteilen, Verwendung von Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Materialien zu ihrer Identifizierung, Anzahl und Komplexität der erforderlichen Prozesse und Werkzeuge, einfache zerstörungsfreie Zerlegung und Wiedermontage, Bedingungen für den Zugang zu Produktdaten, Bedingungen für den Zugang zu oder die Nutzung der benötigten Hardware und Software;

(e) Vermeidung technischer Lösungen, die der Wiederverwendung, Nachrüstung, Reparatur, Wartung, Instandsetzung, Wiederaufarbeitung und dem Recycling von Produkten und Bauteilen abträglich sind;

(f) Verwendung von – insbesondere besorgniserregenden – Stoffen als solche, als Bestandteil von Stoffen oder in Gemischen bei der Herstellung von Produkten oder deren Vorhandensein in Produkten, auch wenn diese Produkte zu Abfall werden, sowie Auswirkungen dieser Stoffe auf die Gesundheit des Menschen und die Umwelt;

(g) Verwendung oder Verbrauch von Energie, Wasser und anderen Ressourcen in einem oder mehreren Abschnitten des Lebenszyklus des Produkts, einschließlich der Auswirkungen physischer Faktoren oder von Software- und Firmware-Aktualisierungen auf die Produkteffizienz sowie der Auswirkungen auf die Entwaldung;

(h) Verwendung von oder Gehalt an recycelten Materialien und Verwertung von Materialien, einschließlich kritischer Rohstoffe;

(i) Verwendung von oder Gehalt an nachhaltigen erneuerbaren Materialien;

(j) Gewicht und Volumen des Produkts und seiner Verpackung sowie das Verhältnis Produkt zu Verpackung;

(k) Verwendung gebrauchter Bauteile;

(l) Indikatoren für Menge, Merkmale und Verfügbarkeit der für die bestimmungsgemäße Nutzung und die ordnungsgemäße Wartung benötigten Verbrauchsmaterialien: unter anderem Ertrag, technische Lebensdauer, Wiederverwendungs-, Reparatur- und Wiederaufbereitungsfähigkeit, Massenressourceneffizienz und Interoperabilität;

(m) Umweltfußabdruck des Produkts, ausgedrückt als Quantifizierung der Umweltauswirkungen eines Produkts über den gesamten Lebenszyklus gemäß dem anwendbaren delegierten Rechtsakt, sei es in Bezug auf eine oder mehrere Kategorien von Umweltauswirkungen oder eine aggregierte Reihe von Wirkungskategorien;

(n) CO_2-Fußabdruck des Produkts;

(o) Materialfußabdruck des Produkts;

(p) Indikatoren für die Freisetzung von Mikroplastik und Nanoplastik: Freisetzung während der relevanten Phasen des Produktlebenszyklus, einschließlich Herstellung, Transport, Nutzung und Ende der Lebensdauer;

(q) Indikatoren für über einen oder mehrere Abschnitte des Lebenszyklus eines Produkts in Luft, Wasser oder Boden freigesetzte Emissionen: Menge und Art der Emissionen, einschließlich Lärm;

(r) anfallende Abfallmengen, einschließlich Kunststoff- und Verpackungsabfall, und deren einfache Wiederverwendung sowie Menge der erzeugten gefährlichen Abfälle;

(s) Indikatoren für Funktionalität und Verwendungsbedingungen: unter anderem Fähigkeit zur Erfüllung des vorgesehenen Verwendungszwecks, Vorsichtsmaßnahmen für die Anwendung, erforderliche Fähigkeiten, Kompatibilität mit anderen Produkten oder Systemen;

(t) Indikatoren für Leichtbauweise: verringerter Materialverbrauch, Last- und Stressoptimierung von Strukturen, Integration von Funktionen innerhalb des Materials oder in einzelne Produktbauteile, Verwendung von Materialien mit geringerer Dichte oder von hochfesten Materialien und Hybridmaterialien im Hinblick auf Materialeinsparungen, Recycling und andere Aspekte der Kreislaufwirtschaft und Abfallreduzierung.

ANHANG II

Verfahren zur Festlegung der Leistungsanforderungen

Produktspezifische oder horizontale Leistungsanforderungen werden wie folgt festgelegt:

In einer technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Analyse ist eine Reihe auf dem Markt befindlicher Modelle auszuwählen, die für das betreffende Produkt bzw. die betreffenden Produkte repräsentativ sind, und technische Optionen für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Produkts in Bezug auf die in Anhang I genannten Produktparameter zu ermitteln, wobei die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Optionen zu berücksichtigen sowie eine wesentliche Verstärkung anderer Umweltauswirkungen während des Lebenszyklus und ein deutlicher Verlust an Leistung oder Nutzen für die Verbraucher zu verhindern ist.

Im Rahmen der in Absatz 1 genannten Analyse werden zudem in Bezug auf die betrachteten Parameter die besten auf dem Markt befindlichen Produkte und Technologien sowie zu erwartende technologische Verbesserungen ermittelt.

Das Abschneiden von auf internationalen Märkten verfügbaren Produkten und in der Gesetzgebung anderer Länder bestehende Referenzwerte werden sowohl bei der in Absatz 1 genannten Analyse als auch bei der Festlegung von Anforderungen berücksichtigt.

Auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Analyse und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und technischen Durchführbarkeit, einschließlich der Verfügbarkeit von Schlüsselressourcen und -technologien, sowie des Verbesserungspotenzials werden Niveaus oder nicht quantitative Anforderungen festgelegt.

Alle Konzentrationsgrenzwerte für die in Anhang I Buchstabe f genannten Stoffe müssen auf einer gründlichen Analyse der Nachhaltigkeit der Stoffe und ihrer ermittelten Alternativen beruhen und dürfen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen oder die Umwelt haben. Bei jeder Leistungsanforderung für die in Anhang I Buchstabe f genannten Stoffe werden bestehende Stoffsicherheitsbeurteilungen, die von den zuständigen Stellen der Union für die betreffenden Stoffe durchgeführt wurden, sowie von der Kommission entwickelte Kriterien für inhärent sichere und nachhaltige Chemikalien und Materialien berücksichtigt. Bei den vorgeschlagenen Konzentrationsgrenzwerten sind auch Aspekte der Durchsetzbarkeit, z. B. analytische Nachweisgrenzen, zu berücksichtigen.

Bei der in Absatz 1 genannten Analyse werden die wahrscheinlichen Auswirkungen des Klimawandels auf das Produkt während seiner voraussichtlichen Lebensdauer und das Potenzial des Produkts zur Verbesserung der Klimaresilienz während seines gesamten Lebenszyklus gegebenenfalls berücksichtigt.

Eine die maßgeblichen Faktoren, etwa Kosten von Energie und anderen Ressourcen, die Kosten von Rohmaterial und der erforderlichen Technik, die Produktionskosten sowie Diskontsätze, und die etwaigen externen Umweltkosten, einschließlich der vermiedenen Treibhausgasemissionen, betreffende Sensibilitätsanalyse ist vorzunehmen.

Bei der Entwicklung der in Unterabsatz 1 genannten Analyse werden die im Rahmen anderer Tätigkeiten der Union verfügbaren einschlägigen Informationen wie unter anderem die in der Verordnung (EU) 2021/1119 genannten bestehenden sektorspezifischen Fahrpläne berücksichtigt und umfassen technische Informationen, die als Grundlage für die Verordnung (EG) Nr. 66/2010, die Richtlinie 2010/75/EU, die aufgrund der Verordnung (EU) 2020/852 erlassenen technischen Bewertungskriterien und die Kriterien für eine umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge dienen oder aus diesen abgeleitet werden.

Dies gilt gleichfalls für Informationen aus bestehenden Programmen, die in anderen Teilen der Welt durchgeführt werden und auf die Festlegung spezifischer Ökodesign-Anforderungen an Produkte, die mit Wirtschaftspartnern der Union gehandelt werden, abstellen.

ANHANG III

Digitaler Produktpass

(in den Artikeln 9 bis 12 genannt)

Die Anforderungen an den digitalen Produktpass, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind, präzisieren, welche der folgenden Daten in den digitalen Produktpass aufgenommen werden müssen oder können:

(a) Informationen, die nach Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 7 Absatz 5 oder nach anderen für die betreffende Produktgruppe geltenden Rechtsvorschriften der Union erforderlich sind;

(b) eindeutige Produktkennung auf der Ebene, die in dem gemäß Artikel 4 erlassenen anwendbaren delegierten Rechtsakt angegeben ist;

(c) GTIN (Global Trade Identification Number) gemäß der Norm ISO/IEC 15459-6 der Internationalen Organisation für Normung bzw. der Internationalen Elektrotechnischen Kommission oder eine gleichwertige Kennung von Produkten oder Teilen davon;

(d) einschlägige Warencodes wie einen TARIC-Code im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87;

(e) Unterlagen und Informationen über die Konformität, die nach dieser Verordnung oder anderen für das Produkt geltenden Rechtsvorschriften der Union erforderlich sind, z. B. Konformitätserklärung, technische Unterlagen oder Konformitätsbescheinigungen;

(f) Benutzerhandbücher, Gebrauchsanleitungen, Warn- oder Sicherheitshinweise gemäß anderen für das Produkt geltendem Unionsrecht;

(g) Informationen über den Hersteller, wie seine eindeutige Kennung des Wirtschaftsteilnehmers und die in Artikel 27 Absatz 7 genannten Informationen;

(h) andere eindeutige Kennungen des Wirtschaftsteilnehmers als die des Herstellers;

(i) eindeutige Kennungen der Einrichtung;

(j) Angaben zum Importeur, einschließlich der in Artikel 29 Absatz 3 genannten Informationen und seiner EORI-Nummer (Economic Operators Registration and Identification number — Nummer zur Registrierung und Identifizierung von Wirtschaftsbeteiligten);

(k) Name, Kontaktdaten und eindeutige Kennung des in der Union ansässigen Wirtschaftsteilnehmers, der für die Durchführung der Aufgaben gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 2019/1020 oder Artikel 15 der Verordnung (EU) 2023/988 oder für ähnliche Aufgaben gemäß anderen für das Produkt geltendem Unionsrecht verantwortlich ist;

(l) Referenz des Digitalproduktpass-Drittdienstleisters, der die Sicherungskopie des digitalen Produktpasses speichert.

Datenträger, die in Buchstabe b genannte eindeutige Produktkennung, die unter den Buchstaben g, h und k genannten eindeutigen Kennungen der Wirtschaftsteilnehmer und die unter Buchstabe i genannten eindeutigen Kennungen der Einrichtungen müssen, soweit für die betreffenden Produkte relevant, den ISO/IEC-Normen 15459-1:2014, 15459-2:2015, 15459-3:2014, 15459-4:2014, 15459-5:2014 und 15459-6:2014 entsprechen;

In den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten werden die für Ökodesign-Anforderungen relevanten Informationen festgelegt, die die Hersteller zusätzlich zu den gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a erforderlichen Angaben in den digitalen Produktpass aufnehmen können, einschließlich Informationen über spezifische freiwillige Etiketten für das Produkt. Dazu gehört auch, ob für das Produkt ein EU-Umweltzeichen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 vergeben wurde.

ANHANG IV

Interne Fertigungskontrolle

(Modul A)

1. Bei der internen Fertigungskontrolle handelt es sich um das Konformitätsbewertungsverfahren, mit dem der Hersteller die in den Nummern 2, 3 und 4 genannten Verpflichtungen erfüllt sowie gewährleistet und auf eigene Verantwortung erklärt, dass das betreffende Produkt den Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte genügt.

2. Technische Unterlagen

   Der Hersteller erstellt die technischen Unterlagen. Anhand der Unterlagen muss es möglich sein, die Konformität des Produkts mit den Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte zu beurteilen. In den technischen Unterlagen sind die geltenden Anforderungen aufzuführen und die Gestaltung, die Herstellung und der Betrieb des Produkts zu erfassen, soweit sie für die Bewertung von Belang sind. Die technischen Unterlagen enthalten zumindest folgende Elemente, falls diese Elemente vorhanden sind:

   — eine allgemeine Beschreibung des Produkts und seines vorgesehenen Verwendungszwecks;

   — Entwürfe, Fertigungszeichnungen und -pläne von Bauteilen, Baugruppen, Schaltkreisen usw.;

   — Beschreibungen und Erläuterungen, die zum Verständnis dieser Zeichnungen und Pläne sowie der Funktionsweise des Produkts erforderlich sind;

   — eine Aufstellung, welche harmonisierten Normen, gemeinsamen Spezifikationen oder anderen einschlägigen technischen Spezifikationen, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, vollständig oder in Teilen angewandt worden sind, und eine Beschreibung der zur Erfüllung der Anforderungen gewählten Lösungen, wenn diese harmonisierten Normen nicht angewandt wurden; im Fall von teilweise angewendeten harmonisierten Normen sind die Teile, die angewendet wurden, in den technischen Unterlagen anzugeben;

   — die Ergebnisse der durchgeführten Entwurfsberechnungen, Prüfungen usw.;

   — die Ergebnisse der durchgeführten Messungen in Bezug auf die Ökodesign-Anforderungen einschließlich Angaben zur Konformität dieser Messungen im Vergleich zu den Ökodesign-Anforderungen, die in den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind;

   — die Prüfberichte;

   — ein Exemplar der entsprechend den Informationsanforderungen gemäß Artikel 7 bereitgestellten Informationen.

3. Herstellung

   Der Hersteller trifft alle erforderlichen Maßnahmen, damit der Herstellungsprozess und seine Überwachung die Konformität des Produkts mit den in Nummer 2 genannten technischen Unterlagen und mit den Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte gewährleisten.

4. CE-Kennzeichnung und EU-Konformitätserklärung

   Der Hersteller bringt an jedem einzelnen Produkt, das die Anforderungen der gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakte erfüllt, die erforderliche Konformitätskennzeichnung an.

   Der Hersteller muss für jedes Produktmodell eine schriftliche Konformitätserklärung gemäß Artikel 44 ausstellen und zusammen mit den technischen Unterlagen zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme des Produkts für die zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung halten. Aus der Konformitätserklärung muss hervorgehen, für welches Produkt sie ausgestellt wurde.

   Ein Exemplar der Konformitätserklärung wird den zuständigen Behörden auf Verlangen zur Verfügung gestellt.

5. Bevollmächtigter

   Die in Nummer 4 genannten Verpflichtungen der Hersteller können von ihren Bevollmächtigten in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung erfüllt werden, falls die Verpflichtungen im Auftrag festgelegt sind.

ANHANG V

EU-Konformitätserklärung

(in Artikel 44 genannt)

1. Nr. … (eindeutige Kennung des Produkts);
2. den Namen und die Anschrift des Herstellers und, falls ernannt, seines Bevollmächtigten;
3. die Aussage „Die alleinige Verantwortung für die Ausstellung dieser Konformitätserklärung trägt der Hersteller.“;
4. den Gegenstand der Erklärung (Beschreibung des Produkts, die ausreicht, um seine eindeutige Identifizierung und die Rückverfolgbarkeit zu ermöglichen; sie kann, wenn dies für die Identifizierung des Produkts erforderlich ist, ein Bild enthalten);
5. die Aussage, dass der in Unterabsatz 4 genannte Gegenstand der Erklärung dieser Verordnung, den gemäß Artikel 4 erlassenen delegierten Rechtsakten und, falls anwendbar, anderen Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union entspricht;
6. die Angabe der einschlägigen harmonisierten Normen oder gemeinsamen Spezifikationen, die zugrunde gelegt wurden, oder die Angabe anderer technischer Spezifikationen, für die die Konformität erklärt wird;
7. falls zutreffend, die notifizierte Stelle … (Name, Kennnummer), die … (Beschreibung ihrer Mitwirkung) durchgeführt und die Bescheinigung oder Zulassung … (Nummer) ausgestellt hat;
8. falls vorhanden, die Erklärung der Übereinstimmung mit anderem einschlägigen Unionsrecht, die die CE-Kennzeichnung vorsehen;
9. den Namen und die Unterschrift der für den Hersteller oder für den Bevollmächtigten des Herstellers zeichnungsberechtigten Person.
10. Zusätzliche Angaben:

    Unterzeichnet für und im Namen von:

    (Ort und Datum der Ausstellung):

    (Name, Funktion) (Unterschrift):

ANHANG VI

Kriterien für Selbstregulierungsmaßnahmen

(in Artikel 21 genannt)

Die folgende nicht erschöpfende Liste von Kriterien wird zur Bewertung von Selbstregulierungsmaßnahmen gemäß Artikel 21 herangezogen:

1. Offenheit der Beteiligung

   Selbstregulierungsmaßnahmen müssen allen Wirtschaftsteilnehmern offenstehen, die ein unter die Selbstregulierungsmaßnahme fallendes Produkt in Verkehr bringen, einschließlich KMU und Wirtschaftsteilnehmern aus Drittländern, sowohl in der Vorbereitungs- als auch in der Umsetzungsphase. Wirtschaftsteilnehmer, die beabsichtigen, eine Selbstregulierungsmaßnahme einzuführen, sollten ihre Absicht öffentlich bekannt geben, bevor sie mit der Entwicklung der Maßnahme beginnen.

2. Nachhaltigkeit und Mehrwert

   Mit Selbstregulierungsmaßnahmen muss den politischen Zielen dieser Verordnung Rechnung getragen werden, und sie müssen mit der wirtschaftlichen und der sozialen Dimension der nachhaltigen Entwicklung im Einklang stehen. Mit Selbstregulierungsmaßnahmen muss ein integrierter Ansatz zum Schutz der Umwelt, der Verbraucherinteressen, der Gesundheit, der Lebensqualität und der wirtschaftlichen Interessen verfolgt werden.

3. Repräsentativität

   Die Industrie und die mit ihr verbundenen Verbände, die an einer Selbstregulierungsmaßnahme mitwirken, müssen eine große Mehrheit des betreffenden Wirtschaftszweigs gemäß Artikel 21 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe b repräsentieren. Es ist darauf zu achten, dass das Wettbewerbsrecht der Union, insbesondere Artikel 101 AEUV über wettbewerbswidrige Vereinbarungen, eingehalten wird.

4. Quantifizierte und abgestufte Ziele

   Die von den Unterzeichnern in ihrer Selbstregulierungsmaßnahme festgelegten Ziele sind klar, quantifizierbar und eindeutig anhand gründlich definierter Ausgangspunkte zu formulieren. Erstreckt sich die Selbstregulierungsmaßnahme über einen langen Zeitraum, sind Zwischenziele aufzuführen. Es muss möglich sein, die Erfüllung der Ziele und Zwischenziele auf erschwingliche und glaubwürdige Art und Weise und anhand klarer, zuverlässiger Indikatoren nachzuprüfen.

5. Beteiligung der Zivilgesellschaft

   Zur Wahrung der Transparenz werden Selbstregulierungsmaßnahmen bekannt gegeben, auch online auf einer öffentlich und unentgeltlich zugänglichen Website und mithilfe sonstiger elektronischer Mittel der Informationsverbreitung.

   Die Interessenträger, darunter die Mitgliedstaaten, die Industrie, nichtstaatliche Umweltschutzorganisationen und Verbraucherverbände, erhalten die Möglichkeit, Anmerkungen zu einer Selbstregulierungsmaßnahme zu machen.

6. Überwachung und Berichterstattung

   Es muss ein unabhängiger Prüfer ausgewählt und ernannt werden, um die Einhaltung der Selbstregulierungsmaßnahme durch die Unterzeichner überwachen. Mit der Selbstregulierungsmaßnahme muss dem unabhängigen Prüfer die Befugnis übertragen werden, die Konformität mit den Anforderungen der Selbstregulierungsmaßnahme zu überprüfen. In der Selbstregulierungsmaßnahme müssen auch das Verfahren für die Auswahl des unabhängigen Prüfers und die Bestimmungen festgelegt sein, mit denen sichergestellt wird, dass der Prüfer frei von Interessenkonflikten ist und über die erforderlichen Fähigkeiten verfügt, um die Konformität mit den in der Selbstregulierungsmaßnahme festgelegten Anforderungen zu überprüfen.

   Jeder Unterzeichner muss jährlich alle Informationen und Daten übermitteln, die der unabhängige Prüfer benötigt, um zuverlässig überprüfen zu können, ob der Unterzeichner die Selbstregulierungsmaßnahme einhält.

   Der unabhängige Prüfer erstellt am Ende jedes einjährigen Berichtszeitraums einen Bericht über die Einhaltung der Vorschriften.

   Erfüllt ein Unterzeichner die Anforderungen der Selbstregulierungsmaßnahme nicht, so muss er Korrekturmaßnahmen ergreifen. Der unabhängige Prüfer setzt die anderen Unterzeichner, die sich an einer Selbstregulierungsmaßnahme beteiligen, von der Nichterfüllung durch einen Unterzeichner und von den Korrekturmaßnahmen, die der Unterzeichner ergreifen will, in Kenntnis.

Die Ergebnisse jeder von einer Marktüberwachungsbehörde durchgeführten Marktüberwachungstätigkeit, bei der eine Nichtkonformität mit den Anforderungen in Bezug auf Selbstregulierungsmaßnahmen festgestellt wurde, werden vom unabhängigen Prüfer insbesondere im Konformitätsbericht berücksichtigt, und es sind Korrekturmaßnahmen zu ergreifen.

(7) Kostenwirksamkeit der Verwaltung einer Selbstregulierungsmaßnahme

Die Kosten der Verwaltung der Selbstregulierungsmaßnahme, insbesondere im Hinblick auf die Überwachung, dürfen gegenüber den Zielen der Maßnahme und den sonstigen verfügbaren politischen Instrumenten keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand mit sich bringen.

ANHANG VII

Verbraucherprodukte, deren Vernichtung durch Wirtschaftsteilnehmer verboten ist

Die Warencodes und die Beschreibungen wurden aus der kombinierten Nomenklatur gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87, wie in deren Anhang I festgelegt, übernommen, die am 28. Juni 2024 in Kraft ist.

Warencode	Beschreibung
(1) Kleidung und Bekleidungszubehör	
4203	Kleidung und Bekleidungszubehör, aus Leder oder rekonstituiertem Leder
61	Kleidung und Bekleidungszubehör, aus Gewirken oder Gestricken
62	Kleidung und Bekleidungszubehör, ausgenommen aus Gewirken oder Gestricken
6504	Hüte und andere Kopfbedeckungen, geflochten oder durch Verbindung von Streifen aus Stoffen aller Art hergestellt, auch ausgestattet
6505	Hüte und andere Kopfbedeckungen, gewirkt oder gestrickt oder aus einem oder mehreren Stücken (ausgenommen Streifen) von Spitzen, Filz oder anderen Spinnstofferzeugnissen hergestellt, auch ausgestattet; Haarnetze aus Stoffen aller Art, auch ausgestattet
(2) Schuhe	
6401	Wasserdichte Schuhe mit Laufsohlen und Oberteil aus Kautschuk oder Kunststoff, bei denen weder das Oberteil mit der Laufsohle noch das Oberteil selbst durch Nähen, Nieten, Nageln, Schrauben, Stecken oder ähnliche Verfahren zusammengefügt ist
6402	Andere Schuhe mit Laufsohlen und Oberteil aus Kautschuk oder Kunststoff
6403	Schuhe mit Laufsohlen aus Kautschuk, Kunststoff, Leder oder rekonstituiertem Leder und Oberteil aus Leder
6404	Schuhe mit Laufsohlen aus Kautschuk, Kunststoff, Leder oder rekonstituiertem Leder und Oberteil aus Spinnstoffen
6405	Andere Schuhe

ANHANG VIII

Entsprechungstabelle

Richtlinie 2009/125/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	—
Artikel 4	Artikel 29
Artikel 5	Artikel 44, 45 und 46
Artikel 6	Artikel 3
Artikel 7	Artikel 69, 70 und 71
Artikel 8	Artikel 27 und 43
Artikel 9	Artikel 41
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 38
Artikel 12	Artikel 68
Artikel 13	Artikel 22
Artikel 14	Artikel 7
Artikel 15	Artikel 4 und 5
Artikel 16	Artikel 18
Artikel 17	Artikel 21
Artikel 18	Artikel 19
—	Artikel 24
—	Artikel 28
—	Artikel 30 bis 40
—	Artikel 42
—	Artikel 47 bis 67
—	Artikel 72
Artikel 19	Artikel 73
Artikel 20	Artikel 74
Artikel 21	Artikel 75
Artikel 22	—
Artikel 23	—
Artikel 24	Artikel 79
Artikel 25	Artikel 80
Artikel 26	—
Anhang I	Artikel 5, 7, Anhang I
Anhang II	Anhang II
—	Anhang III

Richtlinie 2009/125/EG	Vorliegende Verordnung
Anhang III	—
Anhang IV	Anhang IV
Anhang V	—
Anhang VI	Anhang V
Anhang VII	Artikel 8
Anhang VIII	Anhang VI
Anhang IX	—
Anhang X	Anhang VIII

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1786

28.6.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1786 DER KOMMISSION

vom 27. Juni 2024

zur Verlängerung der Zulassung einer Zubereitung aus Ammoniumchlorid als Zusatzstoff in Futtermitteln für Wiederkäuer, Katzen und Hunde (Zulassungsinhaber: BASF SE) und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2013

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2003 über Zusatzstoffe zur Verwendung in der Tierernährung ([1]), insbesondere auf Artikel 9 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 regelt die Zulassung von Zusatzstoffen zur Verwendung in der Tierernährung sowie die Voraussetzungen und Verfahren für die Erteilung und Verlängerung einer solchen Zulassung.

(2) Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2013 der Kommission ([2]) wurde eine Zubereitung aus Ammoniumchlorid für zehn Jahre als Zusatzstoff in Futtermitteln für Wiederkäuer, Katzen und Hunde zugelassen.

(3) Gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 wurde ein Antrag auf Verlängerung der Zulassung der Zubereitung aus Ammoniumchlorid als Zusatzstoff in Futtermitteln für Wiederkäuer, Katzen und Hunde in der Zusatzstoffkategorie „zootechnische Zusatzstoffe“ und der Funktionsgruppe „sonstige zootechnische Zusatzstoffe (Senkung des pH-Werts im Urin)“ gestellt. Dem Antrag waren die gemäß Artikel 14 Absatz 2 der genannten Verordnung vorgeschriebenen Angaben und Unterlagen beigefügt.

(4) Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (im Folgenden „Behörde“) gelangte in ihrem Gutachten vom 23. März 2022 ([3]) zu dem Schluss, dass die Zubereitung aus Ammoniumchlorid unter den derzeit genehmigten Verwendungsbedingungen für Wiederkäuer, Katzen und Hunde, die Verbraucher und die Umwelt weiterhin sicher ist. Die Behörde kam zu dem Schluss, dass Ammoniumchlorid als augen- und hautreizend und als potenzielles Inhalationsallergen betrachtet wird, dass es jedoch kein Hautallergen ist. Sie kam außerdem zu dem Schluss, dass der Antrag auf Verlängerung der Zulassung keinen Vorschlag für eine Änderung oder Ergänzung der Bedingungen der ursprünglichen Zulassung umfasst, der sich auf die Wirksamkeit des Zusatzstoffs auswirken würde. Besondere Vorgaben für die Überwachung nach dem Inverkehrbringen hält sie nicht für erforderlich.

(5) Das mit der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 eingerichtete Referenzlabor befand, dass die Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus der Bewertung der Methode zur Analyse von Ammoniumchlorid als Futtermittelzusatzstoff im Rahmen der vorherigen Zulassung gültig und auf den vorliegenden Antrag anwendbar sind. Gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 378/2005 der Kommission ([4]) ist daher kein Evaluierungsbericht des Referenzlabors erforderlich.

(6) In Anbetracht der vorstehenden Gründe ist die Kommission der Auffassung, dass die Zubereitung aus Ammoniumchlorid die Bedingungen gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 erfüllt. Daher sollte die Zulassung für diesen Zusatzstoff verlängert werden. Außerdem ist die Kommission der Ansicht, dass geeignete Schutzmaßnahmen ergriffen werden sollten, um schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit der Verwender des Zusatzstoffs zu vermeiden. Diese Schutzmaßnahmen sollten andere Unionsvorschriften über die Sicherheit von Arbeitskräften unberührt lassen.

([1]) ABl. L 268 vom 18.10.2003, S. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1831/oj.
([2]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2013 der Kommission vom 26. Juli 2013 zur Zulassung von Ammoniumchlorid als Zusatzstoff in Futtermitteln für Wiederkäuer, Katzen und Hunde (Zulassungsinhaber BASF SE) (ABl. L 202 vom 27.7.2013, S. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/725/oj).
([3]) *EFSA Journal* 2022;20(4):7255.
([4]) Verordnung (EG) Nr. 378/2005 der Kommission vom 4. März 2005 mit Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Pflichten und Aufgaben des gemeinschaftlichen Referenzlaboratoriums in Bezug auf Anträge auf Zulassung von Futtermittelzusatzstoffen (ABl. L 59 vom 5.3.2005, S. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/378/oj).

(7) Infolge der Verlängerung der Zulassung der Zubereitung aus Ammoniumchlorid als Futtermittelzusatzstoff sollte die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2013 aufgehoben werden.

(8) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Verlängerung der Zulassung

Die Zulassung für die Zubereitung aus Ammoniumchlorid, die in die Zusatzstoffkategorie „zootechnische Zusatzstoffe“ und die Funktionsgruppe „sonstige zootechnische Zusatzstoffe“ einzuordnen ist, wird unter den im Anhang aufgeführten Bedingungen verlängert.

Artikel 2

Aufhebung

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2013 wird aufgehoben.

Artikel 3

Inkrafttreten

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

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

Brüssel, den 27. Juni 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Kennnummer des Futtermittelzusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						mg Zusatzstoff/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
Kategorie: zootechnische Zusatzstoffe. Funktionsgruppe: sonstige zootechnische Zusatzstoffe (Senkung des pH-Werts im Urin)									
4d8	BASF SE	Ammoniumchlorid	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Zubereitung aus Ammoniumchlorid ≥ 99,0 % Fest. *Charakterisierung des Wirkstoffs* Ammoniumchlorid ≥ 99,0 % NH_4Cl CAS-Nr.: 12125-02-9 Natriumchlorid ≤ 0,5 % Hergestellt durch chemische Synthese. *Analysemethode* (1) Mengenbestimmung von Ammoniumchlorid im Futtermittelzusatzstoff: Titration mit Natriumhydroxid (Europäisches Arzneibuch, Monographie 0007) oder Titration mit Silbernitrat (JECFA, Monographie „Ammo-Ammoniumchlorid“)	Wiederkäuer	—	—	5 000 / 10 000	1. In der Gebrauchsanweisung für den Zusatzstoff und die Vormischungen sind die Lagerbedingungen und die Stabilität bei Wärmebehandlung anzugeben. 2. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben. 3. Bei Wiederkäuern ist der Zusatzstoff unter folgenden Bedingungen zu verwenden: — Höchstgehalt von 5 000 mg Zusatzstoff/kg Alleinfuttermittel für einen Fütterungszeitraum von mehr als drei Monaten oder — Höchstgehalt von 10 000 mg Zusatzstoff/kg Alleinfuttermittel für einen Fütterungszeitraum von höchstens drei Monaten. 4. Die Mischung verschiedener Ammoniumchloridquellen darf den zulässigen Höchstgehalt in Alleinfuttermitteln für Wiederkäuer, Katzen und Hunde nicht überschreiten.	18. Juli 2034
				Katzen und Hunde			5 000		

								5. Die Futtermittelunternehmer müssen für die Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen operative Verfahren und organisatorische Maßnahmen festlegen, um potenzielle Risiken aufgrund der Verwendung zu vermeiden. Können diese Risiken durch solche Verfahren und Maßnahmen nicht beseitigt werden, so sind Zusatzstoff und Vormischungen mit persönlicher Atem-, Augen- und Hautschutzausrüstung zu verwenden.	

([1]) Nähere Informationen zu den Analysemethoden siehe Website des Referenzlabors unter https://joint-research-centre.ec.europa.eu/eurl-fa-eurl-feed-additives/eurl-fa-authorisation/eurl-fa-evaluation-reports_de.

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1797

28.6.2024

BESCHLUSS (EU) 2024/1797 DER KOMMISSION

vom 27. Juni 2024

zur Änderung des Beschlusses (EU) 2023/2440 hinsichtlich der Anpassung der Menge der Zertifikate und der Übertragung von Zertifikaten auf den Innovationsfonds

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 3c Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In Artikel 3c der Richtlinie 2003/87/EG ist die Methode zur Berechnung der Gesamtmenge der Zertifikate festgelegt, die Luftfahrzeugbetreibern für das Jahr 2024 für Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums und für Flüge aus diesem in die Schweiz und das Vereinigte Königreich zuzuteilen sind, wodurch die im Beschluss (EU) 2023/1575 der Kommission ([2]) festgelegte Menge von 1 386 051 745 Zertifikaten ergänzt wird.

(2) Die auf der Grundlage der verfügbaren Daten berechnete unionsweite Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern für das Jahr 2024 im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems zuzuteilenden Zertifikate wurde im Beschluss (EU) 2023/2440 der Kommission ([3]) veröffentlicht. Angesichts der neuesten Informationen über Ausschlüsse von Luftfahrzeugbetreibern ist es erforderlich, diese Menge an Zertifikaten zu aktualisieren.

(3) Mit der Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) wurde die Richtlinie 2003/87/EG dahin gehend geändert, dass die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern für das Jahr 2024 zuzuteilenden Zertifikate auf der Gesamtzuteilung von Zertifikaten an Luftfahrzeugbetreiber beruht, die im Jahr 2023 Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG durchgeführt haben. Luftfahrzeugbetreiber, die für das Jahr 2023 ausgeschlossen wurden, sollten bei der Berechnung nicht berücksichtigt werden, da sie 2023 keine Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG durchgeführt haben. Die Emissionen wurden für das Jahr 2023 bis zum 31. März 2024 gemeldet. Darin waren die endgültigen Daten zu den Ausschlüssen im Jahr 2023 enthalten. Vor diesem Hintergrund beträgt die Gesamtmenge der Zertifikate für Luftfahrzeugbetreiber, die im Jahr 2023 Luftverkehrstätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 2003/87/EG durchgeführt haben, 28 893 755.

(4) Nach Artikel 10a Absatz 8 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG sind Zertifikate, die aufgrund der Einstellung des Geschäftsbetriebs nicht an Luftfahrzeugbetreiber vergeben werden und die nicht erforderlich sind, um Fehlbeträge bei den abgegebenen Zertifikaten dieser Betreiber zu schließen, für die Innovationsförderung durch den Innovationsfonds gemäß Artikel 10a Absatz 8 Unterabsatz 1 der genannten Richtlinie zu verwenden. Nach Artikel 10a Absatz 8 Unterabsatz 8 können mit dem Innovationsfonds auch die Elektrifizierung und Maßnahmen zur Verringerung der Gesamtauswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima unterstützt werden. Unter Berücksichtigung der Luftfahrzeugbetreiber, die ihre Tätigkeit bis zum 31. Dezember 2023 eingestellt haben, beläuft sich diese Menge auf 1 988 951 Zertifikate.

([1]) ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

([2]) Beschluss (EU) 2023/1575 der Kommission vom 27. Juli 2023 über die unionsweite Menge der im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems für 2024 zu vergebenden Zertifikate (ABl. L 192 vom 31.7.2023, S. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/1575/oj).

([3]) Beschluss (EU) 2023/2440 der Kommission vom 27. Oktober 2023 über die unionsweite Gesamtmenge der Zertifikate, die Luftfahrzeugbetreibern im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems für 2024 zuzuteilen sind (ABl. L, 2023/2440, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2440/oj).

([4]) Richtlinie (EU) 2023/958 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf den Beitrag des Luftverkehrs zum gesamtwirtschaftlichen Emissionsreduktionsziel der Union und die angemessene Umsetzung eines globalen marktbasierten Mechanismus (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/958/oj).

(5) Nach Artikel 9 der Richtlinie 2003/87/EG beträgt der lineare Kürzungsfaktor 4,3 % für die Jahre 2024 bis 2027 und 4,4 % ab 2028. Um die Kürzung um 4,3 % im Jahr 2024 gegenüber dem Niveau von 2023 vorzunehmen, wurde der lineare Kürzungsfaktor auf der Grundlage der Zuteilung im Jahr 2020 berechnet; daraus ergibt sich für jedes der Jahre 2024 bis 2026 eine Kürzung um 1 330 226 Zertifikate. Bei Anwendung dieses linearen Kürzungsfaktors ergeben sich

27 563 529 Zertifikate für das Jahr 2024.

(6) Damit die kostenlose Zuteilung an Luftfahrzeugbetreiber gemäß Artikel 3d Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG berechnet werden kann, muss die Kommission gemäß Artikel 3c Absatz 5 der genannten Richtlinie auch die Menge der Zertifikate veröffentlichen, die 2024 gemäß den Vorschriften für die kostenlose Zuteilung, die vor den durch die Richtlinie (EU) 2023/958 eingeführten Änderungen in Kraft waren, kostenlos zugeteilt worden wären. Diese Menge entspricht 85 % der Gesamtmenge der Zertifikate, die Luftfahrzeugbetreibern oder zur Ergänzung der Innovationsförderung durch den mit Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG eingerichteten Innovationsfonds zuzuteilen sind.

(7) Der Beschluss (EU) 2023/2440 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Beschluss (EU) 2023/2440 wird wie folgt geändert:

1. Die Artikel 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„*Artikel 1*

Die Gesamtmenge der den Luftfahrzeugbetreibern für 2024 zuzuteilenden Zertifikate gemäß Artikel 3c Absatz 5 der Richtlinie 2003/87/EG beläuft sich auf 27 563 529.

Artikel 2

Die Menge der Zertifikate, die 2024 gemäß den Vorschriften für die kostenlose Zuteilung, die vor den durch die Richtlinie (EU) 2023/958 eingeführten Änderungen in Kraft waren, kostenlos zugeteilt worden wären, beläuft sich auf 23 429 000.“

2. Folgender Artikel 2a wird eingefügt:

„*Artikel 2a*

Unter Berücksichtigung der Luftfahrzeugbetreiber, die ihre Tätigkeit bis zum 31. Dezember 2023 eingestellt haben, werden 1 988 951 Zertifikate auf den mit Artikel 10a Absatz 8 der Richtlinie 2003/87/EG eingerichteten Innovationsfonds übertragen.“

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 27. Juni 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1807

28.6.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1807 DER KOMMISSION

vom 21. Juni 2024

zur Eintragung eines Namens in das Register der garantiert traditionellen Spezialitäten („Vrbovečka pera“ (g. t. S.))

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel ([1]), insbesondere auf Artikel 52 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß Artikel 90 Absätze 5 und 6 der Verordnung (EU) 2024/1143 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]), mit der die Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 aufgehoben wurde, gilt die Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 weiterhin für Anträge auf Eintragung garantiert traditioneller Spezialitäten, die vor dem 13. Mai 2024 bei der Kommission eingegangen sind und im *Amtsblatt der Europäischen Union* für den Einspruch veröffentlicht wurden.

(2) Der Antrag Kroatiens auf Eintragung des Namens „Vrbovečka pera“ als garantiert traditionelle Spezialität wurde gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([3]) veröffentlicht.

(3) Da bei der Kommission kein mit Gründen versehener Einspruch gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 eingegangen ist, sollte der Name „Vrbovečka pera“ eingetragen werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der Name „Vrbovečka pera“ (g. t. S.) wird eingetragen.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 21. Juni 2024

Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Mitglied der Kommission

([1]) ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1151/oj.
([2]) Verordnung (EU) 2024/1143 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über geografische Angaben für Wein, Spirituosen und landwirtschaftliche Erzeugnisse und über garantiert traditionelle Spezialitäten und fakultative Qualitätsangaben für landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1308/2013, (EU) 2019/787 und (EU) 2019/1753 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 (ABl. L, 2024/1143, 23.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1143/oj).
([3]) ABl. C, C/2024/1647, 23.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1647/oj.

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1823

28.6.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/1823 DER KOMMISSION

vom 19. Juni 2024

betreffend den Antrag auf Registrierung der Europäischen Bürgerinitiative „Air-Quotas“ (Luft-Quoten) gemäß der Verordnung (EU) 2019/788 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 3817)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/788 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Europäische Bürgerinitiative ([1]), insbesondere auf Artikel 6 Absätze 2 und 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Am 26. April 2024 wurde bei der Kommission ein Antrag auf Registrierung der Europäischen Bürgerinitiative „Air-Quotas“ eingereicht.

(2) Das Ziel der Initiative wird von den Organisatoren wie folgt angegeben: Die Kommission soll aufgefordert werden, „eine Klimaversammlung einzuberufen, damit in jedem Land ein CO_2-Quotensystem für Bürgerinnen und Bürger eingeführt wird, das Unternehmen anhand des Verbraucherdrucks zu CO_2-Einsparungen veranlasst“. Die Organisatoren sind der Ansicht, dass das CO_2-Quotensystem auf alle gekauften Waren und Dienstleistungen Anwendung finden und zunächst beim Luftverkehr ansetzen sollte. Ferner soll eine „Informationskampagne zu Air-Quotas“ „dazu dienen, das System für den Handel mit CO_2-Defiziten und -Überschüssen zu erläutern. Es beruht auf einer gerechten Zuteilung von Kontingenten, die im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris und der von der EU angestrebten Verringerung um 55 % von Jahr zu Jahr kleiner werden“.

(3) Ein Anhang zu der Initiative enthält weitere Einzelheiten zu deren Gegenstand, Zielen und Hintergrund. Darin heißt es, dass „der ökologische Fußabdruck des menschlichen Handelns auf dem Planeten drastisch verkleinert werden muss, wenn die Erde bewohnbar bleiben soll“, und werden verschiedene Vorgehensweisen aufgezeigt. Die Organisatoren sind der Ansicht, dass ein „CO_2-Konto für den Flugverkehr“ sich als Mechanismus am besten eignen würde, da Flugzeuge „die symbolträchtigste Quelle von Treibhausgasen“ seien. Außerdem hat die Organisatorengruppe ihrem Registrierungsantrag Hintergrundinformationen zu CO_2-Quoten beigefügt.

(4) Was das Ziel der Initiative betrifft, könnte die Kommission, soweit es um die Einrichtung eines CO_2-Quotensystems in jedem Mitgliedstaat geht, auf der Grundlage der Artikel 191 bis 193 AEUV einen Vorschlag für einen Rechtsakt annehmen, der für Unternehmen über die Verbrauchernachfrage einen Anreiz zur Dekarbonisierung schafft.

(5) Somit liegt nach Auffassung der Kommission kein Bestandteil der Initiative offenkundig außerhalb des Rahmens, in dem die Kommission befugt ist, einen Vorschlag für einen Rechtsakt der Union vorzulegen, um die Verträge umzusetzen.

(6) Diese Schlussfolgerung hat keinen Einfluss auf die Beurteilung der Frage, ob die konkreten materiellen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Kommission, einschließlich der Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, dem Subsidiaritätsprinzip und den Grundrechten, in diesem Fall erfüllt sind.

(7) Die Organisatorengruppe hat geeignete Nachweise dafür vorgelegt, dass sie die Anforderungen gemäß Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) 2019/788 erfüllt, und die Kontaktpersonen gemäß Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 1 der genannten Verordnung benannt.

(8) Die Initiative ist weder offenkundig missbräuchlich, unseriös oder schikanös, noch verstößt sie offenkundig gegen die Werte der Union, wie sie in Artikel 2 des Vertrags über die Europäische Union festgeschrieben sind, oder gegen die in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankerten Rechte.

([1]) ABl. L 130 vom 17.5.2019, S. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/788/oj.

(9) Die Initiative „Air-Quotas“ sollte daher registriert werden.

(10) Die Schlussfolgerung, dass die Voraussetzungen für eine Registrierung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/788 erfüllt sind, bedeutet nicht, dass die Kommission die sachliche Richtigkeit des Inhalts der Initiative bestätigen würde, für die allein die Organisatorengruppe der Initiative verantwortlich ist. Der Inhalt der Initiative spiegelt nur die Ansichten der Organisatorengruppe wider und ist keinesfalls als Ausdruck der Ansichten der Kommission zu betrachten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Europäische Bürgerinitiative „Air-Quotas“ wird registriert.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Organisatorengruppe der Bürgerinitiative „Air-Quotas“, vertreten durch Armel PRIEUR und Valérie COHEN als Kontaktpersonen, gerichtet.

Brüssel, den 19. Juni 2024

Für die Kommission
Věra JOUROVÁ
Vizepräsidentin

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1824

28.6.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/1824 DER KOMMISSION

vom 19. Juni 2024

betreffend den Antrag auf Registrierung der Europäischen Bürgerinitiative „Stop Destroying Videogames“ (Videospielzerstörung stoppen) gemäß der Verordnung (EU) 2019/788 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 3860)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/788 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Europäische Bürgerinitiative ([1]), insbesondere auf Artikel 6 Absätze 2 und 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Am 4. Mai 2024 wurde bei der Kommission ein Antrag auf Registrierung der Europäischen Bürgerinitiative „Stop Destroying Videogames“ eingereicht.

(2) Laut den Organisatoren besteht das Ziel der Initiative darin, „Herausgeber, die Videospiele (oder damit zusammenhängende Funktionen und Güter) an Verbraucher in der Europäischen Union verkaufen oder lizenzieren, zu verpflichten, diese Videospiele in einem funktionalen (spielbaren) Zustand zu belassen. Insbesondere soll die Initiative verhindern, dass Videospiele aus der Ferne abgeschaltet werden, bevor die Möglichkeit geboten wurde, sie ohne Beteiligung der Herausgeber auch weiterhin zu spielen.“

(3) Ein Anhang zur Initiative enthält weitere Einzelheiten zu deren Gegenstand, Zielen und Hintergrund. Dort heißt es: „Herausgeber bringen Spiele auf den Markt, die nur mit einer Internetverbindung oder Telemetrie spielbar sind“. „Sobald der Support für diese Spiele endet, kappen die Herausgeber oft einfach die zum Spielen nötige Verbindung. Außerdem löschen sie alle funktionierenden Kopien und sorgen durch weitreichende Maßnahmen dafür, dass die Kundschaft das Spiel nicht mehr wiederherstellen kann.“ Die Organisatoren sind der Ansicht, dass „dieses Vorgehen [...] einen Diebstahl an der Kundschaft“, eine „Verbraucherschutzverletzung“ und „einen Verlust von Kreativität für alle Beteiligten“ darstellt und dass „das Konzept des Eigentums an sich [...] infrage gestellt“ werde, da die Kundschaft „trotz ‚Kauf‘ [...] am Ende mit leeren Händen da[stehe].“

(4) Mit Blick auf die Ziele der Initiative könnte die Kommission auf der Grundlage von Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einen Vorschlag für einen Rechtsakt, mithilfe dessen das Abschalten von Videospielen aus der Ferne durch die Herausgeber verhindert werden soll, einreichen.

(5) Nach Auffassung der Kommission liegt aus diesem Grund kein Teil der Initiative offenkundig außerhalb des Rahmens, in dem die Kommission befugt ist, einen Vorschlag für einen Rechtsakt der Union vorzulegen, um die Verträge umzusetzen.

(6) Diese Schlussfolgerung hat keinen Einfluss auf die Beurteilung der Frage, ob die konkreten materiellen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Kommission, einschließlich der Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, dem Subsidiaritätsprinzip und den Grundrechten, in diesem Fall erfüllt sind.

(7) Die Organisatorengruppe hat geeignete Nachweise dafür vorgelegt, dass sie die Anforderungen gemäß Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) 2019/788 erfüllt, und die Kontaktpersonen gemäß Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 1 der genannten Verordnung benannt.

(8) Die Initiative ist weder offenkundig missbräuchlich, unseriös oder schikanös, noch verstößt sie offenkundig gegen die Werte der Union, wie sie in Artikel 2 des Vertrags über die Europäische Union festgeschrieben sind, oder gegen die in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankerten Rechte.

(9) Die Initiative „Stop Destroying Videogames“ sollte daher registriert werden.

([1]) ABl. L 130 vom 17.5.2019, S. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/788/oj.

(10) Die Schlussfolgerung, dass die Voraussetzungen für eine Registrierung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/788 erfüllt sind, bedeutet nicht, dass die Kommission die sachliche Richtigkeit des Inhalts der Initiative bestätigen würde, für die allein die Organisatorengruppe der Initiative verantwortlich ist. Der Inhalt der Initiative spiegelt nur die Ansichten der Organisatorengruppe wider und ist keinesfalls als Ausdruck der Ansichten der Kommission zu betrachten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Europäische Bürgerinitiative „Stop Destroying Videogames“ wird registriert.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Organisatorengruppe der Bürgerinitiative „Stop Destroying Videogames“, vertreten durch Daniel ONDRUSKA und Aleksej VJALICIN als Kontaktpersonen, gerichtet.

Brüssel, den 19. Juni 2024

Für die Kommission
Věra JOUROVÁ
Vizepräsidentin

2024/1829

28.6.2024

VERORDNUNG (EU) 2024/1829 DES RATES

vom 25. Juni 2024

zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/2283 zur Eröffnung und Verwaltung autonomer Zollkontingente der Union für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse und gewerbliche Waren

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 31,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Um eine ausreichende Versorgung mit bestimmten landwirtschaftlichen Erzeugnissen und gewerblichen Waren, die in der Union nur in unzureichenden Mengen hergestellt werden, zu gewährleisten und dadurch Marktstörungen bei diesen Erzeugnissen und Waren zu vermeiden, wurden mit der Verordnung (EU) 2021/2283 des Rates ([1]) autonome Zollkontingente der Union (im Folgenden „Kontingente“) eröffnet. Unter diese Kontingente fallende Erzeugnisse und Waren können zu ermäßigten Zollsätzen oder zum Nullsatz in die Union eingeführt werden.

(2) Da es im Interesse der Union liegt, eine angemessene Versorgung mit einer bestimmten gewerblichen Ware zu gewährleisten, und in Anbetracht der Tatsache, dass gleiche oder gleichartige Waren oder Ersatzwaren in der Union nicht in ausreichenden Mengen hergestellt werden, ist es notwendig, neue Kontingente mit den laufenden Nummern 09.2544, 09.2545, 09.2546, 09.2547, 09.2548, 09.2549, 09.2550, 09.2551, 09.2552, 09.2553, 09.2554, 09.2555, 09.2556 und 09.2557 zum Nullsatz mit einer angemessenen Menge für diese Waren zu eröffnen.

(3) Da es im Interesse der Union liegt, eine angemessene Versorgung mit bestimmten gewerblichen Waren zu gewährleisten, sollte die Zollkontingentsmenge mit der laufenden Nummer 09.2568 erhöht werden.

(4) Da die Kontingente mit den laufenden Nummern 09.2763 und 09.2924 zur Deckung des Bedarfs der Wirtschaftsbeteiligten in der Union nicht mehr ausreichen, sollte die Beschreibung der unter diese Kontingente fallenden Waren geändert werden. Folglich sollten die Kontingente mit den laufenden Nummern 09.2763 und 09.2924 mit Wirkung vom 1. Juli 2024 geschlossen und neue Kontingente mit den laufenden Nummern 09.2559 und 09.2560 mit Wirkung vom 1. Juli 2024 eröffnet werden.

(5) Da es nicht mehr im Interesse der Union liegt, das Kontingent mit der laufenden Nummer 09.2857 aufrechtzuerhalten, sollte dieses Kontingent mit Wirkung vom 1. Juli 2024 geschlossen werden.

(6) Unter Berücksichtigung der vorzunehmenden Änderungen und im Interesse der Klarheit sollte der Anhang der Verordnung (EU) 2021/2283 ersetzt werden.

(7) Die Verordnung (EU) 2021/2283 sollte daher entsprechend geändert werden.

(8) Um eine Unterbrechung der Anwendung der Kontingentsregelung zu vermeiden und die in der Mitteilung der Kommission vom 13. Dezember 2011 zu den autonomen Zollaussetzungen und Zollkontingenten festgelegten Leitlinien umzusetzen, sollten die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Änderungen der Zollkontingente für die betroffenen Waren ab dem 1. Juli 2024 gelten. Diese Verordnung sollte daher umgehend in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang der Verordnung (EU) 2021/2283 erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.

([1]) Verordnung (EU) 2021/2283 des Rates vom 20. Dezember 2021 zur Eröffnung und Verwaltung autonomer Zollkontingente der Union für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse und gewerbliche Waren und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1388/2013 (ABl. L 458 vom 22.12.2021, S. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2283/oj).

Artikel 2

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

Sie gilt ab dem 1. Juli 2024.

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

Geschehen zu Luxemburg am 25. Juni 2024.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

H. LAHBIB

ANHANG

„ANHANG

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2849	ex 0710 80 69	10	Pilze der Art *Auricularia polytricha*, auch in Wasser oder Dampf gekocht, gefroren, zum Herstellen von Fertiggerichten [1] [2]	1.1.-31.12.	700 Tonnen	0 %
09.2664	ex 2008 60 39	30	Süßkirschen mit Zusatz von Alkohol, mit einem Zuckergehalt von nicht mehr als 9 GHT, mit einem Durchmesser von nicht mehr als 19,9 mm, mit Stein, zur Verwendung in Schokoladeerzeugnissen [1]	1.1.-31.12.	1 000 Tonnen	10 %
09.2925	ex 2309 90 31 ex 2309 90 31 ex 2309 90 96 ex 2309 90 96	41 49 41 49	Futtermittelzusatzstoff, bezogen auf die Trockenmasse bestehend aus — 68 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 80 GHT L-Lysin-Sulfat und — nicht mehr als 32 GHT anderen Bestandteilen wie Kohlenhydraten und anderen Aminosäuren	1.1.-31.12.	100 000 Tonnen	0 %
09.2913	ex 2401 10 35 ex 2401 10 70 ex 2401 10 95 ex 2401 10 95 ex 2401 10 95 ex 2401 20 35 ex 2401 20 70 ex 2401 20 95 ex 2401 20 95 ex 2401 20 95	91 10 11 21 91 91 10 11 21 91	Tabak, unverarbeitet, auch in regelmäßiger Form zugeschnitten, mit einem Zollwert von nicht weniger als 450 Euro/100 kg Nettogewicht, zur Verwendung als Um- oder Deckblatt beim Herstellen von Waren der Unterposition 2402 10 00 [1]	1.1.-31.12.	3 000 Tonnen	0 %
09.2828	2712 20 90		Paraffin mit einem Gehalt an Öl von weniger als 0,75 GHT	1.1.-31.12.	180 000 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeit-raum	Kontingentsmenge	Kontingen-tszollsatz
09.2600	ex 2712 90 39	10	Paraffinische Rückstände (Slack Wax) (CAS RN 64742-61-6)	1.1.-31.12.	100 000 Tonnen	0 %
09.2578	ex 2811 19 80	50	Sulfamidsäure (CAS RN 5329-14-6) mit einer Reinheit von 95 GHT oder mehr, auch mit Zusatz von nicht mehr als 5 % des Antibackmittels Siliciumdioxid (CAS RN 112926-00-8)	1.1.-31.12.	27 000 Tonnen	0 %
09.2928	ex 2811 22 00	40	Silika-Füllstoff, in Granulatform, mit einem Gehalt an Siliciumdioxid von 97GHT oder mehr	1.1.-31.12.	1 700 Tonnen	0 %
09.2806	ex 2825 90 40	30	Wolframtrioxid, einschließlich Wolframblauoxid (CAS RN 1314-35-8 oder CAS RN 39318-18-8)	1.1.-31.12.	12 000 Tonnen	0 %
09.2819	ex 2833 25 00	30	Kupferhydroxidsulfat (Cu4(OH)6(SO4)) Hydrat (CAS RN 12527-76-3) mit einer Reinheit von 98 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	240 000 kg	0 %
09.2872	ex 2833 29 80	40	Caesiumsulfat (CAS RN 10294-54-9), fest oder als wässrige Lösung, mit einem Gehalt an Caesiumsulfat von 48 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 52 GHT	1.1.-31.12.	400 Tonnen	0 %
09.2567	ex 2903 22 00	10	Trichlorethylen (CAS RN 79-01-6) mit einer Reinheit von 99 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	11 885 000 kg	0 %
09.2837	ex 2903 79 30	20	Bromchlormethan (CAS RN 74-97-5)	1.1.-31.12.	600 Tonnen	0 %
09.2933	ex 2903 99 80	30	1,3-Dichlorbenzol (CAS RN 541-73-1)	1.1.-31.12.	2 600 Tonnen	0 %
09.2700	ex 2905 12 00	10	Propan-1-ol (Propylalkohol) (CAS RN 71-23-8)	1.1.-31.12.	15 000 Tonnen	0 %
09.2551	ex 2905 29 90	40	Prop-2-in-1-ol (Propargylalkohol) (CAS RN 107-19-7) mit einer Reinheit von 99 GHT oder mehr	1.7.-31.12.	75 Tonnen	0 %
09.2830	ex 2906 19 00	40	Cyclopropylmethanol (CAS RN 2516-33-8)	1.1.-31.12.	20 Tonnen	0 %
09.2851	ex 2907 12 00	10	O-Kresol (CAS RN 95-48-7), mit einer Reinheit von 98,5 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	20 000 Tonnen	0 %
09.2704	ex 2909 49 80	20	2,2,2',2'-Tetrakis(hydroxymethyl)-3,3'-oxydipropan-1-ol (CAS RN 126-58-9)	1.1.-31.12.	500 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2565	ex 2914 19 90	70	Calciumacetylacetonat (CAS RN 19372-44-2) mit einer Reinheit von 95 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	400 Tonnen	0 %
09.2852	ex 2914 29 00	60	Cyclopropylmethylketon (CAS RN 765-43-5)	1.1.-31.12.	300 Tonnen	0 %
09.2638	ex 2915 21 00	10	Essigsäure (CAS RN 64-19-7) mit einer Reinheit von 99 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	1 000 000 Tonnen	0 %
09.2679	2915 32 00		Vinylacetat (CAS RN 108-05-4)	1.1.-31.12.	450 000 Tonnen	0 %
09.2728	ex 2915 90 70	85	Ethyltrifluoracetat (CAS RN 383-63-1)	1.1.-31.12.	400 Tonnen	0 %
09.2665	ex 2916 19 95	30	Kalium-(E,E)-hexa- 2,4-dienoat (CAS RN 24634-61-5)	1.1.-31.12.	8 250 Tonnen	0 %
09.2684	ex 2916 39 90	28	2,5-Dimethylphenylacetylchlorid (CAS RN 55312-97-5)	1.1.-31.12.	700 Tonnen	0 %
09.2599	ex 2917 11 00	40	Diethyloxalat (CAS RN 95-92-1)	1.1.-31.12.	500 Tonnen	0 %
09.2769	ex 2917 13 90	10	Dimethylsebacat (CAS RN 106-79-6)	1.1.-31.12.	1 000 Tonnen	0 %
09.2634	ex 2917 19 80	40	Dodecandisäure (CAS RN 693-23-2) mit einer Reinheit von mehr als 98,5 GHT	1.1.-31.12.	8 000 Tonnen	0 %
09.2808	ex 2918 22 00	10	O-Acetylsalicylsäure (CAS RN 50-78-2)	1.1.-31.12.	120 Tonnen	0 %
09.2646	ex 2918 29 00	75	Octadecyl-3-(3,5-di-tert-butyl-4-hydroxyphenyl)propionat (CAS RN 2082-79-3) — mit einem Siebdurchgang von mehr als 99 GHT bei einer Maschenweite von 500 µm und — einem Schmelzpunkt von 49 °C oder mehr, jedoch nicht mehr als 54 °C, zur Verwendung bei der Herstellung von auf Pulvermischungen (Pulver oder Pressgranulat) basierenden Polymer-Verarbeitungsstabilisator-One-Packs ([1])	1.1.-31.12.	380 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2647	ex 2918 29 00	80	Pentaerythritoltetrakis(3-(3,5-di-tert-butyl-4-hydroxyphenyl)propionat (CAS RN 6683-19-8) mit: — einem Siebdurchgang von mehr als 75 GHT bei einer Maschenweite von 250 µm und von mehr als 99 GHT bei einer Maschenweite von 500 µm und — einem Schmelzpunkt von 110 °C oder mehr, jedoch nicht mehr als 125 °C, zur Verwendung bei der Herstellung von auf Pulvermischungen (Pulver oder Pressgranulat) basierenden PVC- Verarbeitungsstabilisator-One-Packs ([1])	1.1.-31.12.	140 Tonnen	0 %
09.2975	ex 2918 30 00	10	Benzophenon-3,3',4,4'-tetracarbonsäuredianhydrid (CAS RN 2421-28-5)	1.1.-31.12.	1 000 Tonnen	0 %
09.2598	ex 2921 19 99	75	Octadecylamin (CAS RN 124-30-1)	1.1.-31.12.	400 Tonnen	0 %
09.2649	ex 2921 29 00	60	Bis(2-dimethylaminoethyl)(methyl)amin (CAS RN 3030-47-5)	1.1.-31.12.	1 700 Tonnen	0 %
09.2682	ex 2921 41 00	10	Anilin (CAS RN 62-53-3) mit einer Reinheit von 99 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	150 000 Tonnen	0 %
09.2617	ex 2921 42 00	89	4-Fluor-N-(1-methylethyl)benzolamin (CAS RN 70441-63-3)	1.1.-31.12.	500 Tonnen	0 %
09.2602	ex 2921 51 19	10	o-Phenylendiamin (CAS RN 95-54-5)	1.1.-31.12.	1 800 Tonnen	0 %
09.2921	ex 2922 19 00	22	2-(Dimethylamino)ethylacrylat (CAS RN 2439-35-2) mit einer Reinheit von 99 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	14 000 Tonnen	0 %
09.2545	ex 2922 29 00	63	Aclonifen (ISO) (CAS RN 74070-46-5) mit einer Reinheit von 97 GHT oder mehr	1.7.-31.12.	2 000 Tonnen	0 %
09.2563	ex 2922 41 00	20	L-Lysinhydrochlorid (CAS RN 657-27-2) oder eine wässrige L-Lysin-Lösung (CAS RN 56-87-1) mit einem Gehalt an L-Lysin von 50 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	300 000 Tonnen	0 %
09.2575	ex 2923 90 00	87	3-Chlor-2-hydroxypropyl)trimethylammoniumchlorid (CAS RN 3327-22-8), in Form einer wässrigen Lösung mit einem Gehalt an (3-Chlor-2-hydroxypropyl) trimethylammoniumchlorid von 65 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 71 GHT	1.1.-31.12.	9 500 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2922	ex 2923 90 00	88	Wässrige Lösung mit einem Gehalt an [2-(Acryloyloxy)ethyl]trimethylammoniumchlorid (CAS RN 44992-01-0) von 78 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 82 GHT	1.1.-31.12.	10 000 Tonnen	0 %
09.2854	ex 2924 19 00	85	3-Iod-2- yn-1-yl butylcarbamat (CAS RN 55406-53-6)	1.1.-31.12.	450 Tonnen	0 %
09.2874	ex 2924 29 70	87	Paracetamol (INN) (CAS RN 103-90-2)	1.1.-31.12.	20 000 Tonnen	0 %
09.2742	ex 2926 10 00	10	Acrylnitril (CAS RN 107-13-1) zur Verwendung bei der Herstellung von Waren des Kapitels 55 und der Position 6815 [1]	1.1.-31.12.	30 000 Tonnen	0 %
09.2583	ex 2926 10 00	30	Acrylnitril (CAS RN 107-13-1) zur Verwendung bei der Herstellung von Waren der Positionen 2921, 2924, 3903, 3906, 3908, 3911 und 4002 [1]	1.1.-31.12.	20 000 Tonnen	0 %
09.2550	ex 2926 90 70	31	Lambda-Cyhalothrin (ISO) (CAS RN 91465-08-6) mit einer Reinheit von 97 GHT oder mehr	1.7.-31.12.	1 100 Tonnen	0 %
09.2856	ex 2926 90 70	84	2-Nitro-4(trifluormethyl)benzonitril (CAS RN 778-94-9)	1.1.-31.12.	900 Tonnen	0 %
09.2685	ex 2929 90 00	30	Nitroguanidin (CAS RN 556-88-7)	1.1.-31.12.	6 500 Tonnen	0 %
09.2597	ex 2930 90 98	94	Bis[3-(triethoxysilyl)propyl]disulfid (CAS RN 56706-10-6)	1.1.-31.12.	6 000 Tonnen	0 %
09.2596	ex 2930 90 98	96	2-Chlor-4-(methylsulfonyl)-3-((2,2,2-trifluorethoxy)methyl)benzoesäure (CAS RN 120100-77-8)	1.1.-31.12.	300 Tonnen	0 %
09.2580	ex 2931 90 00	75	Hexadecyltrimethoxysilan (CAS RN 16415-12-6) mit einer Reinheit von mindestens 95 GHT, zur Verwendung bei der Herstellung von Polyethylen [1]	1.1.-31.12.	165 Tonnen	0 %
09.2842	2932 12 00		2-Furaldehyd (Furfural)	1.1.-31.12.	10 000 Tonnen	0 %
09.2696	ex 2932 20 90	25	Decan-5-olid (CAS RN 705-86-2)	1.1.-31.12.	6 000 kg	0 %
09.2697	ex 2932 20 90	30	Dodecan-5-olid (CAS RN 713-95-1)	1.1.-31.12.	6 000 kg	0 %
09.2812	ex 2932 20 90	77	Hexan-6-olid (CAS RN 502-44-3)	1.1.-31.12.	4 000 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2858	2932 93 00		Piperonal (CAS RN 120-57-0)	1.1.-31.12.	220 Tonnen	0 %
09.2839	ex 2933 39 99	09	2-(2-Pyridyl)ethanol (CAS RN 103-74-2) mit einer Reinheit von 99 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	700 Tonnen	0 %
09.2546	ex 2933 39 99	46	Fluopicolid (ISO) (CAS RN 239110-15-7) mit einem Gehalt von 97 GHT oder mehr	1.7.-31.12.	125 Tonnen	0 %
09.2547	ex 2933 69 80	13	Metribuzin (ISO) (CAS RN 21087-64-9) mit einer Reinheit von 93 GHT oder mehr	1.7.-31.12.	112 500 kg	0 %
09.2860	ex 2933 69 80	30	1,3,5-Tris[3-(dimethylamino)propyl]hexahydro-1,3,5-triazin (CAS RN 15875-13-5)	1.1.-31.12.	600 Tonnen	0 %
09.2566	ex 2933 99 80	05	1,4,7,10-Tetraazacyclododecan (CAS RN 294-90-6) mit einer Reinheit von 96 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	60 Tonnen	0 %
09.2544	ex 2933 99 80	23	Tebuconazol (ISO) (CAS RN 107534-96-3) mit einer Reinheit von 95 GHT oder mehr	1.7.-31.12.	75 Tonnen	0 %
09.2658	ex 2933 99 80	73	5-(Acetoacetylamino)benzimidazolon (CAS RN 26576-46-5)	1.1.-31.12.	400 Tonnen	0 %
09.2549	ex 2934 99 90	16	Difenoconazol (ISO) (CAS RN 119446-68-3)	1.7.-31.12.	500 Tonnen	0 %
09.2548	ex 2934 99 90	24	Flufenacet (ISO) (CAS RN 142459-58-3) mit einer Reinheit von 95 GHT oder mehr	1.7.-31.12.	450 Tonnen	0 %
09.2593	ex 2934 99 90	67	5-Chlorthiophen-2-carbonsäure (CAS RN 24065-33-6)	1.1.-31.12.	45 000 kg	0 %
09.2675	ex 2935 90 90	79	4-[[(2-Methoxybenzoyl)amino]sulfonyl]-benzoylchlorid (CAS RN 816431-72-8)	1.1.-31.12.	1 000 Tonnen	0 %
09.2945	ex 2940 00 00	20	D-Xylose (CAS RN 58-86-6)	1.1.-31.12.	400 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2686	ex 3204 11 00	75	Farbmittel C.I. Disperse Yellow 54 (CAS RN 7576-65-0) und Zubereitungen auf dessen Grundlage mit einem Anteil des Farbmittels C.I. Disperse Yellow 54 von 99 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	250 Tonnen	0 %
09.2676	ex 3204 17 00	14	Zubereitungen auf Grundlage des Farbmittels C.I. Pigment Red 48:2 (CAS RN 7023-61-2) mit einem Anteil des Farbmittels von 60 GHT oder mehr, jedoch weniger als 85 GHT	1.1.-31.12.	50 Tonnen	0 %
09.2698	ex 3204 17 00	30	Farbmittel C.I. Pigment Red 4 (CAS RN 2814-77-9) und Zubereitungen auf dessen Grundlage, mit einem Anteil des Farbmittels C.I. Pigment Red 4 von 60 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	150 Tonnen	0 %
09.2659	ex 3802 90 00	19	Mit Soda fluxcalcinierte Kieselgur	1.1.-31.12.	35 000 Tonnen	0 %
09.2908	ex 3804 00 00	10	Natriumligninsulphonat (CAS RN 8061-51-6)	1.1.-31.12.	40 000 Tonnen	0 %
09.2889	3805 10 90		Sulfatterpentinöl	1.1.-31.12.	25 000 Tonnen	0 %
09.2935	ex 3806 10 00	10	Balsamharz	1.1.-31.12.	280 000 Tonnen	0 %
09.2832	ex 3808 92 90	40	Zubereitung mit einem Gehalt an Pyrithionzink (INN) (CAS RN 13463-41-7) von 38 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 50 GHT in einer wässrigen Dispersion	1.1.-31.12.	500 Tonnen	0 %
09.2923	ex 3808 94 20	40	Wässrige Lösung mit einem Gehalt an — 5-Chlor-2-methyl-2H-isothiazol-3-on von 10,0 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 11,3 GHT — 2-Methyl-2H-isothiazol-3-on von 3,0 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 4,1 GHT — einer Gesamtkonzentration von Isothiazolonen (CAS RN 55965-84-9) von 13,0 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 15,4 GHT — Nitraten (gerechnet als Natriumnitrat) von 18 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 22 GHT — Chloriden (gerechnet als Natriumchlorid) von 5 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 8 GHT	1.1.-31.12.	3 000 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2926	ex 3811 21 00	31	Additiv, im Wesentlichen bestehend aus: — Phosphorodithionsäure, gemischte O,O-bis(isobutyl und pentyl)ester, Zinksalze (CAS RN 68457-79-4), — 8 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 15 GHT, an Mineralölen, zur Verwendung bei der Herstellung von Additivgemischen für Schmieröle ([1])	1.1.-31.12.	700 Tonnen	0 %
09.2876	ex 3811 29 00	57	Additive, bestehend aus Produkten der Reaktion von Diphenylamin und verzweigten Nonenen mit — mehr als 20 GHT, jedoch nicht mehr als 50 GHT 4-Monononyldiphenylamin und — mehr als 50 GHT, jedoch nicht mehr als 80 GHT 4,4'-Dinonyldiphenylamin, — einem Gesamtanteil von 2,4-Dinonyldiphenylamin und 2,4'-Dinonyldiphenylamin von nicht mehr als 15 GHT, – zur Verwendung bei der Herstellung von Schmierölen ([1])	1.1.-31.12.	900 Tonnen	0 %
09.2927	ex 3811 29 00	80	Additive mit einem Gehalt an — 2,5-bis(tert-nonyldithio)-[1,3,4]-thiadiazol (CAS RN 89347-09-1) von mehr als 70 GHT und — 5-(tert-nonyldithio)- 1,3,4-thiadiazol-2(3H)-thion (CAS RN 97503-12-3) von mehr als 15 GHT zur Verwendung bei der Herstellung von Schmierölen ([1])	1.1.-31.12.	500 Tonnen	0 %
09.2814	ex 3815 90 90	76	Katalysator, bestehend aus Titandioxid und Wolframtrioxid	1.1.-31.12.	3 000 Tonnen	0 %
09.2644	ex 3824 99 92	77	Zubereitung mit — 55 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 78 GHT Dimethylglutarat (CAS RN 1119-40-0) — 10 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 30 GHT Dimethyladipat (CAS RN 627-93-0) und — nicht mehr als 35 GHT Dimethylsuccinat (CAS RN 106-65-0)	1.1.-31.12.	10 000 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2907	ex 3824 99 93	67	Mischung pflanzlicher Sterole, in Form von Pulver, mit einem Gehalt an: — Sterolen von 75 GHT oder mehr — Stanolen von nicht mehr als 25 GHT, zur Verwendung beim Herstellen von Stanolen/Sterolen oder Stanol-/Sterolestern ([1])	1.1.-31.12.	2 500 Tonnen	0 %
09.2568	ex 3824 99 96	91	Gemisch in Form von Pellets mit einem Gehalt an — Bis(3-triethoxysilylpropyl)polysulfiden (CAS RN 211519-85-6) von 49 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 50 GHT, und — 50 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 51 GHT Ruß (CAS RN 1333-86-4), mit einem Siebdurchgang von 75 GHT oder mehr bei einer Maschenweite von 0,60 mm, aber nicht mehr als 10 GHT bei einer Maschenweite von 0,25 mm (gemäß der Methode ASTM D1511)	1.1.-31.12.	2 100 Tonnen	0 %
09.2820	ex 3827 90 00	10	Gemische mit einem Gehalt von — 60 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 90 GHT 2-Chlorpropen (CAS RN 557-98-2), — 8 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 14 GHT (Z)-1-Chlorpropen (CAS RN 16136-84-8), — 5 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 23 GHT 2-Chlorpropan (CAS RN 75-29-6), — nicht mehr als 6 GHT 3-Chlorpropen (CAS RN 107-05-1) und — nicht mehr als 1 GHT Ethylchlorid (CAS RN 75-00-3)	1.1.-31.12.	6 000 Tonnen	0 %
09.2671	ex 3905 99 90	81	Poly(vinylbutyral) (CAS RN 63148-65-2): — mit 17,5GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 20GHT Hydroxylgruppen und — einer mittleren Teilchengröße (D50) von mehr als 0,6 mm	1.1.-31.12.	12 500 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2846	ex 3907 40 00	25	Polymerblend aus Polycarbonat und Poly(methylmethacrylat) mit einem Polycarbonatanteil von 98,5 GHT oder mehr, in Form von Pellets oder Granulat, mit einer Lichttransmission von 88,5 GHT oder mehr, gemessen an einem Probenkörper mit 4,0 mm Wandstärke bei einer Wellenlänge von λ = 400 nm (nach ISO 13468-2)	1.1.-31.12.	2 000 Tonnen	0 %
09.2585	ex 3907 99 80	70	Copolymer aus Poly(ethylenterephthalat) und Cyclohexandimethanol, mit einem Gehalt an Cyclohexandimethanol von mehr als 10 GHT	1.1.-31.12.	60 000 Tonnen	2 %
09.2855	ex 3910 00 00	10	Flüssiges Poly(methylhydrosiloxan) mit endständigen Trimethylsilylgruppen (CAS RN 63148-57-2) mit einer Reinheit von 99,9 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	1 000 Tonnen	0 %
09.2931	ex 3911 90 11	10	Poly(oxy-1,4-phenylensulfonyl-1,4-phenylenoxy-1,4-phenylenisopropyliden-1,4-phenylen) (CAS RN 25135-51-7 und CAS RN 25154-01-2) in Formen im Sinne der Anmerkung 6 b) zu diesem Kapitel mit einem Gehalt an Zusätzen von nicht mehr als 20 GHT	1.1.-31.12.	6 300 Tonnen	0 %
09.2723	ex 3911 90 19	35	Poly(oxy-1,4-phenylensulfonyl-1,4-phenylenoxy-4,4'-biphenylen) (CAS RN 25608-64-4 und CAS RN 25839-81-0) mit einem Gehalt an Zusätzen von nicht mehr als 20 GHT	1.1.-31.12.	5 000 Tonnen	0 %
09.2816	ex 3912 11 00	20	Celluloseacetat in Form von Flocken	1.1.-31.12.	75 000 Tonnen	0 %
09.2561	ex 3912 39 85	60	Hypromellose (INN) (CAS RN 9004-65-3) zur Verwendung bei der Herstellung von Nahrungsergänzungsmitteln oder Arzneimitteln [1]	1.1.-31.12.	2 750 Tonnen	0 %
09.2573	ex 3913 10 00	20	Natriumalginat, Extrakt aus Braunalgen (CAS RN 9005-38-3), mit — einem Trocknungsverlust von nicht mehr als 15 GHT (4 Std. bei 105 °C), — einer wasserunlöslichen Fraktion von nicht mehr als 2 GHT in der Trockenmasse	1.1.-31.12.	2 000 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2641	ex 3913 90 00	87	Natriumhyaluronat, nicht steril, mit — einer gewichtsmittleren Molekularmasse (Mw) von nicht mehr als 900 000, — einem Endotoxingehalt von nicht mehr als 0,008 Endotoxineinheiten (EU)/mg, — einem Ethanolgehalt von nicht mehr als 1GHT und — einem Isopropanolgehalt von nicht mehr als 0,5GHT	1.1.-31.12.	300 kg	0 %
09.2661	ex 3920 51 00	50	Platten aus Polymethylmethacrylat gemäß den Normen: — EN 4364 (MIL-P-5425E) und DTD5592A oder — EN 4365 (MIL-P-8184) und DTD5592A	1.1.-31.12.	100 Tonnen	0 %
09.2645	ex 3921 14 00	20	Zellkunststoffblock aus regenerierter Cellulose, getränkt mit Magnesiumchlorid und quartäre Ammoniumverbindungen enthaltendem Wasser, mit den Maßen 100 cm (± 10 cm) x 100 cm (± 10 cm) x 40 cm (± 5 cm)	1.1.-31.12.	1 700 Tonnen	0 %
09.2572	ex 5205 26 00 ex 5205 27 00	10 10	Weißes Rohgarn aus Baumwolle, ungezwirnt, — aus gekämmten Fasern — mit einer durchschnittlichen Faserlänge von 36,5 mm oder mehr, — im Kompaktringspinnverfahren mit pneumatischer Verdichtung hergestellt, — mit einer Mindestreißfestigkeit von 26,5 cN/tex (gemäß EN ISO 2062:2009, mit einer Geschwindigkeit von 5 000 mm/min)	1.1.-31.12.	50 000 Tonnen	0 %
09.2848	ex 5505 10 10	10	Abfälle von Chemiefasern (einschließlich Kämmlinge, Garnabfälle und Reißspinnstoff) aus Nylon oder anderen Polyamiden (PA6 und PA66)	1.1.-31.12.	10 000 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2721	ex 5906 99 90	20	Laminiertes kautschutiertes Gewebe mit folgenden Merkmalen: — dreilagig; — eine äußere Lage besteht aus Acrylgewebe, — die andere äußere Lage besteht aus Polyestergewebe, — die mittlere Lage besteht aus Chlorbutylkautschuk, — die mittlere Lage hat ein Gewicht von 452 g/m² oder mehr, jedoch nicht mehr als 569 g/m², — das Textilgewebe hat ein Gesamtgewicht von 952 g/m² oder mehr, jedoch nicht mehr als 1 159 g/m², und — das Textilgewebe hat eine Gesamtdicke von 0,8 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 4 mm, zur Verwendung bei der Herstellung von Faltverdecken für Kraftfahrzeuge (1)	1.1.-31.12.	375 000 m²	0 %
09.2628	ex 7019 66 00	10	Gittergewebe aus mit Kunststoff umhüllten Glasfasern, mit einem Gewicht von 120 g/m²(± 10 g/m²), von der zum Herstellen von Insektenschutzrollos und –rahmen verwendeten Art	1.1.-31.12.	3 000 000 m²	0 %
09.2652	ex 7409 11 00 ex 7410 11 00	30 40	Folien und dünne Bänder (Bleche) aus raffiniertem Kupfer, elektrolytisch hergestellt, mit einer Dicke von 0,015 mm oder mehr	1.1.-31.12.	1 020 Tonnen	0 %
09.2662	ex 7410 21 00	55	Platten, — bestehend aus mindestens einer Schicht Glasfasergewebe, mit Epoxidharz imprägniert, — ein- oder beidseitig beschichtet mit einer Kupferfolie mit einer Dicke von nicht mehr als 0,15 mm, — mit einer Dielektrizitätskonstante von weniger als 5,4 bei 1 MHz, gemessen nach IPC-TM-650 2.5.5.2, — mit einer Verlusttangente von weniger als 0,035 bei 1 MHz, gemessen nach IPC-TM-650 2.5.5.2, — mit einer Kriechstromfestigkeit von 600 oder mehr	1.1.-31.12.	80 000 m²	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2835	ex 7604 29 10	30	Stangen aus Aluminiumlegierung mit einem Durchmesser von 300,1 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 533,4 mm	1.1.-31.12.	1 000 Tonnen	0 %
09.2736	ex 7607 11 90 ex 7607 11 90 ex 7607 11 90 ex 7607 11 90	75 77 78 79	Bänder und Folien aus einer Aluminium-Magnesium-Legierung — aus einer den Standards 5182-H19 oder 5052-H19 entsprechenden Legierung, — in Rollen mit einem Außendurchmesser von 1 250 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 1 350 mm, — mit einer Dicke (± 0,006 mm) von 0,15 mm, 0,16 mm, 0,18 mm oder 0,20 mm, — mit einer Breite (± 0,3 mm) von 12,5 mm, 15,0 mm, 16,0 mm, 25,0 mm, 35,0 mm, 50,0 mm oder 356 mm, — mit einer Wölbungstoleranz von nicht mehr als 0,4 mm/750 mm, — mit einer Planheitsmessung von I-unit ± 4, — mit einer Zugfestigkeit von mehr als 365 MPa (5182-H19) oder 320 MPa (5052-H19), und — mit einer Dehnung A50 von mehr als 3 % (5182-H19) oder 2,5 % (5052-H19) zur Verwendung bei der Herstellung von Lamellen für Jalousien [1]	1.1.-31.12.	600 Tonnen	0 %
09.2722	8104 11 00		Magnesium in Rohform, mit einem Magnesiumgehalt von 99,8 GHT oder mehr	1.1.-31.12.	120 000 Tonnen	0 %
09.2840	ex 8104 30 00	20	Magnesiumpulver — mit einer Reinheit von 98 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 99,5 GHT, und — mit einer Partikelgröße von 0,2 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 0,8 mm	1.1.-31.12.	2 000 Tonnen	0 %
09.2629	ex 8302 49 00	91	Teleskopgriff aus Aluminium, zur Verwendung bei der Herstellung von Reisegepäck [1]	1.1.-31.12.	1 500 000 Stück	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2720	ex 8413 91 00	50	Pumpenkopf für Zweizylinder-Hochdruckpumpe aus geschmiedetem Stahl, mit: — gefrästen Verschraubungen mit Gewinde mit einem Durchmesser von 10 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 36,8 mm und — gebohrten Brennstoffkanälen mit einem Durchmesser von 3,5 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 10 mm von der in Diesel-Einspritzsystemen verwendeten Art	1.1.-31.12.	65 000 Stück	0 %
09.2569	ex 8414 90 00	80	Turbolader-Radgehäuse aus Aluminiumgusslegierung oder Gusseisen: — mit einer Hitzebeständigkeit von bis zu 400 °C, — mit einer Öffnung von 30 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 300 mm, zum Einbau des Verdichterrades zur Verwendung in der Automobilindustrie ([1])	1.1.-31.12.	4 000 000 Stück	0 %
09.2570	ex 8482 91 90	10	Rollen mit einem logarithmischen Profil und einem Durchmesser von 25 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 70 mm, oder Kugeln mit einem Durchmesser von 30 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 100 mm, — hergestellt aus 100Cr6-Stahl oder 100CrMnSi6-4-Stahl (ISO 3290), — mit einer festgestellten Abweichung von 0,5 mm oder weniger gemäß dem FBH-Verfahren zur Verwendung in der Windkraftindustrie ([1])	1.1.-31.12.	600 000 Stück	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2562	ex 8482 99 00	30	Messingkäfige mit folgenden Eigenschaften: — im Stranggussverfahren oder Schleudergussverfahren hergestellt, — gedreht, — mit einem Gehalt an Zink von 35 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 38 GHT, — mit einem Gehalt an Blei von 0,75 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 1,25 GHT, — mit einem Gehalt an Aluminium von 1,0 GHT oder mehr, jedoch nicht mehr als 1,4 GHT und — mit einer Zugfestigkeit von 415 Pa oder mehr von der zur Herstellung von Kugellagern verwendeten Art	1.1.-31.12.	550 000 Stück	0 %
09.2557	ex 8482 99 00	60	Innen- oder Außenringe aus Stahl, ungehärtet oder ungeschliffen, Außenring mit Laufbahn(en) innen, Innenring mit Laufbahn(en) außen, mit folgenden Außendurchmessern: — 14 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 77 mm für den Innenring und — 26 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 101 mm für den Außenring zur Verwendung bei der Herstellung von Lagern ([1])	1.7.-31.12.	1 000 Stück	0 %
09.2552	ex 8482 99 00	70	Käfigteile mit herausragenden Verbindungselementen bzw. mit Vertiefungen — aus flachgewalztem Stahl, — mit einem Durchmesser von 14,5 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 420 mm, — wobei das Teil mit herausragenden Verbindungselementen mit Nieten versehen ist, — wobei das Teil mit Vertiefungen mit Löchern versehen ist, zur Verwendung bei der Herstellung von Rillenkugellagern ([1])	1.7.-31.12.	610 500 kg	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2553	ex 8482 99 00	80	Gestanzte Käfige verschiedener Durchmesser, — aus flachgewalztem Stahl, — mit einer Zugfestigkeit von 270 MPa oder mehr, zur Herstellung von Kegelrollenlagern [1]	1.7.-31.12.	4 000 000 Stück	0 %
09.2560	ex 8501 31 00	85	Kraftübertragungsvorrichtung zur Regelung der Leistung von Abgasturboladern bestehend aus: — einem Gleichstrommotor mit einer Leistung von nicht mehr als 600 W, — ausgelegt für eine Versorgungsspannung von 8 V oder mehr, jedoch nicht mehr als 48 V, — mit Steckverbindung zum Anschluss an die Motorsteuerung, — auch mit Positionssensor, — auch mit integrierter Regel- und Leistungselektronik, — auch mit einem Federmechanismus zur Rückstellung des Hebels, — in einem Gehäuse mit Untersetzungsgetriebe und an der Motor-Antriebswelle angebrachtem Hebel oder — in einem Gehäuse mit in den Rotor des Motors integriertem Gewinde für eine lineare Bewegung der integrierten Regelstange	1.7.-31.12.	325 000 Stück	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2559	ex 8501 40 20 ex 8501 40 80	70 70	Elektrischer Einphasen-Wechselstrommotor, auch mit Kommutator, — mit einer Nennausgangsleistung von 180 W oder mehr, — mit einer Eingangsleistung von 150 W oder mehr, jedoch nicht mehr als 2 700 W, — mit einem äußeren Durchmesser von mehr als 44,8 mm, jedoch nicht mehr als 135,2 mm, — mit einer Nenndrehzahl von mehr als 10 000 U/min, jedoch nicht mehr als 50 000 U/min, — auch mit Ansaugventilator, — auch mit mechanischer Vorrichtung (Ritzel, Schrauben, Getriebeanschluss) an der Welle zur Verwendung bei der Herstellung von Haushaltsgeräten [1]	1.7.-31.12.	1 000 000 Stück	0 %
09.2554	ex 8505 11 10 ex 8505 11 90 ex 8505 19 90	74 74 74	Waren in Form von Flachstäben, gewölbten Stäben, Viertelmanschetten oder Trapezen, auch gewölbt, mit gerundeten Ecken oder schiefwinklig, aus Ferrit, Kobalt, Samarium oder anderen Seltenerdmetallen oder deren Legierungen, — auch mit Polymeren umgossen, — auch mit einer Oberflächenbehandlung überzogen oder passiviert, mit: — einer Länge von 5 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 60 mm, — einer Breite von 5 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 40 mm, — einer Dicke von 3 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 15 mm dazu bestimmt, nach Magnetisierung zu Dauermagneten zu werden	1.7.-31.12.	230 Tonnen	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2555	ex 8505 11 10	76	Waren aus einer Neodym-Legierung oder Samarium-Legierung, — auch mit einer Oberflächenbehandlung überzogen oder passiviert, — auch mit einer Beschichtung aus Zink, — in Form von Rechtecken, mit: — einer Länge von 13,8 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als bis 45,2 mm, — einer Breite von 7,8 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 25,2 mm, — einer Höhe von 1,3 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 4,7 mm dazu bestimmt, nach Magnetisierung zu Dauermagneten zu werden	1.7.-31.12.	175 Tonnen	0 %
09.2556	ex 8505 11 10	77	Waren aus einer Neodym-Legierung, in Form von gewölbten Rechtecken, auch mit einer Oberflächenbehandlung überzogen oder passiviert, mit: — einer Breite von 9,1 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als 10,5 mm, — einer Länge von 20 mm oder mehr, jedoch nicht mehr als bis 30,1 mm, dazu bestimmt, nach Magnetisierung zu Dauermagneten zu werden	1.7.-31.12.	25 Tonnen	0 %
09.2574	ex 8537 10 91	73	Multifunktionsgerät (Kombiinstrument) mit — gebogener (‚curved') TFT-LCD-Anzeige (Radius 750 mm) mit berührungsempfindlichen Oberflächen, — Mikroprozessoren und Speicherbausteinen, — Akustikmodul und Lautsprecher, — Anschlüssen für CAN-, 3 x LIN-Bus, LVDS und Ethernet, — zum Bedienen verschiedener Funktionen (z. B. Fahrwerk, Licht) und — zur situationsabhängigen Anzeige von Fahrzeug- und Navigationsdaten (z. B. Geschwindigkeit, Kilometerzähler, Ladestand der Antriebsbatterie), zum Einbau in ausschließlich mit Elektromotor angetriebene Personenkraftwagen der HS-Unterposition 8703 80 bestimmt ([1])	1.1.-31.12.	66 900 Stück	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2558	ex 8543 70 90	87	Elektrischer Tongenerator, der ein analoges Signal für ein Gerät erzeugt, welches ein Motorgeräusch hervorbringt, mit — einer Leiterplatte mit einem Mikroprozessor und einem Tonverstärker, — einem Anschlussstück, — einem Kunststoffgehäuse, — auch mit einer Metallhalterung, zur Verwendung bei der Herstellung von Waren des Kapitels 87 (1)	1.1.-31.12.	30 000 Stück	0 %
09.2910	ex 8708 99 97	75	Halterung aus Aluminiumlegierung, mit Montagelöchern, auch mit Befestigungsmuttern, zur indirekten Befestigung des Getriebes an der Autokarosserie, zur Verwendung bei der Herstellung von Waren des Kapitels 87 (1)	1.1.-31.12.	200 000 Stück	0 %
09.2668	ex 8714 91 10 ex 8714 91 10 ex 8714 91 10	21 31 75	Fahrradrahmen aus Kohlenstofffasern und Kunstharz, zur Verwendung bei der Herstellung von Fahrrädern (einschließlich elektrischer Fahrräder) (1)	1.1.-31.12.	600 000 Stück	0 %
09.2564	ex 8714 91 10 ex 8714 91 10 ex 8714 91 10	25 35 77	Rahmen, aus Aluminium oder Aluminium und Kohlenstofffasern und Kunstharz, zur Verwendung bei der Herstellung von Fahrrädern (einschließlich E-Bikes) (1)	1.1.-31.12.	9 600 000 Stück	0 %

Laufende Nr.	KN-Code	TARIC	Warenbezeichnung	Kontingentszeitraum	Kontingentsmenge	Kontingentszollsatz
09.2579	ex 9029 20 31 ex 9029 90 00	40 40	Kombiinstrument mit — Schrittmotoren, — analogen Zeigern und Skalen, — oder ohne Mikroprozessorsteuerung — oder ohne LED-Anzeigen oder LCD-Anzeigen, — zur Darstellung von zumindest: — der Geschwindigkeit, — der Motordrehzahl, — der Motortemperatur, — des Kraftstoffstands, — das über CAN-BUS- und/oder K-LINE-Protokolle kommuniziert, zur Verwendung bei der Herstellung von Waren des Kapitels 87 [1]	1.1.-31.12.	160 000 Stück	0 %

[1] Die Aussetzung der Zölle unterliegt der zollamtlichen Überwachung der Endverwendung gemäß des Artikels 254 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.
[2] Die Zollsätze werden jedoch nicht ausgesetzt, wenn die Behandlung vom Einzelhandel oder von Restaurationsbetrieben vorgenommen wird.“

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1835

28.6.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1835 DER KOMMISSION

vom 27. Juni 2024

zur Änderung der Durchführungsverordnungen (EU) 2020/761, (EU) 2020/1988 und (EU) 2023/2834 in Bezug auf zolltarifliche Maßnahmen für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse, die ihren Ursprung in Belarus und Russland haben oder unmittelbar oder mittelbar von dort ausgeführt werden, sowie in Bezug auf die Umrechnungssätze für Reis

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates ([1]), insbesondere auf Artikel 187,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Durchführungsverordnung (EU) 2020/761 der Kommission ([2]) sind die Vorschriften für die Verwaltung von Ein- und Ausfuhrzollkontingenten für landwirtschaftliche Erzeugnisse festgelegt, die im Rahmen einer Regelung über Ein- und Ausfuhrlizenzen verwaltet werden, und besondere Regeln für diese Verwaltung vorgesehen.

(2) In der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1988 der Kommission ([3]) ist die Verwaltung von Einfuhrzollkontingenten geregelt, die in der Reihenfolge der Annahme der Zollanmeldungen („Windhundverfahren“) verwendet werden.

(3) Die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2834 der Kommission ([4]) enthält die Bestimmungen in Bezug auf Einfuhren in den Sektoren Reis, Getreide, Zucker und Hopfen.

(4) Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/1652 des Rates ([5]) wurden zolltariflichen Maßnahmen eingeführt, um zu verhindern, dass bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse (Getreide, Ölsaaten und daraus gewonnene Erzeugnisse) aus Russland weiterhin zu Bedingungen auf den Unionsmarkt gelangen, die genauso günstig sind wie die Bedingungen, die für derartige Waren mit einem anderen nichtpräferenziellen Ursprung gelten.

(5) Gleichzeitig sollten vor dem Hintergrund der engen politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Belarus und Russland geeignete zolltarifliche Maßnahmen gegenüber Belarus ergriffen werden, um die Umleitung von Einfuhren aus Russland in die Union über Belarus zu verhindern, die stattfinden könnte, wenn die Zölle der Union auf Einfuhren relevanter Waren aus Belarus unverändert blieben.

(6) Diese zolltariflichen Maßnahmen sollten in den Durchführungsverordnungen (EU) 2020/761, (EU) 2020/1988 und (EU) 2023/2834 berücksichtigt werden.

([1]) ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1308/oj.

([2]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/761 der Kommission vom 17. Dezember 2019 mit Durchführungsbestimmungen zu den Verordnungen (EU) Nr. 1306/2013, (EU) Nr. 1308/2013 und (EU) Nr. 510/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf das Verwaltungssystem für Zollkontingente mit Lizenzen (ABl. L 185 vom 12.6.2020, S. 24, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/761/oj).

([3]) Durchführungsverordnung (EU) 2020/1988 der Kommission vom 11. November 2020 mit Durchführungsbestimmungen zu den Verordnungen (EU) Nr. 1308/2013 und (EU) Nr. 510/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Verwaltung von Einfuhrzollkontingenten nach dem Windhundverfahren (ABl. L 422 vom 14.12.2020, S. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/1988/oj).

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/2834 der Kommission vom 10. Oktober 2023 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Einfuhren in den Sektoren Reis, Getreide, Zucker und Hopfen (ABl. L, 2023/2834, 21.12.2023, ELI: http: //data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2834/oj).

([5]) Verordnung (EU) 2024/1652 des Rates vom 30. Mai 2024 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L, 2024/1652, 10.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1652/oj).

(7) Neben den zusätzlichen KN-Codes für Reis, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1998 der Kommission ([6]) eingeführt wurden, sollten entsprechende Umrechnungssätze für diese KN-Codes festgesetzt werden.

(8) Die Kommission sollte zwischen den Festsetzungen von zwei Einfuhrzöllen die bei diesen Berechnungen berücksichtigten Faktoren auf ihrer Website veröffentlichen, um den Interessenträgern Transparenz bei der Berechnung der Einfuhrzölle für Getreide zu verschaffen und gleichzeitig den Verwaltungsaufwand für die Kommission zu verringern.

(9) Die Durchführungsverordnungen (EU) 2020/761, (EU) 2020/1988 und (EU) 2023/2834 sollten daher entsprechend geändert werden.

(10) Die Verordnung (EU) 2024/1652 tritt am 1. Juli 2024 in Kraft. Um die wirksame Verwaltung und rechtzeitige Anwendung der zolltariflichen Maßnahmen für die betreffenden landwirtschaftlichen Erzeugnisse sicherzustellen, sollte diese Verordnung am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten und ab dem 1. Juli 2024 gelten.

(11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2020/761

Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2020/761 wird wie folgt geändert:

1. Das Feld „Ursprung“ der Tabellen, die sich auf die Zollkontingente mit den laufenden Nummern 09.4120, 09.4121, 09.4122, 09.4131 und 09.4133 beziehen, erhält folgende Fassung:

„**Ursprung**	Alle Drittländer (ausgenommen Belarus, Russland und Vereinigtes Königreich)“

2. Das Feld „Ursprung“ der Tabelle, die sich auf das Zollkontingent mit der laufenden Nummer 09.4125 bezieht, erhält folgende Fassung:

„**Ursprung**	Alle Drittländer (ausgenommen Belarus, Kanada, Russland, Vereinigtes Königreich und Vereinigte Staaten)“

Artikel 2

Änderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1988

In Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1988 erhält das Feld „Ursprung“ der Tabellen, die sich auf die Zollkontingente mit den laufenden Nummern 09.0138, 09.2903, 09.2905, 09.0071, 09.0072, 09.0073, 09.0074, 09.0075, 09.0076 und 09.0070 beziehen, folgende Fassung:

„**Ursprung**	Alle Drittländer (außer Belarus, Russland und Vereinigtes Königreich)“

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2022/1998 der Kommission vom 20. September 2022 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 282 vom 31.10.2022, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1998/oj).

Artikel 3

Änderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2023/2834

Die Durchführungsverordnung (EU) 2023/2834 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absätze 2 und 3 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Satz für die Umrechnung von geschältem Reis auf geschliffenen Reis und umgekehrt beträgt:

	Geschälter Reis	Geschliffener Reis
Rundkornreis	1	0,775
Mittel- oder langkörniger Reis	1	0,69
Sonstiger Reis	1	0,7325

(3) Der Satz für die Umrechnung von geschliffenem Reis auf halbgeschliffenen Reis und umgekehrt beträgt:

	Geschliffener Reis	Halbgeschliffener Reis
Rundkornreis	1	1,065
Mittel- oder langkörniger Reis	1	1,072
Sonstiger Reis	1	1,06849“

2. Artikel 15 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Abweichend von den Einfuhrzöllen des Gemeinsamen Zolltarifs ist der Einfuhrzoll auf Getreideerzeugnisse der KN-Codes 1001 11 00, 1001 19 00, ex 1001 91 20 (Weichweizen zur Aussaat), ex 1001 99 00 (Weichweizen hoher Qualität, anderer als zur Aussaat), 1002 10 00, 1002 90 00, 1005 10 90, 1005 90 00, 1007 10 90 und 1007 90 00 gleich dem Interventionspreis bei der Einfuhr zuzüglich 55 % und abzüglich des nach Artikel 16 Absatz 1 für die betreffende Sendung festgesetzten CIF-Einfuhrpreises. Dieser Einfuhrzoll darf jedoch den auf der Grundlage der Kombinierten Nomenklatur bestimmten üblichen Zollsatz nicht überschreiten. Dieser Absatz gilt nicht für Getreideerzeugnisse, die ihren Ursprung in Belarus oder Russland haben oder unmittelbar oder mittelbar von dort ausgeführt werden, auf die die Einfuhrzölle des Gemeinsamen Zolltarifs Anwendung finden.“

3. Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Die Höhe des festgesetzten Einfuhrzolls und die für seine Berechnung zugrunde gelegten Elemente werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Zwischen den Festsetzungen von zwei Einfuhrzöllen veröffentlicht die Kommission die bei diesen Berechnungen berücksichtigten Faktoren auf ihrer Website.“

Artikel 4

Inkrafttreten und Anwendung

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

Sie gilt ab dem 1. Juli 2024.

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

Brüssel, den 27. Juni 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1837

28.6.2024

BESCHLUSS (GASP) 2024/1837 DES RATES

vom 28. Juni 2024

zur Änderung des Beschlusses (GASP) 2024/385 zur Verhängung restriktiver Maßnahmen gegen diejenigen, die Gewalttaten der Hamas und des Palästinensischen Islamischen Dschihads unterstützen, erleichtern oder ermöglichen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel 29,

auf Vorschlag des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Am 19. Januar 2024 hat der Rat den Beschluss (GASP) 2024/385 angenommen [1].

(2) Angesichts der anhaltenden Bedrohung durch die Hamas und den Palästinensischen Islamischen Dschihad sollten sechs Personen und drei Organisationen in die Listen im Anhang des Beschlusses (GASP) 2024/385 aufgenommen werden.

(3) Der Beschluss (GASP) 2024/385 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang des Beschlusses (GASP) 2024/385 wird gemäß dem Anhang des vorliegenden Beschlusses geändert.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 28. Juni 2024.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

H. LAHBIB

[1] Beschluss (GASP) 2024/385 des Rates vom 19. Januar 2024 zur Verhängung restriktiver Maßnahmen gegen diejenigen, die Gewalttaten der Hamas und des Palästinensischen Islamischen Dschihads unterstützen, erleichtern oder ermöglichen (ABl. L, 2024/385, 19.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2024/385/oj).

ANHANG

Der Anhang des Beschlusses (GASP) 2024/385 wird wie folgt geändert:

1. Die folgenden Einträge werden in Unterabschnitt „A. Natürliche Personen“ aufgenommen:

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
„7.	Jamil Yusuf Ahmad Aliyan	Geburtsdatum: 1.1.1955 Staatsangehörigkeit: palästinensisch Geschlecht: männlich Funktion: Funktionär des Palästinensischen Islamischen Dschihad und Anführer der Muhjat alQuds Foundation	Jamil Yusuf Ahmad Aliyan ist ein Funktionär des Palästinensischen Islamischen Dschihad (PIJ) und Anführer der Muhjat alQuds Foundation. Die Muhjat alQuds Foundation ist eine vom Iran finanzierte Organisation unter Führung des PIJ, deren Hauptaufgabe darin besteht, die Familien der PIJ-Kämpfer und -Gefangenen finanziell zu unterstützen. Darüber hinaus hat Aliyan im PIJ-Exekutivausschuss gedient und auf diese Weise die Finanzen des PIJ beaufsichtigt. Jamil Yusuf Ahmad Aliyan beteiligt sich daher an der Finanzierung des PIJ.	28.6.2024
8.	Ahmed Sharif Abdallah Odeh	Geburtsdatum: 20.2.1951 Geburtsort: Jordanien Staatsangehörigkeit: jordanisch Geschlecht: männlich Funktion: Ehemaliger Manager der ausländischen Investitionen der Hamas und derzeitiger Berichterstatter im Schura-Rat	Ahmed Sharif Abdallah Odeh leitet die ausländische Investitionstätigkeit der Hamas. Er arbeitet seit Jahren am Auslandsinvestitionsportfolio der Gruppe. Er war zunächst für die laufende Verwaltung des Investitionsportfolios zuständig und beaufsichtigt es nun im Namen des Schura-Rates der Hamas. Darüber hinaus ist er Anteilseigner und Vorstandsmitglied mehrerer Strohfirmen der Hamas. Ahmed Sharif Abdallah Odeh beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
9.	Ali Morshed Shirazi	Geburtsdatum: 7.2.1969 Geburtsort: Najaf, Irak Staatsangehörigkeit: iranisch Geschlecht: männlich Funktion: Hochrangiger Funktionär des Korps der Islamischen Revolutionsgarde — Quds--Einheit	Ali Morshed Shirazi ist ein hochrangiger Funktionär des Korps der Islamischen Revolutionsgarde — Quds-Einheit (IRGC-QF), der als Chef des Büros des Palästina-Zweigs fungiert und vom Libanon aus operiert. Das IRGC-QF stellt finanzielle Unterstützung sowie Ausbildung, nachrichtendienstliche und andere Formen der Unterstützung für die Hamas und den Palästinensischen Islamischen Dschihad (PIJ) bereit. In seiner Organisation ist Shirazi für die Überwachungs- und Kontrolleinheit zuständig, die für die Durchführung militärischer Operationen verantwortlich ist. Zusammen mit dem Leiter des Palästina-Zweigs des IRGC-QF, Sa'id Izadi, betreibt er auch die Cybereinheit, die die Hamas-Operationen unterstützt, indem sie Informationen aus den Telefonen israelischer Soldaten extrahiert. Darüber hinaus hat er die technische Einheit des IRGC-QF (Einheit 340) um Unterstützung des PIJ ersucht. Ali Morshed Shirazi beteiligt sich daher an der Ermöglichung von Gewalttaten der Hamas und des PIJ.	28.6.2024
10.	Zuheir Shamlakh	Geburtsdatum: 15.11.1980 Staatsangehörigkeit: palästinensisch Geschlecht: männlich Funktion: Geldwechsler und Finanzmittler für Kryptowährungen für die Hamas	Zuheir Shamlakh ist ein Finanzmittler und Geldwechsler, der Finanztransfers aus dem Iran an die Hamas ermöglicht. Er nutzt seine Unternehmen Al-Markaziya li-Siarafa und Arab China Trading Company, um Mittel an die Izz al-Din al-Qassam-Brigaden, den militärischen Flügel der Hamas, zu leiten. Zuheir Shamlakh hat sich maßgeblich am Umstieg der Hamas auf Kryptowährungen beteiligt, um eine Aufdeckung durch die israelischen Behörden zu verhindern. Zuheir Shamlakh beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
11.	Ismail Barhoum	Geburtsdatum: 23.12.1968 Geburtsort: Rafah Staatsangehörigkeit: palästinensisch Geschlecht: männlich Funktion: Mitglied des Politbüros der Hamas im Gaza-Streifen und des Schura-Rates, Leiter der Vereinigung der Wohltätigkeitseinrichtungen der Hamas	Ismail Barhoum ist Mitglied des Politbüros der Hamas und des Schura-Rates der Hamas. Er ist auch Leiter der Vereinigung der Wohltätigkeitseinrichtungen der Hamas, die 400 Wohltätigkeitseinrichtungen beaufsichtigt. Diese Wohltätigkeitseinrichtungen dienen dazu, Mittel an die Hamas zu leiten. Ismail Barhoum beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024
12.	Maher Rebhi Obeid	Geburtsdatum: 10.3.1958 Geburtsort: Amman, Jordanien Staatsangehörigkeit: palästinensisch Geschlecht: männlich Funktion: Politischer Anführer der Hamas und Mitglied des Politbüros der Hamas	Maher Rebhi Obeid ist seit 2010 Mitglied des Politbüros der Hamas. Obeid ist zuständig für das Hauptquartier der Hamas im Westjordanland, das für die Lenkung von Terroristen der Hamas im Westjordanland, die Leitung von Terroranschlägen, den Aufbau terroristischer Infrastrukturen und die Erteilung von Anweisungen für Terroranschläge gegen Israel und die Palästinensische Behörde verantwortlich ist. Maher Rebhi Obeid beteiligt sich daher an der Planung und Vorbereitung von Gewalttaten der Hamas und unterstützt und setzt Handlungen um, die die Sicherheit Israels im Namen der Hamas untergraben und bedrohen.	28.6.2024“

2. Der folgende Abschnitt und folgende Einträge werden angefügt:

„B. Juristische Personen, Gruppen, Organisationen und Einrichtungen

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
1.	Zawaya Group for Development and Investment Co Ltd alias Zawaya Group Co; Zawaya Group for Development and Investment; Zawaya Group for Development and Investment Co; Zawaya Group for Development and Investment Company	Aktivitätsgebiet: Sudan Eigentümer und Präsident: Hamza Abdelbasit	Zawaya Group for Development and Investment Co Ltd ist ein sudanesisches Unternehmen. Es steht im Eigentum und unter der Kontrolle des Hamas-Finanziers Abdelbasit Elhassan Mohamed Khair Hamza und wird mit dem Investitionsportfolio der Hamas in Verbindung gebracht. Es hat Strohfirmen für die Hamas gebildet, um Regierungsaufträge auszuführen, und wurde von Abdelbasit Elhassan Mohamed Khair Hamza genutzt, um einige seiner anderen lukrativen Investitionen zur Finanzierung der Hamas zu halten. Zawaya Group for Development and Investment Co Ltd beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024
2.	Al Zawaya Group for Development and Investment Sociedad limitada	Aktivitätsgebiet: Spanien Eigentümer und Präsident: Hamza Abdelbasit	Al Zawaya Group for Development and Investment Sociedad limitada ist ein spanisches Immobilienunternehmen. Es steht im Eigentum und unter der Kontrolle des Hamas-Finanziers Abdelbasit Elhassan Mohamed Khair Hamza, ermöglicht dessen Aktivitäten und wird mit dem Investitionsportfolio der Hamas in Verbindung gebracht. Es dient als Strohfirma zur Erleichterung der Finanzströme der Hamas. Al Zawaya Group for Development and Investment Sociedad limitada beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
3.	Larrycom for Investment Ltd.	Aktivitätsgebiet: Sudan Eigentümer und Präsident: Hamza Abdelbasit	Larrycom for Investment Ltd. ist ein sudanesisches Unternehmen. Es steht über die Zawaya Group for Development and Investment Co Ltd im Eigentum und unter der Kontrolle des Hamas-Finanziers Abdelbasit Hamza. Larrycom investiert in Branchen, die von Telekommunikation und Baugewerbe bis hin zu essenziellen natürlichen Ressourcen wie Öl, Gold und Gummi reichen. Larrycom erzielt Einnahmen aus seinen Investitionen, die dann von Abdelbasit Elhassan Mohamed Khair Hamza zur Finanzierung der Hamas verwendet werden. Larrycom for Investment Ltd. beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024“

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1838

28.6.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1838 DES RATES

vom 28. Juni 2024

zur Durchführung der Verordnung (EU) 2024/386 zur Verhängung restriktiver Maßnahmen gegen diejenigen, die Gewalttaten der Hamas und des Palästinensischen Islamischen Dschihads unterstützen, erleichtern oder ermöglichen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/386 des Rates vom 19. Januar 2024 zur Verhängung restriktiver Maßnahmen gegen diejenigen, die Gewalttaten der Hamas und des Palästinensischen Islamischen Dschihads unterstützen, erleichtern oder ermöglichen [1], insbesondere auf deren Artikel 13 Absatz 1,

auf Vorschlag des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Rat hat am 19. Januar 2024 die Verordnung (EU) 2024/386 angenommen.

(2) Angesichts der anhaltenden Bedrohung durch die Hamas und den Palästinensischen Islamischen Dschihad sollten sechs Personen und drei Organisationen in die Liste in Anhang I der Verordnung (EU) 2024/386 aufgenommen werden.

(3) Die Verordnung (EU) 2024/386 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EU) 2024/386 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

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

Geschehen zu Brüssel am 28. Juni 2024.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

H. LAHBIB

[1] ABl. L, 2024/386, 19.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/386/oj.

ANHANG

Anhang I der Verordnung (EU) 2024/386 wird wie folgt geändert:

1. Die folgenden Einträge werden in Abschnitt „A. Natürliche Personen“ angefügt:

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
„7.	Jamil Yusuf Ahmad Aliyan	Geburtsdatum: 1.1.1955 Staatsangehörigkeit: palästinensisch Geschlecht: männlich Funktion: Funktionär des Palästinensischen Islamischen Dschihad und Anführer der Muhjat alQuds Foundation	Jamil Yusuf Ahmad Aliyan ist ein Funktionär des Palästinensischen Islamischen Dschihad (PIJ) und Anführer der Muhjat alQuds Foundation. Die Muhjat alQuds Foundation ist eine vom Iran finanzierte Organisation unter Führung des PIJ, deren Hauptaufgabe darin besteht, die Familien der PIJ-Kämpfer und -Gefangenen finanziell zu unterstützen. Darüber hinaus hat Aliyan im PIJ-Exekutivausschuss gedient und auf diese Weise die Finanzen des PIJ beaufsichtigt. Jamil Yusuf Ahmad Aliyan beteiligt sich daher an der Finanzierung des PIJ.	28.6.2024
8.	Ahmed Sharif Abdallah Odeh	Geburtsdatum: 20.2.1951 Geburtsort: Jordanien Staatsangehörigkeit: jordanisch Geschlecht: männlich Funktion: Ehemaliger Manager der ausländischen Investitionen der Hamas und derzeitiger Berichterstatter im Schura-Rat	Ahmed Sharif Abdallah Odeh leitet die ausländische Investitionstätigkeit der Hamas. Er arbeitet seit Jahren am Auslandsinvestitionsportfolio der Gruppe. Er war zunächst für die laufende Verwaltung des Investitionsportfolios zuständig und beaufsichtigt es nun im Namen des Schura-Rates der Hamas. Darüber hinaus ist er Anteilseigner und Vorstandsmitglied mehrerer Strohfirmen der Hamas. Ahmed Sharif Abdallah Odeh beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
9.	Ali Morshed Shirazi	Geburtsdatum: 7.2.1969 Geburtsort: Najaf, Irak Staatsangehörigkeit: iranisch Geschlecht: männlich Funktion: Hochrangiger Funktionär des Korps der Islamischen Revolutionsgarde – Quds-Einheit	Ali Morshed Shirazi ist ein hochrangiger Funktionär des Korps der Islamischen Revolutionsgarde – Quds-Einheit (IRGC-QF), der als Chef des Büros des Palästina-Zweigs fungiert und vom Libanon aus operiert. Das IRGC-QF stellt finanzielle Unterstützung sowie Ausbildung, nachrichtendienstliche und andere Formen der Unterstützung für die Hamas und den Palästinensischen Islamischen Dschihad (PIJ) bereit. In seiner Organisation ist Shirazi für die Überwachungs- und Kontrolleinheit zuständig, die für die Durchführung militärischer Operationen verantwortlich ist. Zusammen mit dem Leiter des Palästina-Zweigs des IRGC-QF, Sa'id Izadi, betreibt er auch die Cybereinheit, die die Hamas-Operationen unterstützt, indem sie Informationen aus den Telefonen israelischer Soldaten extrahiert. Darüber hinaus hat er die technische Einheit des IRGC-QF (Einheit 340) um Unterstützung des PIJ ersucht. Ali Morshed Shirazi beteiligt sich daher an der Ermöglichung von Gewalttaten der Hamas und des PIJ.	28.6.2024
10.	Zuheir Shamlakh	Geburtsdatum: 15.11.1980 Staatsangehörigkeit: palästinensisch Geschlecht: männlich Funktion: Geldwechsler und Finanzmittler für Kryptowährungen für die Hamas	Zuheir Shamlakh ist ein Finanzmittler und Geldwechsler, der Finanztransfers aus dem Iran an die Hamas ermöglicht. Er nutzt seine Unternehmen Al-Markaziya li-Siarafa und Arab China Trading Company, um Mittel an die Izz al-Din al-Qassam-Brigaden, den militärischen Flügel der Hamas, zu leiten. Zuheir Shamlakh hat maßgeblich am Umstieg der Hamas auf Kryptowährungen beteiligt, um eine Aufdeckung durch die israelischen Behörden zu verhindern. Zuheir Shamlakh beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
11.	Ismail Barhoum	Geburtsdatum: 23.12.1968 Geburtsort: Rafah Staatsangehörigkeit: palästinensisch Geschlecht: männlich Funktion: Mitglied des Politbüros der Hamas im Gaza-Streifen und des Schura-Rates, Leiter der Vereinigung der Wohltätigkeitseinrichtungen der Hamas	Ismail Barhoum ist Mitglied des Politbüros der Hamas und des Schura-Rates der Hamas. Er ist auch Leiter der Vereinigung der Wohltätigkeitseinrichtungen der Hamas, die 400 Wohltätigkeitseinrichtungen beaufsichtigt. Diese Wohltätigkeitseinrichtungen dienen dazu, Mittel an die Hamas zu leiten. Ismail Barhoum beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024
12.	Maher Rebhi Obeid	Geburtsdatum: 10.3.1958 Geburtsort: Amman, Jordanien Staatsangehörigkeit: palästinensisch Geschlecht: männlich Funktion: Politischer Anführer der Hamas und Mitglied des Politbüros der Hamas	Maher Rebhi Obeid ist seit 2010 Mitglied des Politbüros der Hamas. Obeid ist zuständig für das Hauptquartier der Hamas im Westjordanland, das für die Lenkung von Terroristen der Hamas im Westjordanland, die Leitung von Terroranschlägen, den Aufbau terroristischer Infrastrukturen und die Erteilung von Anweisungen für Terroranschläge gegen Israel und die Palästinensische Behörde verantwortlich ist. Maher Rebhi Obeid beteiligt sich daher an der Planung und Vorbereitung von Gewalttaten der Hamas und unterstützt und setzt Handlungen um, die die Sicherheit Israels im Namen der Hamas untergraben und bedrohen.	28.6.2024“

2. Der folgende Abschnitt und folgende Einträge werden angefügt:

„B. Juristische Personen, Gruppen, Organisationen und Einrichtungen

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
1.	Zawaya Group for Development and Investment Co Ltd alias Zawaya Group Co; Zawaya Group for Development and Investment; Zawaya Group for Development and Investment Co; Zawaya Group for Development and Investment Company	Aktivitätsgebiet: Sudan Eigentümer und Präsident: Hamza Abdelbasit	Zawaya Group for Development and Investment Co Ltd ist ein sudanesisches Unternehmen. Es steht im Eigentum und unter der Kontrolle des Hamas-Finanziers Abdelbasit Elhassan Mohamed Khair Hamza und wird mit dem Investitionsportfolio der Hamas in Verbindung gebracht. Es hat Strohfirmen für die Hamas gebildet, um Regierungsaufträge auszuführen, und wurde von Abdelbasit Elhassan Mohamed Khair Hamza genutzt, um einige seiner anderen lukrativen Investitionen zur Finanzierung der Hamas zu halten. Zawaya Group for Development and Investment Co Ltd beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024
2.	Al Zawaya Group for Development and Investment Sociedad limitada	Aktivitätsgebiet: Spanien Eigentümer und Präsident: Hamza Abdelbasit	Al Zawaya Group for Development and Investment Sociedad limitada ist ein spanisches Immobilienunternehmen. Es steht im Eigentum und unter der Kontrolle des Hamas-Finanziers Abdelbasit Elhassan Mohamed Khair Hamza, ermöglicht dessen Aktivitäten und wird mit dem Investitionsportfolio der Hamas in Verbindung gebracht. Es dient als Strohfirma zur Erleichterung der Finanzströme der Hamas. Al Zawaya Group for Development and Investment Sociedad limitada beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identität	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
3.	Larrycom for Investment Ltd.	Aktivitätsgebiet: Sudan Eigentümer und Präsident: Hamza Abdelbasit	Larrycom for Investment Ltd. ist ein sudanesisches Unternehmen. Es steht über die Zawaya Group for Development and Investment Co Ltd im Eigentum und unter der Kontrolle des Hamas-Finanziers Abdelbasit Hamza. Larrycom investiert in Branchen, die von Telekommunikation und Baugewerbe bis hin zu essentiellen natürlichen Ressourcen wie Öl, Gold und Gummi reichen. Larrycom erzielt Einnahmen aus seinen Investitionen, die dann von Abdelbasit Elhassan Mohamed Khair Hamza zur Finanzierung der Hamas verwendet werden. Larrycom for Investment Ltd. beteiligt sich daher an der Finanzierung der Hamas.	28.6.2024“

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1842

28.6.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1842 DES RATES

vom 28. Juni 2024

zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 269/2014 des Rates vom 17. März 2014 über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen ([1]), insbesondere auf Artikel 14 Absatz 1,

gestützt auf den Vorschlag des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Rat hat am 17. März 2014 die Verordnung (EU) Nr. 269/2014 angenommen.

(2) In seinen Schlussfolgerungen vom 21. und 22. März 2024 hat der Europäische Rat die entschlossene Unterstützung der Union für die Unabhängigkeit, Souveränität und territoriale Unversehrtheit der Ukraine innerhalb ihrer international anerkannten Grenzen und das naturgegebene Recht der Ukraine auf Selbstverteidigung gegen den Angriffskrieg Russlands bekräftigt. Der Europäische Rat hat darüber hinaus weitere Schritte gefordert, um die Fähigkeit Russlands zur Fortsetzung seines Angriffskriegs zu schwächen, u. a. durch eine Verschärfung der Sanktionen.

(3) Angesichts der sehr ernsten Lage ist es angezeigt, weitere restriktive Maßnahmen zu erlassen.

(4) Der Rat ist insbesondere der Ansicht, dass zwei Personen und vier Organisationen, die für Handlungen verantwortlich sind, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen, in die in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 269/2014 enthaltene Liste der Personen, Einrichtungen und Organisationen, die restriktiven Maßnahmen unterliegen, aufgenommen werden sollten.

(5) Die Verordnung (EU) Nr. 269/2014 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 269/2014 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

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

Geschehen zu Brüssel am 28. Juni 2024.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

H. LAHBIB

([1]) ABl. L 78 vom 17.3.2014, S. 6.

ANHANG

Die folgenden Personen und Organisationen werden in die Liste der natürlichen und juristischen Personen, Einrichtungen und Organisationen in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 269/2014 aufgenommen:

Personen

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
„1824.	Mikhail Rudolfovich KONTSEREV (Михаил Рудольфович КОНЦЕРЕВ)	Funktion: Generaldirektor der PJSC TransContainer Geburtsdatum: 11.6.1970 Geburtsort: Leningrad, UdSSR (jetzt St. Petersburg, Russische Föderation) Staatsangehörigkeit: russisch Geschlecht: männlich Steueridentifikationsnummer: I781400896256	Mikhail Kontserev ist Generaldirektor der Public Joint Stock Company (PJSC) TransContainer. PJSC TransContainer ist ein russisches Transportunternehmen und Russlands größter Schienentransport-Containerbetreiber. Die Einnahmen der PJSC TransContainer sind im Laufe des gesamten Jahres 2023 angestiegen und sie verzeichnete im zweiten Halbjahr 2023 einen Anstieg des Transitverkehrs, der in erster Linie auf den Strom belarussischer Fracht durch die Häfen im Nordwesten Russlands zurückzuführen war. PJSC TransContainer hat sich auch bereit gezeigt, seine Dienstleistungen am neuen Terminal der Sonderwirtschaftszone Alabuga anzubieten. Die Sonderwirtschaftszone Alabuga arbeitet mit dem Ministerium für Verteidigung und Logistik der iranischen Streitkräfte zusammen, um die Produktionsstätte von Shahed-Kamikaze-Drohnen zu lokalisieren (die russische Version trägt den Namen ‚Geran'). Darüber hinaus beteiligt sich PJSC TransContainer an systematischem illegalem Waffenhandel mit der Demokratischen Volksrepublik Korea (DVRK) zur Unterstützung der russischen Regierung. 2023 wurden Container im Besitz der PJSC TransContainer auf dem Weg zum Hafen von Rajin, DVRK, gesichtet. Container der PJSC TransContainer wurden auch im Munitionsdepot von Tichorezk gesichtet, das den russischen Streitkräften verschiedene Arten von Munition liefert. Über das Munitionsdepot von Tichorezk, eine strategische Lagereinrichtung in rund 400 Kilometern Entfernung zur Grenze der Ukraine, werden operative Munitionslager der russischen Streitkräfte unterstützt, die näher an der ukrainischen Front liegen. Daher unterstützt Mikhail Kontserev in seiner Funktion als Generaldirektor der PJSC TransContainer die Regierung der Russischen Föderation, die für die Annexion der Krim und die Destabilisierung der Ukraine verantwortlich ist, materiell und profitiert von ihr.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
1825.	Dimitry Aleksandrovich BELOGLAZOV (Дмитрий Александрович БЕЛОГЛАЗОВ)	Funktion: Geschäftsmann, Eigentümer von LLC Titul Geburtsdatum: 18.2.1968 Staatsangehörigkeit: russisch Geschlecht: männlich	Dimitry Beloglazov ist Eigentümer des Unternehmens LLC Titul (mit Sitz in Russland), das eine Tochtergesellschaft, Joint Stock Company (JSC) Iliadis (mit Sitz in Russland), gegründet hat, um den Anteil von Oleg Deripaska an dem Unternehmen International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (‚Rasperia' mit Sitz in Russland) zu erwerben. Rasperia hält 28,5 Millionen Anteile an dem europäischen Unternehmen STRABAG SE. Diese Anteile wurden eingefroren, da Rasperia von Oleg Vladimirovich Deripaska – eine Person, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt – kontrolliert wurde. Oleg Deripaska koordinierte ein komplexes Umgehungssystem mit Dimitry Beloglazov, um die eingefrorenen Anteile der STRABAG zu verkaufen. Zu diesem Zweck gründete Beloglazovs Unternehmen LLC Titul eine Tochtergesellschaft, JSC Iliadis, die Deripaskas Anteil an Rasperia und somit auch die eingefrorenen STRABAG-Anteile erwarb. Deripaska erhielt einen gleichwertigen wirtschaftlichen Vorteil durch den Verkauf von Rasperia. Dimitry Beloglazov und die beteiligten Unternehmen LLC Titul, JSC Iliadis und Rasperia nutzten dieses System, um außerhalb der Union ein Nicht-Unionsunternehmen zu verkaufen, das unter der Kontrolle einer gelisteten Person stand und im Besitz von Anteilen eines Unionsunternehmens war, was allein dem Zweck diente, das Einfrieren dieser Anteile in der Union aufzuheben und damit restriktive Maßnahmen der Union zu umgehen. Somit erleichtert Dimitry Beloglazov Verstöße gegen das Verbot der Umgehung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014.	28.6.2024“

Einrichtungen

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
„474.	PJSC TransContainer (ПАО Трансконтейнер)	Anschrift: 141402, Region Moskau, Khimki, Leningradskaya st., vld. 39, Russian Federation Art der Organisation: Öffentliche Aktiengesellschaft (Public Joint Stock Company) Ort der Registrierung: Russische Föderation Registrierungsdatum: 4.3.2006 Registrierungsnummer: 1067746341024 Ort des Hauptgeschäftssitzes: Khimki, Russische Föderation Steueridentifikationsnummer: 7708591995 Website: www.trcont.ru Tel.: + 7 495 788 17 17 E-Mail: trcont@trcont.com	PJSC TransContainer ist ein russisches Transportunternehmen und Russlands größter Schienentransport-Containerbetreiber. Die Einnahmen der PJSC TransContainer sind im Laufe des gesamten Jahres 2023 angestiegen und es verzeichnete im zweiten Halbjahr 2023 einen Anstieg des Transitverkehrs, der in erster Linie auf den Strom belarussischer Fracht durch die Häfen im Nordwesten Russlands zurückzuführen war. PJSC TransContainer hat sich auch bereit gezeigt, seine Dienstleistungen am neuen Terminal der Sonderwirtschaftszone Alabuga anzubieten. Die Sonderwirtschaftszone Alabuga arbeitet mit dem Ministerium für Verteidigung und Logistik der iranischen Streitkräfte zusammen, um die Produktionsstätte von Shahed-Kamikaze-Drohnen zu lokalisieren (die russische Version trägt den Namen ‚Geran'). Darüber hinaus beteiligt sich PJSC TransContainer an systematischem illegalem Waffenhandel mit der Demokratischen Volksrepublik Korea (DVRK) und unterstützt damit die russische Regierung. 2023 wurden Container im Besitz der PJSC TransContainer auf dem Weg zum Hafen von Rajin, DVRK, gesichtet. Container der PJSC TransContainer wurden auch im Munitionsdepot von Tichorezk gesichtet, das den russischen Streitkräften verschiedene Arten von Munition liefert. Über das Munitionsdepot von Tichorezk, eine strategische Lagereinrichtung in rund 400 Kilometern Entfernung zur Grenze der Ukraine, werden operative Munitionslager für die russischen Streitkräfte unterstützt, die näher an der ukrainischen Front liegen. PJSC TransContainer ist daher verantwortlich für die Unterstützung von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine und die Stabilität oder Sicherheit in der Ukraine untergraben oder bedrohen, sowie dafür, die für die Annexion der Krim und die Destabilisierung der Ukraine verantwortliche Regierung der Russischen Föderation materiell zu unterstützen.	28.6.2024

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1842/oj

ABl. L vom 28.6.2024

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
475.	LLC TITUL (ООО ТИТУЛ)	Anschrift: 123056, Moscow, ul. Krasina, 7 str. 2, kom. 3, Russian Federation Art der Organisation: Gesellschaft mit beschränkter Haftung Ort der Registrierung: Moskau, Russische Föderation Registrierungsdatum: 23.4.2019 Registrierungsnummer: 1197746281897	LLC Titul ist ein Unternehmen mit Sitz in Russland, das im Eigentum von Dimitry Beloglazov steht. Dessen Tochtergesellschaft Joint Stock Company (JSC) Iliadis (mit Sitz in Russland) erwarb Oleg Deripaskas Anteile an International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (‚Rasperia' mit Sitz in Russland). Rasperia hält 28,5 Millionen Anteile an dem europäischen Unternehmen STRABAG SE. Diese Anteile wurden eingefroren, da Rasperia von Oleg Vladimirovich Deripaska – eine Person, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt – kontrolliert wurde. Dimitry Beloglazov und Oleg Deripaska koordinierten die Gründung einer Tochtergesellschaft von LLC Titul, um die eingefrorenen Anteile der STRABAG zu veräußern. Zu diesem Zweck gründete Beloglazovs Unternehmen LLC Titul eine Tochtergesellschaft, JSC Iliadis, die Deripaskas Anteil an Rasperia und somit auch die eingefrorenen STRABAG-Anteile erwarb. Deripaska erhielt einen gleichwertigen wirtschaftlichen Vorteil durch den Verkauf von Rasperia. Dimitry Beloglazov und die beteiligten Unternehmen LLC Titul, JSC Iliadis und Rasperia nutzten dieses komplexe System, um außerhalb der Union ein Nicht-Unionsunternehmen zu verkaufen, das unter der Kontrolle einer gelisteten Person stand und im Besitz von Anteilen eines Unionsunternehmens war, was allein dem Zweck diente, das Einfrieren dieser Anteile in der Union aufzuheben und damit restriktive Maßnahmen der Union zu umgehen. Somit erleichtert Titul Verstöße gegen das Verbot der Umgehung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
476.	JSC ILIADIS (АО Илиадис)	Anschrift: 105120, Moscow, per. 3-i Syromiatnicheskii, 3/9 str. 1, Russian Federation Art der Organisation: Aktiengesellschaft E-Mail: aoiliadis@rambler.ru Ort der Registrierung: Moskau, Russische Föderation Registrierungsdatum: 12.7.2023 Registrierungsnummer: 1237700470842	JSC Iliadis ist ein Unternehmen mit Sitz in Russland. Es wurde als Tochtergesellschaft von LLC Titul gegründet, einem Unternehmen mit Sitz in Russland, das sich im Eigentum von Dimitry Aleksandrovich Beloglazov befindet, und erwarb Oleg Deripaskas Anteil an International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (‚Rasperia' mit Sitz in Russland). Rasperia hält 28,5 Millionen Anteile an dem europäischen Unternehmen STRABAG SE. Diese Anteile wurden eingefroren, da Rasperia von Oleg Deripaska – eine Person, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt – kontrolliert wurde. Dimitry Beloglazov und Oleg Deripaska koordinierten untereinander die Gründung der Tochtergesellschaft JSC Iliadis, um die eingefrorenen Anteile der STRABAG zu veräußern. Zu diesem Zweck gründete Beloglazovs Unternehmen LLC Titul eine Tochtergesellschaft, JSC Iliadis, die Deripaskas Anteil an Rasperia und somit auch die eingefrorenen STRABAG-Anteile erwarb. Deripaska erhielt einen gleichwertigen wirtschaftlichen Vorteil durch den Verkauf von Rasperia. Dimitry Beloglazov und die beteiligten Unternehmen LLC Titul, JSC Iliadis und Rasperia nutzten dieses komplexe System, um außerhalb der Union ein Nicht-Unionsunternehmen zu verkaufen, das unter der Kontrolle einer gelisteten Person stand und im Besitz von Anteilen eines Unionsunternehmens war, was allein dem Zweck diente, das Einfrieren dieser Anteile in der Union aufzuheben und damit restriktive Maßnahmen der Union zu umgehen. Somit erleichtert JLC Iliadis Verstöße gegen das Verbot der Umgehung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
477.	International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (МКАО ‚Распериа Трейдинг Лимитед')	Anschrift: 236006, Region Kaliningrad, Kaliningrad, Solnechny blvd., 25, premisch. A/60 Art der Organisation: Internationale Gesellschaft mit beschränkter Haftung (International Limited Liability Company) Registrierungsdatum: 20.5.2019 (als ein kleines und mittleres Unternehmen registriert), 10.7.2023 (als ein kleines Unternehmen registriert) Registrierungsnummer: 1193926007153	International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (‚Rasperia' mit Sitz in Russland) hält 28,5 Millionen Anteile an der europäischen Gesellschaft STRABAG SE. Diese Anteile wurden eingefroren, da Rasperia von Oleg Vladimirovich Deripaska – eine Person, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt – kontrolliert wurde. Oleg Deripaska koordinierte ein komplexes Umgehungssystem mit Dimitry Aleksandrovich Beloglazov, um die eingefrorenen Anteile der STRABAG zu verkaufen. Zu diesem Zweck gründete Beloglazovs Unternehmen LLC Titul (mit Sitz in Russland) eine Tochtergesellschaft, JSC Iliadis, die Deripaskas Anteil an Rasperia und somit auch die eingefrorenen STRABAG-Anteile erwarb. Deripaska erhielt einen gleichwertigen wirtschaftlichen Vorteil durch den Verkauf von Rasperia. Beloglazov und die beteiligten Unternehmen LLC Titul, JSC Iliadis und Rasperia nutzten dieses komplexe System, um außerhalb der Union ein Nicht-Unionsunternehmen zu verkaufen, das unter der Kontrolle einer gelisteten Person stand und im Besitz von Anteilen eines Unionsunternehmens war, was allein dem Zweck diente, das Einfrieren dieser Anteile in der Union aufzuheben und damit restriktive Maßnahmen der Unioin zu umgehen. Somit erleichtert Rasperia Verstöße gegen das Verbot der Umgehung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014.	28.6.2024“

2024/1843

28.6.2024

BESCHLUSS (GASP) 2024/1843 DES RATES

vom 28. Juni 2024

zur Änderung des Beschlusses 2014/145/GASP über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel 29,

gestützt auf den Vorschlag des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Rat hat am 17. März 2014 den Beschluss 2014/145/GASP [1] angenommen.

(2) In seinen Schlussfolgerungen vom 21. und 22. März 2024 hat der Europäische Rat die entschlossene Unterstützung der Union für die Unabhängigkeit, Souveränität und territoriale Unversehrtheit der Ukraine innerhalb ihrer international anerkannten Grenzen und das naturgegebene Recht der Ukraine auf Selbstverteidigung gegen den Angriffskrieg Russlands bekräftigt. Der Europäische Rat hat darüber hinaus weitere Schritte gefordert, um die Fähigkeit Russlands zur Fortsetzung seines Angriffskriegs zu schwächen, u. a. durch eine Verschärfung der Sanktionen.

(3) Angesichts der sehr ernsten Lage ist es angezeigt, weitere restriktive Maßnahmen zu erlassen.

(4) Der Rat ist insbesondere der Ansicht, dass zwei Personen und vier Organisationen, die für Handlungen verantwortlich sind, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen, in die im Anhang des Beschlusses 2014/145/GASP enthaltene Liste der Personen, Organisationen und Einrichtungen, die restriktiven Maßnahmen unterliegen, aufgenommen werden sollten.

(5) Der Beschluss 2014/145/GASP sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang des Beschlusses 2014/145/GASP wird im Einklang mit dem Anhang dieses Beschlusses geändert.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 28. Juni 2024.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

H. LAHBIB

[1] Beschluss 2014/145/GASP des Rates vom 17. März 2014 über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen (ABl. L 78 vom 17.3.2014, S. 16).

ANHANG

Die folgenden Personen und Organisationen werden in die Liste der Personen, Organisationen und Einrichtungen im Anhang des Beschlusses 2014/145/GASP aufgenommen:

Personen

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
„1824.	Mikhail Rudolfovich KONTSEREV (Михаил Рудольфович КОНЦЕРЕВ)	Funktion: Generaldirektor der PJSC TransContainer Geburtsdatum: 11.6.1970 Geburtsort: Leningrad, UdSSR (jetzt St. Petersburg, Russische Föderation) Staatsangehörigkeit: russisch Geschlecht: männlich Steueridentifikationsnummer: I781400896256	Mikhail Kontserev ist Generaldirektor der Public Joint Stock Company (PJSC) TransContainer. PJSC TransContainer ist ein russisches Transportunternehmen und Russlands größter Schienentransport-Containerbetreiber. Die Einnahmen der PJSC TransContainer sind im Laufe des gesamten Jahres 2023 angestiegen und sie verzeichnete im zweiten Halbjahr 2023 einen Anstieg des Transitverkehrs, der in erster Linie auf den Strom belarussischer Fracht durch die Häfen im Nordwesten Russlands zurückzuführen war. PJSC TransContainer hat sich auch bereit gezeigt, seine Dienstleistungen am neuen Terminal der Sonderwirtschaftszone Alabuga anzubieten. Die Sonderwirtschaftszone Alabuga arbeitet mit dem Ministerium für Verteidigung und Logistik der iranischen Streitkräfte zusammen, um die Produktionsstätte von Shahed-Kamikaze-Drohnen zu lokalisieren (die russische Version trägt den Namen ‚Geran'). Darüber hinaus beteiligt sich PJSC TransContainer an systematischem illegalem Waffenhandel mit der Demokratischen Volksrepublik Korea (DVRK) zur Unterstützung der russischen Regierung. 2023 wurden Container im Besitz der PJSC TransContainer auf dem Weg zum Hafen von Rajin, DVRK, gesichtet. Container der PJSC TransContainer wurden auch im Munitionsdepot von Tichorezk gesichtet, das den russischen Streitkräften verschiedene Arten von Munition liefert. Über das Munitionsdepot von Tichorezk, eine strategische Lagereinrichtung in rund 400 Kilometern Entfernung zur Grenze der Ukraine, werden operative Munitionslager der russischen Streitkräfte unterstützt, die näher an der ukrainischen Front liegen. Daher unterstützt Mikhail Kontserev in seiner Funktion als Generaldirektor der PJSC TransContainer die Regierung der Russischen Föderation, die für die Annexion der Krim und die Destabilisierung der Ukraine verantwortlich ist, materiell und profitiert von ihr.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
1825.	Dimitry Aleksandrovich BELOGLAZOV (Дмитрий Александрович БЕЛОГЛАЗОВ)	Funktion: Geschäftsmann, Eigentümer von LLC Titul Geburtsdatum: 18.2.1968 Staatsangehörigkeit: russisch Geschlecht: männlich	Dimitry Beloglazov ist Eigentümer des Unternehmens LLC Titul (mit Sitz in Russland), das eine Tochtergesellschaft, Joint Stock Company (JSC) Iliadis (mit Sitz in Russland), gegründet hat, um den Anteil von Oleg Deripaska an dem Unternehmen International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (‚Rasperia' mit Sitz in Russland) zu erwerben. Rasperia hält 28,5 Millionen Anteile an dem europäischen Unternehmen STRABAG SE. Diese Anteile wurden eingefroren, da Rasperia von Oleg Vladimirovich Deripaska – eine Person, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt – kontrolliert wurde. Oleg Deripaska koordinierte ein komplexes Umgehungssystem mit Dimitry Beloglazov, um die eingefrorenen Anteile der STRABAG zu verkaufen. Zu diesem Zweck gründete Beloglazovs Unternehmen LLC Titul eine Tochtergesellschaft, JSC Iliadis, die Deripaskas Anteil an Rasperia und somit auch die eingefrorenen STRABAG-Anteile erwarb. Deripaska erhielt einen gleichwertigen wirtschaftlichen Vorteil durch den Verkauf von Rasperia. Dimitry Beloglazov und die beteiligten Unternehmen LLC Titul, JSC Iliadis und Rasperia nutzten dieses System, um außerhalb der Union ein Nicht-Unionsunternehmen zu verkaufen, das unter der Kontrolle einer gelisteten Person stand und im Besitz von Anteilen eines Unionsunternehmens war, was allein dem Zweck diente, das Einfrieren dieser Anteile in der Union aufzuheben und damit restriktive Maßnahmen der Union zu umgehen. Somit erleichtert Dimitry Beloglazov Verstöße gegen das Verbot der Umgehung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014.	28.6.2024“

Organisationen

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
„474.	PJSC TransContainer (ПАО Трансконтейнер)	Anschrift: 141402, Region Moskau, Khimki, Leningradskaya st., vld. 39, Russian Federation Art der Organisation: Öffentliche Aktiengesellschaft (Public Joint Stock Company) Ort der Registrierung: Russische Föderation Registrierungsdatum: 4.3.2006 Registrierungsnummer: 1067746341024 Ort des Hauptgeschäftssitzes: Khimki, Russische Föderation Steueridentifikationsnummer: 7708591995 Website: www.trcont.ru Tel.: + 7 495 788 17 17 E-Mail: trcont@trcont.com	PJSC TransContainer ist ein russisches Transportunternehmen und Russlands größter Schienentransport-Containerbetreiber. Die Einnahmen der PJSC TransContainer sind im Laufe des gesamten Jahres 2023 angestiegen und es verzeichnete im zweiten Halbjahr 2023 einen Anstieg des Transitverkehrs, der in erster Linie auf den Strom belarussischer Fracht durch die Häfen im Nordwesten Russlands zurückzuführen war. PJSC TransContainer hat sich auch bereit gezeigt, seine Dienstleistungen am neuen Terminal der Sonderwirtschaftszone Alabuga anzubieten. Die Sonderwirtschaftszone Alabuga arbeitet mit dem Ministerium für Verteidigung und Logistik der iranischen Streitkräfte zusammen, um die Produktionsstätte von Shahed-Kamikaze-Drohnen zu lokalisieren (die russische Version trägt den Namen ‚Geran'). Darüber hinaus beteiligt sich PJSC TransContainer an systematischem illegalem Waffenhandel mit der Demokratischen Volksrepublik Korea (DVRK) und unterstützt damit die russische Regierung. 2023 wurden Container im Besitz der PJSC TransContainer auf dem Weg zum Hafen von Rajin, DVRK, gesichtet. Container der PJSC TransContainer wurden auch im Munitionsdepot von Tichorezk gesichtet, das den russischen Streitkräften verschiedene Arten von Munition liefert. Über das Munitionsdepot von Tichorezk, eine strategische Lagereinrichtung in rund 400 Kilometern Entfernung zur Grenze der Ukraine, werden operative Munitionslager für die russischen Streitkräfte unterstützt, die näher an der ukrainischen Front liegen. PJSC TransContainer ist daher verantwortlich für die Unterstützung von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine und die Stabilität oder Sicherheit in der Ukraine untergraben oder bedrohen, sowie dafür, die für die Annexion der Krim und die Destabilisierung der Ukraine verantwortliche Regierung der Russischen Föderation materiell zu unterstützen.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
475.	LLC TITUL (ООО ТИТУЛ)	Anschrift: 123056, Moscow, ul. Krasina, 7 str. 2, kom. 3, Russian Federation Art der Organisation: Gesellschaft mit beschränkter Haftung Ort der Registrierung: Moskau, Russische Föderation Registrierungsdatum: 23.4.2019 Registrierungsnummer: 1197746281897	LLC Titul ist ein Unternehmen mit Sitz in Russland, das im Eigentum von Dimitry Beloglazov steht. Dessen Tochtergesellschaft Joint Stock Company (JSC) Iliadis (mit Sitz in Russland) erwarb Oleg Deripaskas Anteile an International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (‚Rasperia' mit Sitz in Russland). Rasperia hält 28,5 Millionen Anteile an dem europäischen Unternehmen STRABAG SE. Diese Anteile wurden eingefroren, da Rasperia von Oleg Vladimirovich Deripaska – eine Person, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt – kontrolliert wurde. Dimitry Beloglazov und Oleg Deripaska koordinierten die Gründung einer Tochtergesellschaft von LLC Titul, um die eingefrorenen Anteile der STRABAG zu veräußern. Zu diesem Zweck gründete Beloglazovs Unternehmen LLC Titul eine Tochtergesellschaft, JSC Iliadis, die Deripaskas Anteil an Rasperia und somit auch die eingefrorenen STRABAG-Anteile erwarb. Deripaska erhielt einen gleichwertigen wirtschaftlichen Vorteil durch den Verkauf von Rasperia. Dimitry Beloglazov und die beteiligten Unternehmen LLC Titul, JSC Iliadis und Rasperia nutzten dieses komplexe System, um außerhalb der Union ein Nicht-Unionsunternehmen zu verkaufen, das unter der Kontrolle einer gelisteten Person stand und im Besitz von Anteilen eines Unionsunternehmens war, was allein dem Zweck diente, das Einfrieren dieser Anteile in der Union aufzuheben und damit restriktive Maßnahmen der Union zu umgehen. Somit erleichtert Titul Verstöße gegen das Verbot der Umgehung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014.	28.6.2024

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
476.	JSC ILIADIS (АО Илиадис)	Anschrift: 105120, Moscow, per. 3-i Syromiatnicheskii, 3/9 str. 1, Russian Federation Art der Organisation: Aktiengesellschaft E-Mail: aoiliadis@rambler.ru Ort der Registrierung: Moskau, Russische Föderation Registrierungsdatum: 12.7.2023 Registrierungsnummer: 1237700470842	JSC Iliadis ist ein Unternehmen mit Sitz in Russland. Es wurde als Tochtergesellschaft von LLC Titul gegründet, einem Unternehmen mit Sitz in Russland, das sich im Eigentum von Dimitry Aleksandrovich Beloglazov befindet, und erwarb Oleg Deripaskas Anteil an International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (‚Rasperia' mit Sitz in Russland). Rasperia hält 28,5 Millionen Anteile an dem europäischen Unternehmen STRABAG SE. Diese Anteile wurden eingefroren, da Rasperia von Oleg Deripaska – eine Person, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt – kontrolliert wurde. Dimitry Beloglazov und Oleg Deripaska koordinierten untereinander die Gründung der Tochtergesellschaft JSC Iliadis, um die eingefrorenen Anteile der STRABAG zu veräußern. Zu diesem Zweck gründete Beloglazovs Unternehmen LLC Titul eine Tochtergesellschaft, JSC Iliadis, die Deripaskas Anteil an Rasperia und somit auch die eingefrorenen STRABAG-Anteile erwarb. Deripaska erhielt einen gleichwertigen wirtschaftlichen Vorteil durch den Verkauf von Rasperia. Dimitry Beloglazov und die beteiligten Unternehmen LLC Titul, JSC Iliadis und Rasperia nutzten dieses komplexe System, um außerhalb der Union ein Nicht-Unionsunternehmen zu verkaufen, das unter der Kontrolle einer gelisteten Person stand und im Besitz von Anteilen eines Unionsunternehmens war, was allein dem Zweck diente, das Einfrieren dieser Anteile in der Union aufzuheben und damit restriktive Maßnahmen der Union zu umgehen. Somit erleichtert JLC Iliadis Verstöße gegen das Verbot der Umgehung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014.	28.6.2024

ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2024/1843/oj
ABl. L vom 28.6.2024

	Name	Angaben zur Identifizierung	Begründung	Datum der Aufnahme in die Liste
477.	International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (МКАО ‚Расперия Трейдинг Лимитед')	Anschrift: 236006, Region Kaliningrad, Kaliningrad, Solnechny blvd., 25, premisch. A/60 Art der Organisation: Internationale Gesellschaft mit beschränkter Haftung (International Limited Liability Company) Registrierungsdatum: 20.5.2019 (als ein kleines und mittleres Unternehmen registriert), 10.7.2023 (als ein kleines Unternehmen registriert) Registrierungsnummer: 1193926007153	International LLC ‚Rasperia Trading Limited' (‚Rasperia' mit Sitz in Russland) hält 28,5 Millionen Anteile an der europäischen Gesellschaft STRABAG SE. Diese Anteile wurden eingefroren, da Rasperia von Oleg Vladimirovich Deripaska – eine Person, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt – kontrolliert wurde. Oleg Deripaska koordinierte ein komplexes Umgehungssystem mit Dimitry Aleksandrovich Beloglazov, um die eingefrorenen Anteile der STRABAG zu verkaufen. Zu diesem Zweck gründete Beloglazovs Unternehmen LLC Titul (mit Sitz in Russland) eine Tochtergesellschaft, JSC Iliadis, die Deripaskas Anteil an Rasperia und somit auch die eingefrorenen STRABAG-Anteile erwarb. Deripaska erhielt einen gleichwertigen wirtschaftlichen Vorteil durch den Verkauf von Rasperia. Beloglazov und die beteiligten Unternehmen LLC Titul, JSC Iliadis und Rasperia nutzten dieses komplexe System, um außerhalb der Union ein Nicht-Unionsunternehmen zu verkaufen, das unter der Kontrolle einer gelisteten Person stand und im Besitz von Anteilen eines Unionsunternehmens war, was allein dem Zweck diente, das Einfrieren dieser Anteile in der Union aufzuheben und damit restriktive Maßnahmen der Unioin zu umgehen. Somit erleichtert Rasperia Verstöße gegen das Verbot der Umgehung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014.	28.6.2024“

Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1845

28.6.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1845 DER KOMMISSION

vom 27. Juni 2024

zur Änderung der Anhänge V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 hinsichtlich der Einträge für Kanada und die Vereinigten Staaten in den Listen der Drittländer, Gebiete oder Zonen derselben, aus denen der Eingang von Sendungen von Geflügel und Zuchtmaterial von Geflügel sowie frischem Fleisch von Geflügel und Federwild in die Union zulässig ist

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 zu Tierseuchen und zur Änderung und Aufhebung einiger Rechtsakte im Bereich der Tiergesundheit („Tiergesundheitsrecht“) ([1]), insbesondere auf Artikel 230 Absatz 1 und Artikel 232 Absätze 1 und 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Verordnung (EU) 2016/429 dürfen Sendungen von Tieren, Zuchtmaterial und Erzeugnissen tierischen Ursprungs nur dann in die Union verbracht werden, wenn sie aus einem Drittland oder Gebiet oder einer Zone oder einem Kompartiment desselben stammen, das bzw. die gemäß Artikel 230 Absatz 1 der genannten Verordnung gelistet ist.

(2) In der Delegierten Verordnung (EU) 2020/692 der Kommission ([2]) sind die Tiergesundheitsanforderungen festgelegt, die Sendungen bestimmter Arten und Kategorien von Tieren, Zuchtmaterial und Erzeugnissen tierischen Ursprungs aus Drittländern oder Gebieten oder aus Zonen derselben bzw. — im Fall von Tieren aus Aquakultur — Kompartimenten derselben erfüllen müssen, damit sie in die Union verbracht werden dürfen.

(3) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 der Kommission ([3]) wurden die Listen von Drittländern oder Gebieten oder Zonen derselben festgelegt, aus denen der Eingang in die Union der in den Geltungsbereich der Delegierten Verordnung (EU) 2020/692 fallenden Arten und Kategorien von Tieren, Zuchtmaterial und Erzeugnissen tierischen Ursprungs zulässig ist. Diese Listen und bestimmte allgemeine Vorschriften in Bezug auf diese Listen sind in den Anhängen I bis XXII der genannten Durchführungsverordnung enthalten.

(4) Insbesondere enthalten die Anhänge V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 die Listen der Drittländer oder Gebiete oder Zonen derselben, aus denen der Eingang in die Union von Sendungen von Geflügel und Zuchtmaterial von Geflügel sowie frischem Fleisch von Geflügel und Federwild zulässig ist.

(5) Die Vereinigten Staaten haben der Kommission vier Ausbrüche der hochpathogenen Aviären Influenza (HPAI) bei Geflügel im Bundesstaat Minnesota gemeldet, die zwischen dem 12. Juni 2024 und dem 18. Juni 2024 durch Laboranalysen (RT-PCR) bestätigt wurden.

(6) Nach diesen jüngsten Ausbrüchen der HPAI hat die Veterinärbehörde der Vereinigten Staaten im Umkreis von mindestens 10 km Sperrzonen um die betroffenen Betriebe eingerichtet sowie ein Tilgungsprogramm zur Bekämpfung der HPAI und zur Eindämmung der Ausbreitung dieser Seuche durchgeführt.

([1]) ABl. L 84 vom 31.3.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/429/oj.

([2]) Delegierte Verordnung (EU) 2020/692 der Kommission vom 30. Januar 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/429 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich Vorschriften für den Eingang von Sendungen von bestimmten Tieren, bestimmtem Zuchtmaterial und bestimmten Erzeugnissen tierischen Ursprungs in die Union und für deren anschließende Verbringung und Handhabung (ABl. L 174 vom 3.6.2020, S. 379, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/692/oj).

([3]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 der Kommission vom 24. März 2021 zur Festlegung der Listen von Drittländern, Gebieten und Zonen derselben, aus denen der Eingang in die Union von Tieren, Zuchtmaterial und Erzeugnissen tierischen Ursprungs gemäß der Verordnung (EU) 2016/429 des Europäischen Parlaments und des Rates zulässig ist (ABl. L 114 vom 31.3.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/404/oj).

(7) Die Vereinigten Staaten haben der Kommission Informationen zur Seuchenlage in ihrem Hoheitsgebiet und zu den Maßnahmen vorgelegt, die sie zur Verhütung einer weiteren Ausbreitung der HPAI nach diesen jüngsten Ausbrüchen im Bundesstaat Minnesota ergriffen haben.

(8) Diese Informationen wurden von der Kommission bewertet. Die Kommission ist der Auffassung, dass angesichts der Tiergesundheitslage in den Gebieten, für die die Veterinärbehörde der Vereinigten Staaten Beschränkungen erlassen hat, der Eingang von Sendungen von Geflügel und Zuchtmaterial von Geflügel sowie frischem Fleisch von Geflügel und Federwild aus den von den jüngsten Ausbrüchen im Bundesstaat Minnesota betroffenen Gebieten in die Union ausgesetzt werden sollte, um den Tiergesundheitsstatus der Union zu schützen.

(9) Außerdem haben Kanada und die Vereinigten Staaten der Kommission aktualisierte Informationen zur Seuchenlage in Bezug auf die HPAI in ihren Hoheitsgebieten vorgelegt, die Anlass zur Aussetzung des Eingangs bestimmter Erzeugnisse in die Union gab, wie aus den Anhängen V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 hervorgeht.

(10) Kanada hat aktualisierte Informationen zur Seuchenlage in Bezug auf einen Ausbruch der HPAI bei Geflügel in der Provinz Alberta vorgelegt, der am 27. November 2023 durch Laboranalyse (RT-PCR) bestätigt wurde.

(11) Die Vereinigten Staaten haben aktualisierte Informationen zur Seuchenlage in Bezug auf 14 Ausbrüche der HPAI bei Geflügel in den Bundesstaaten Kalifornien (1), Michigan (1), Missouri (4) und South Dakota (8) vorgelegt, die zwischen dem 15. November 2023 und dem 9. Mai 2024 durch Laboranalysen (RT-PCR) bestätigt wurden.

(12) Kanada und die Vereinigten Staaten haben auch Informationen zu den Maßnahmen vorgelegt, die sie zur Verhütung einer weiteren Ausbreitung der HPAI ergriffen haben. Insbesondere haben Kanada und die Vereinigten Staaten nach den Ausbrüchen der HPAI in ihren Hoheitsgebieten Tilgungsprogramme durchgeführt, um diese Seuche zu bekämpfen und ihre Ausbreitung einzudämmen, sowie auch die erforderliche Reinigung und Desinfektion nach Durchführung der Tilgungsprogramme in den infizierten Geflügelhaltungsbetrieben abgeschlossen.

(13) Die Kommission hat die von Kanada und den Vereinigten Staaten vorgelegten Informationen bewertet und ist der Auffassung, dass sie angemessene Garantien dafür geboten haben, dass die Tiergesundheitslage, die zur Aussetzung des Eingangs von Sendungen bestimmter Erzeugnisse aus den betroffenen Zonen dieser Drittländer in die Union gemäß den Anhängen V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 geführt hat, keine Gefahr mehr für die Gesundheit von Mensch oder Tier in der Union darstellt und dass folglich der Eingang dieser Sendungen aus den betroffenen Zonen Kanadas und der Vereinigten Staaten, aus denen der Eingang in die Union ausgesetzt worden war, in die Union wieder zulässig sein sollte.

(14) Daher sollten die Anhänge V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 geändert werden, um der derzeitigen Seuchenlage in Bezug auf die HPAI in den Vereinigten Staaten und Kanada Rechnung zu tragen.

(15) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1694 der Kommission ([4]) wurden die Anhänge V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 dahin gehend geändert, dass Anfangsdaten für die zuvor geschlossenen Zonen US-2.603 und US-2.604 in die Einträge für die Vereinigten Staaten aufgenommen wurden. Im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1694 wurden Fehler in Bezug auf die Schlussdaten für diese Zonen in Anhang V Teil 1 Abschnitt B und Anhang XIV Teil 1 Abschnitt B der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 festgestellt. Daher sollten die betreffenden Daten entsprechend berichtigt werden.

(16) Unter Berücksichtigung der derzeitigen Seuchenlage in den Vereinigten Staaten in Bezug auf die HPAI und um unnötige Störungen des Handels mit Kanada und den Vereinigten Staaten zu vermeiden, sollten die mit der vorliegenden Verordnung an den Anhängen V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 vorzunehmenden Änderungen unverzüglich wirksam werden. Die Berichtigung der Fehler in den Schlussdaten für die Zonen US-2.603 und US-2.604 in den Einträgen für die Vereinigten Staaten in den Anhängen V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 sollte ab dem Datum des Inkrafttretens der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1694 gelten.

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2024/1694 der Kommission vom 12. Juni 2024 zur Änderung der Anhänge V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 hinsichtlich der Einträge für Kanada und die Vereinigten Staaten in den Listen der Drittländer, Gebiete oder Zonen derselben, aus denen der Eingang von Sendungen von Geflügel und Zuchtmaterial von Geflügel sowie frischem Fleisch von Geflügel und Federwild in die Union zulässig ist (ABl. L, 2024/1694, 13.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1694/oj).

(17) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404

Die Anhänge V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 werden gemäß Teil I des Anhangs der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Berichtigung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404

Die Anhänge V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 werden gemäß Teil II des Anhangs der vorliegenden Verordnung berichtigt.

Artikel 3

Inkrafttreten und Anwendbarkeit

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

Artikel 2 gilt jedoch ab dem 14. Juni 2024.

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

Brüssel, den 27. Juni 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

TEIL I

ÄNDERUNG DER DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2021/404

Die Anhänge V und XIV der Durchführungsverordnung (EU) 2021/404 werden wie folgt geändert:

1. Anhang V wird wie folgt geändert:

a) in Teil 1 wird Abschnitt B wie folgt geändert:

i) im Eintrag für Kanada erhält die Zeile für die Zone CA-2.223 folgende Fassung:

„**CA** Kanada	CA-2.223	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		27.11.2023	18.6.2024“

ii) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.512 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.512	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		15.11.2023	7.6.2024“

iii) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.519 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.519	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		20.11.2023	7.6.2024“

iv) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.524 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.524	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		20.11.2023	5.6.2024“

v) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.588 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.588	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		18.12.2023	7.6.2024“

vi) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.598 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.598	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		12.12.2023	7.6.2024“

vii) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.606 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.606	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		30.12.2023	7.6.2024“

viii) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.618 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.618	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		16.1.2024	12.6.2024“

ix) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.621 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.621	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		23.1.2024	7.6.2024“

x) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zonen US-2.626, US-2.627 und US-2.628 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.626	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		21.2.2024	6.6.2024
	US-2.627		N, P1		21.2.2024	6.6.2024
	US-2.628		N, P1		23.2.2024	6.6.2024“

xi) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.630 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.630	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		23.2.2024	6.6.2024“

xii) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.637 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.637	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		9.4.2024	15.6.2024“

xiii) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhält die Zeile für die Zone US-2.648 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.648	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		9.5.2024	7.6.2024“

xiv) im Eintrag für die Vereinigten Staaten werden nach der Zeile für die Zone US-2.659 folgende Zeilen für die Zonen US-2.660 bis US-2.663 angefügt:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.660	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		12.6.2024	
	US-2.661		N, P1		13.6.2024	
	US-2.662		N, P1		18.6.2024	
	US-2.663		N, P1		18.6.2024“	

b) in Teil 2 werden im Eintrag für die Vereinigten Staaten nach der Beschreibung der Zone US-2.659 folgende Beschreibungen der Zonen US-2.660 bis US-2.663 angefügt:

„Vereinigte Staaten	US-2.660	State of Minnesota Lyon 02 Lyon County: A circular zone of a 10 km radius starting with North point (GPS coordinates: 95.7760908°W 44.6294996°N)
	US-2.661	State of Minnesota Stearns 22 Stearns County: A circular zone of a 10 km radius starting with North point (GPS coordinates: 94.5848922°W 45.4211965°N
	US-2.662	State of Minnesota Swift 08 Swift County: A circular zone of a 10 km radius starting with North point (GPS coordinates: 95.7879735°W 45.4457667°N)
	US-2.663	State of Minnesota Pipestone 01 Pipestone County: A circular zone of a 10 km radius starting with North point (GPS coordinates: 96.2484511°W 44.2585254°N)“

2. in Anhang XIV Teil 1 wird Abschnitt B wie folgt geändert:

a) im Eintrag für Kanada erhalten die Zeilen für die Zone CA-2.223 folgende Fassung:

„**CA** Kanada	CA-2.223	POU, RAT	N, P1		27.11.2023	18.6.2024
		GBM	P1		27.11.2023	18.6.2024“

b) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.512 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.512	POU, RAT	N, P1		15.11.2023	7.6.2024
		GBM	P1		15.11.2023	7.6.2024“

c) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.519 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.519	POU, RAT	N, P1		20.11.2023	7.6.2024
		GBM	P1		20.11.2023	7.6.2024“

d) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.524 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.524	POU, RAT	N, P1		20.11.2023	5.6.2024
		GBM	P1		20.11.2023	5.6.2024“

e) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.588 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.588	POU, RAT	N, P1		18.12.2023	7.6.2024
		GBM	P1		18.12.2023	7.6.2024“

f) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.598 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.598	POU, RAT	N, P1		12.12.2023	7.6.2024
		GBM	P1		12.12.2023	7.6.2024“

g) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.606 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.606	POU, RAT	N, P1		30.12.2023	7.6.2024
		GBM	P1		30.12.2023	7.6.2024“

h) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.618 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.618	POU, RAT	N, P1		16.1.2024	12.6.2024
		GBM	P1		16.1.2024	12.6.2024“

i) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.621 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.621	POU, RAT	N, P1		23.1.2024	7.6.2024
		GBM	P1		23.1.2024	7.6.2024“

j) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zonen US-2.626, US-2.627 und US-2.628 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.626	POU, RAT	N, P1		21.2.2024	6.6.2024
		GBM	P1		21.2.2024	6.6.2024
	US-2.627	POU, RAT	N, P1		21.2.2024	6.6.2024
		GBM	P1		21.2.2024	6.6.2024
	US-2.628	POU, RAT	N, P1		23.2.2024	6.6.2024
		GBM	P1		23.2.2024	6.6.2024“

k) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.630 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.630	POU, RAT	N, P1		23.2.2024	6.6.2024
		GBM	P1		23.2.2024	6.6.2024“

l) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.637 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.637	POU, RAT	N, P1		9.4.2024	15.6.2024
		GBM	P1		9.4.2024	15.6.2024“

m) im Eintrag für die Vereinigten Staaten erhalten die Zeilen für die Zone US-2.648 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.648	POU, RAT	N, P1		9.5.2024	7.6.2024
		GBM	P1		9.5.2024	7.6.2024“

n) im Eintrag für die Vereinigten Staaten werden nach den Zeilen für die Zone US-2.659 folgende Zeilen für die Zonen US-2.660 bis US-2.663 angefügt:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.660	POU, RAT	N, P1		12.6.2024	
		GBM	P1		12.6.2024	
	US-2.661	POU, RAT	N, P1		13.6.2024	
		GBM	P1		13.6.2024	
	US-2.662	POU, RAT	N, P1		18.6.2024	
		GBM	P1		18.6.2024	
	US-2.663	POU, RAT	N, P1		18.6.2024	
		GBM	P1		18.6.2024“	

TEIL II

BERICHTIGUNG DER DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2021/404

(1) In Anhang V Teil 1 Abschnitt B erhalten im Eintrag für die Vereinigten Staaten die Zeilen für die Zonen US-2.603 und US-2.604 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.603	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		28.12.2023	1.6.2024
	US-2.604		N, P1		28.12.2023	1.6.2024“

(2) In Anhang XIV Teil 1 Abschnitt B erhalten im Eintrag für die Vereinigten Staaten die Zeilen für die Zonen US-2.603 und US-2.604 folgende Fassung:

„**US** Vereinigte Staaten	US-2.603	POU, RAT	N, P1		28.12.2023	1.6.2024
		GBM	P1		28.12.2023	1.6.2024
	US-2.604	POU, RAT	N, P1		28.12.2023	1.6.2024
		GBM	P1		28.12.2023	1.6.2024“