

Bruselas, 27.6.2023
C(2023) 3850 final

ANNEX 1

ANEXO

del

REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

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

{SWD(2023) 239 final}

ANEXO I

Modificaciones del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139

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

1) en la sección 3.3, la subsección «Criterios técnicos de selección» se modifica como sigue:

a) la subsección «Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático» se modifica como sigue:

i) en la letra l), se añade el inciso v) siguiente:

«v) a partir del 1 de enero de 2026, embarcaciones que pueden funcionar con combustibles de cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables^{*1}, tienen un valor de índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI, por sus siglas en inglés) obtenido equivalente a una reducción de la línea de referencia del EEDI de, al menos, 20 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEDI aplicables a 1 de abril de 2022^{*2}, y:

- a) pueden cargarse en el puesto de amarre;
- b) en el caso de las embarcaciones con motores de gas, demuestran el uso de las medidas y tecnologías de vanguardia para mitigar las fugas de metano.»;

ii) en la letra m), se añade el inciso iv) siguiente:

«iv) a partir del 1 de enero de 2026, embarcaciones que pueden funcionar con combustibles de cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables^{*3}, tienen un valor de índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI, por sus siglas en inglés) obtenido equivalente a una reducción de la línea de referencia del EEDI de, al menos, 20 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEDI aplicables a 1 de abril de 2022^{*4}, y:

- a) pueden cargarse en el puesto de amarre;
- b) en el caso de las embarcaciones con motores de gas, demuestran el uso de las medidas y tecnologías de vanguardia para mitigar las fugas de metano.»;

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

«

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

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

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

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

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

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

«3.18. Fabricación de componentes de automoción y movilidad

Descripción de la actividad

Fabricación, reparación, mantenimiento, renovación, reconversión y modernización de componentes de movilidad para dispositivos de movilidad personal de cero emisiones y de componentes, sistemas, unidades técnicas independientes, piezas y piezas de recambio de automoción y movilidad, tal como se definen en el artículo 3, apartados 18 al 21 y apartado 23, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo^{*1}, homologados, diseñados y fabricados para su uso exclusivo en vehículos y autobuses de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3 y en el artículo 3, apartados 15 a 18 y apartado 21, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo^{*2}, homologados, diseñados y fabricados para su uso exclusivo en vehículos y autobuses de la categoría L que cumplan los criterios establecidos en la presente sección y que sean esenciales para procurar y mejorar el comportamiento medioambiental del vehículo.

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

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

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

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

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

1. La actividad económica fabrica, repara, mantiene, renueva, reconvierte y moderniza componentes que son esenciales para procurar y mejorar el comportamiento medioambiental de los siguientes vehículos:
 - a) dispositivos de transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, con cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape);
 - b) vehículos diseñados como categorías M2 y M3^{*3} con cero emisiones directas de CO₂(emisiones de escape);
 - c) vehículos de las categorías M1 y N1 clasificados como vehículos ligeros^{*4}, con cero emisiones específicas de CO₂, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, letra h), del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo^{*5};
 - d) vehículos de la categoría L^{*6} con unas emisiones de escape de CO₂ iguales a 0 g CO₂e/km, calculadas de acuerdo con el ensayo de emisiones establecido en el Reglamento (UE) n.º 168/2013;
 - e) vehículos de las categorías N2 y N3, y N1 clasificados como vehículos pesados, no destinados al transporte de combustibles fósiles, con una masa máxima en carga técnicamente admisible no superior a 7,5 toneladas, que son “vehículos pesados de emisión cero” según la definición del artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo^{*7}.
2. La actividad económica fabrica, repara, mantiene, renueva, reconvierte y moderniza componentes de movilidad para dispositivos de movilidad personal en los que la propulsión proviene de la actividad física del usuario, de un motor de emisión cero o de una mezcla de actividad física y motora de cero emisiones.

No causar un perjuicio significativo

2) Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.
4) Transición hacia una economía circular	En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan: a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la

	eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias.
5) Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. Cuando proceda, los componentes y las piezas no contienen plomo, mercurio, cromo hexavalente ni cadmio.
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo.

3.19. Fabricación de componentes del material rodante ferroviario

Descripción de la actividad

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

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

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

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

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

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

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

servicios de consultoría técnica relacionados.

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

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

No causar un perjuicio significativo

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

recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	presente anexo.
--	-----------------

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

Descripción de la actividad

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

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

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

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

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

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

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

1. La actividad fabrica, instala o mantiene uno o más de los siguientes elementos, o presta servicios de mantenimiento, reparación y consultoría técnica esenciales para el funcionamiento a lo largo de la vida útil de uno o varios de los siguientes elementos:
 - a) estaciones de recarga de vehículos eléctricos e infraestructuras eléctricas de apoyo para la electrificación del transporte instaladas principalmente para permitir la

recarga de vehículos eléctricos;

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

- b) dispositivos de cableado portadores de corriente de transmisión y distribución y dispositivos de cableado no portadores de corriente para circuitos eléctricos y transformadores que cumplan los requisitos de la 2.ª etapa (1 de julio de 2021) aplicables a los transformadores de potencia grandes establecidos en el anexo I del Reglamento (UE) 548/2014 de la Comisión^{*8}, y a los transformadores de potencia medianos con una tensión elevada para equipos que no superen los 36 kV, con requisitos de nivel AA0 sobre pérdidas en vacío establecidos en la serie de normas EN 50708, siempre que dichos dispositivos y transformadores contribuyan a aumentar la proporción de energías renovables en el sistema o mejoren la eficiencia energética;
- c) productos, equipos y sistemas eléctricos de baja tensión que aumentan la controlabilidad del sistema eléctrico y contribuyen al aumento de la proporción de energías renovables o mejoran la eficiencia energética, a saber:
 - i) disyuntores de baja tensión, conmutadores, cuadros de distribución, tableros de paneles o centros de control que sean conectables, automatizados o estén equipados con dispositivos de medición de la potencia o energía y que cumplan lo dispuesto en la norma IEC TR 63196: Conmutadores y controladores de baja tensión y sus conjuntos - Eficiencia energética;
 - ii) sistemas electrónicos para viviendas y edificios (HBES, por sus siglas en inglés), a los que se refiere la serie de normas EN IEC 63044, en los que los productos y sistemas son necesarios para medir, controlar y reducir el consumo de energía;
 - iii) tecnologías que permiten aumentar la eficiencia energética de las instalaciones de baja tensión, reconocidas en la norma HD 60364-8-1: Instalaciones eléctricas de baja tensión. Parte 8-1: Eficiencia energética y en la norma HD 60364-8-82: Instalaciones eléctricas de baja tensión. Parte 8-82: Aspectos funcionales. Instalaciones eléctricas de baja tensión de prosumidores, en particular los contadores de energía y medidores de potencia, la pantalla externa del cliente, la compensación de energía, la compensación de fases y los sistemas de filtrado y sistemas eficientes accionados por motor eléctrico;
- d) conmutadores y controladores de alta y media tensión que aumentan la controlabilidad del sistema eléctrico, se integran para aumentar la proporción de energías renovables o mejoran la eficiencia energética.

Los equipos a los que se refiere la presente letra d) cumplen la norma EN 62271-1: Aparamenta de alta tensión. Parte 1: Especificaciones comunes para aparamenta de corriente alterna y EN 62271-200: Aparamenta de alta tensión. Parte 200: Aparamenta bajo envolvente metálica de corriente alterna para tensiones asignadas superiores a 1 kV e inferiores o iguales a 52 kV o con la norma EN 62271-203: Aparamenta de alta tensión. Parte 203: Aparamenta bajo envolvente metálica con aislamiento gaseoso para tensiones asignadas superiores a 52 kV;

- e) equipos, sistemas y servicios de respuesta a la demanda y de transferencia de carga que aumenten la flexibilidad del sistema eléctrico y apoyen la estabilidad de la red, entre los que se incluyen:
 - i) soluciones para transmitir información a los usuarios para actuar a distancia

con respecto al suministro o consumo, en particular centros de datos de clientes;

- ii) centros de control automatizados para la gestión de carga y sus componentes básicos (cuadros de distribución, contactores, relés, disyuntores y conmutadores automáticos de transferencia).

Los componentes básicos se instalan como parte de los centros de control;

- iii) cuando no estén incluidos en la sección 8.2, *software* y analíticas avanzadas para maximizar la eficiencia y la automatización de las redes eléctricas o la integración de recursos energéticos descentralizados, a nivel de la red eléctrica o de una industria, entre los que se incluyen:

- a) salas de control avanzadas, automatización de subestaciones eléctricas y capacidades de control de la tensión;
- b) *software* de explotación que permita a los operadores simular el funcionamiento de las redes con el fin de garantizar la estabilidad de la red, gestionar los recursos energéticos distribuidos o mejorar el rendimiento de la red.

El *software* es compatible con las características dinámicas de la red necesarias para la transición hacia las energías renovables. Es capaz de procesar datos procedentes de mediciones de la red prácticamente en tiempo real para observar cómo se producen realmente el transporte, la distribución y el consumo de energía, y utilizar esta información para mejorar los estudios de simulación y las actividades de explotación, en particular la prevención de cortes, interrupciones y residuos;

- iv) cuando no esté incluidos en la sección 8.2, *software* que sea compatible con el diseño y la planificación de nuevas redes o actualizaciones de la red.

El *software* es compatible con las características dinámicas de la red necesarias para la transición hacia las energías renovables, en particular la producción volátil de energía a nivel de distribución (“prosumidores”), el cambio de las direcciones del flujo de energía y el uso de unidades de almacenamiento de la red;

- v) sensores meteorológicos para la previsión de la producción de energías renovables;
- vi) controladores y relés conectables independientes o integrados que permiten un uso eficiente de las fuentes y cargas eléctricas;
- vii) equipos deslastradores de carga y de desplazamiento de carga para equipos de gestión de la carga y de conmutación de fuentes, cuando el equipo cumpla la norma EN IEC 62962:2019: Requisitos particulares para deslastradores de carga (LSE);

- f) cuando no estén incluidos en la sección 8.2, sistemas de comunicación, *software* y equipos de control, productos, sistemas y servicios para la eficiencia energética o la integración de las energías renovables:

- i) equipos que permitan el intercambio de electricidad renovable específicamente entre usuarios;
 - ii) tecnología o servicio de cambio de baterías que apoye la electrificación del transporte;
 - iii) sistemas de gestión de minirredes;
-

-
- iv) sistemas de gestión de energía o potencia, sistemas de control de energía o potencia y sistemas SCADA para la gestión de la potencia;
 - v) contactores, arrancadores de motores y controles de motor que sean conectables o automatizados y permitan el control remoto o automatizado del consumo de electricidad y la optimización de la variación de la carga;
 - vi) variadores de velocidad y otras soluciones de accionamiento de velocidad variable, excluidos los arrancadores electrónicos suaves, que permiten la eficiencia energética en aplicaciones de motores eléctricos, en las que el equipo cumple la norma EN 61800-9-1: Accionamientos eléctricos de potencia de velocidad variable. Parte 9-1: Eficiencia energética de los accionamientos eléctricos de potencia, arrancadores de motores, electrónica de potencia y sus aplicaciones. Requisitos generales para establecer normas de eficiencia energética para accionamientos eléctricos de potencia utilizando la aproximación de producto extendido (EPA) y el modelo semianalítico (SAM), y con la norma EN 61800-9-2: Accionamientos eléctricos de potencia de velocidad variable. Parte 9-2: Ecodiseño para los accionamientos eléctricos de potencia, arrancadores de motores, electrónica de potencia y sus aplicaciones. Indicadores de eficiencia energética para accionamientos eléctricos de potencia y arrancadores de motores;
 - vii) motores eléctricos de baja tensión con una clase de eficiencia energética [con arreglo a la norma EN 60034-30-1: Máquinas eléctricas rotativas. Parte 30-1: Clases de rendimiento para los motores trifásicos de inducción de jaula de velocidad única (código IE)] que superen los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 2019/1781 de la Comisión ^{*9}, en concreto:
 - a) motores monofásicos con una potencia nominal igual o superior a 0,12 kW y una clase de eficiencia IE3 o superior;
 - b) motores de seguridad aumentada Ex eb con una potencia nominal de entre 0,12 kW y 1 000 kW, con 2, 4, 6 u 8 polos y una clase de eficiencia IE3 o superior;
 - c) motores trifásicos con una potencia nominal de entre 0,75 kW y 1 000 kW, con 2, 4, 6 u 8 polos, que no sean motores de seguridad aumentada Ex eb y que tengan i) una clase de eficiencia IE5 para motores con 2, 4 o 6 polos y una potencia nominal de entre 75 kW y 200 kW, ii) una clase de eficiencia IE 4 o superior para todos los demás motores;
 - d) motores trifásicos con una potencia nominal de entre 0,12 kW y 0,75 kW, con 2, 4, 6 u 8 polos, que no sean motores de seguridad aumentada Ex eb y tengan una clase de eficiencia IE3 o superior;
 - e) motores trifásicos únicamente con regulación de la velocidad con una potencia nominal de entre 0,75 kW y 1 000 kW, con 2, 4, 6 u 8 polos, clasificados con arreglo a la norma EN IEC TS 60034-30-2 y que tengan una clase de eficiencia IE5;
 - viii) motores de media y alta tensión con una potencia nominal superior a 1 000 kW y una clase de eficiencia energética IE 4 o superior con arreglo al proyecto de norma IEC 60034-30-3.

2. Los siguientes elementos no cumplen los criterios:

- a) infraestructura destinada a crear una conexión directa o a ampliar una conexión
-

directa existente entre una subestación o red y una instalación de producción de energía con un nivel de emisión de gases de efecto invernadero superior a 100 g CO₂e/kWh, medido en función del ciclo de vida. Esta exclusión solo se aplica a los equipos que se utilizan directamente para conectar o reforzar la conexión a una central de producción de electricidad que sea más intensiva en gases de efecto invernadero que 100 g CO₂e/kWh medidos sobre la base del ciclo de vida;

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

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

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

4. Todos los productos, equipos y sistemas cumplen los requisitos obligatorios de rendimiento energético y de eficiencia de los materiales establecidos en la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{*10}. Los fabricantes se remiten a los últimos requisitos de rendimiento aplicables en la Unión.

No causar un perjuicio significativo

2) Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.
4) Transición hacia una economía circular	En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan: a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de

	esas sustancias.
5) Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo.

3.21. Fabricación de aeronaves

Descripción de la actividad

Fabricación, reparación, mantenimiento, revisión, renovación, diseño, reconversión y modernización de aeronaves y piezas y equipos de aeronaves^{*11}.

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

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

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

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

- a) las aeronaves con cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape);
 - b) hasta el 31 de diciembre de 2027, las aeronaves, distintas de las fabricadas para la aviación de negocios privada o comercial, que cumplan los márgenes especificados a continuación y estén limitadas por la tasa de sustitución para garantizar que la entrega no aumente el número de la flota mundial:
 - i) con una masa máxima de despegue superior a 5,7 t e inferior o igual a 60 t y un valor métrico certificado de emisiones de CO₂ de, al menos, un 11 % menos que el límite de Tipo nuevo de la norma de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)^{*12};
 - ii) con una masa máxima de despegue superior a 60 t e inferior o igual a 150 t y
-

un valor métrico certificado de emisiones de CO₂ de, al menos, un 2 % inferior al límite de Tipo nuevo de la norma de la OACI;

- iii) con una masa máxima de despegue superior a 150 t y un valor métrico certificado de emisiones de CO₂ de, al menos, un 1,5 % inferior al límite de Tipo nuevo de la norma OACI.

La proporción de cumplimiento de la taxonomía de las aeronaves admisibles estará limitada por la tasa de sustitución. La tasa de sustitución se calculará sobre la base de la proporción de aeronaves retiradas de forma permanente del uso respecto de las aeronaves entregadas a escala mundial promediadas durante los diez años anteriores, tal como demuestran los datos verificados disponibles de proveedores de datos independientes.

A falta de un certificado sobre los valores métricos de las emisiones de CO₂ que confirme el margen requerido para el límite de Tipo nuevo de la norma de la OACI, el fabricante de la aeronave presentará una declaración de que la aeronave cumple el nivel requerido de rendimiento y los márgenes de mejora, a condición de que la aeronave esté certificada a más tardar el [OP: insértese la fecha: tres años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento de modificación];

- c) del 1 de enero de 2028 al 31 de diciembre de 2032, las aeronaves que cumplan los criterios técnicos de selección establecidos en la letra b) de la presente subsección y que estén certificadas para operar con una mezcla del 100 % de combustibles de aviación sostenibles.

No causar un perjuicio significativo

2) Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo.
4) Transición hacia una economía circular	En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan: a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de

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

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

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

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

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

^{*5} Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos

comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

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

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

*⁸ Reglamento (UE) n.º 548/2014 de la Comisión, de 21 de mayo de 2014, por el que se desarrolla la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los transformadores de potencia pequeños, medianos y grandes (DO L 152 de 22.5.2014, p. 1).

*⁹ Reglamento (UE) 2019/1781 de la Comisión, de 1 de octubre de 2019, por el que se establecen requisitos de diseño ecológico para los motores eléctricos y los variadores de velocidad de conformidad con la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento (CE) n.º 641/2009 en lo relativo a los requisitos de diseño ecológico aplicables a los circuladores sin prensaestopas independientes y a los circuladores sin prensaestopas integrados en productos y se deroga el Reglamento (CE) n.º 640/2009 de la Comisión (DO L 272 de 25.10.2019, p. 74).

*¹⁰ Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía (versión refundida) (DO L 285 de 31.10.2009, p. 10).

*¹¹ La actividad incluye la fabricación de piezas y equipos y la prestación de servicios conexos, así como el mantenimiento, reparación y revisión (MRO, por sus siglas en inglés), en la medida en que estos puedan vincularse a un tipo de aeronave admisible y mejore o mantenga el nivel de eficiencia de la aeronave.

*¹² Volumen 3 (emisiones de CO₂) de la norma de protección ambiental de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que figura en el anexo 16 del Convenio de Chicago, primera edición.»;

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

«

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

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

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

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

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

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

«

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

»;

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

«

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

»;

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

«

3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice B del presente anexo. Se determinan y abordan los riesgos de degradación ambiental relacionados con la preservación de la calidad del agua y la evitación del estrés hídrico, de conformidad con un plan de gestión del uso y protección del agua, elaborado en consulta con las partes interesadas
--	--

	afectadas. Con el fin de limitar las anomalías térmicas asociadas al vertido de calor residual, los responsables de centrales nucleares interiores que utilizan el enfriamiento de paso único mediante la extracción de agua de un río o de un lago controlan: a) la temperatura máxima de la masa de agua dulce receptora tras la mezcla, y b) la diferencia máxima de temperatura entre el agua de refrigeración vertida y la masa de agua dulce receptora. El control de la temperatura se realiza de conformidad con las condiciones de las licencias específicas concedidas para las operaciones concretas, cuando proceda, o con los valores umbral en consonancia con el Derecho de la Unión. La actividad se ajusta a las normas de la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés). Las actividades nucleares se desarrollan de conformidad con los requisitos de la Directiva 2000/60/CE en lo relativo a las masas de agua utilizadas para la captación de agua potable y con la Directiva 2013/51/Euratom del Consejo por la que se establecen requisitos para la protección sanitaria de la población con respecto a las sustancias radiactivas en las aguas destinadas al consumo humano.
--	--

»;

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

«

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

»;

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

«

5) Prevención y control de la contaminación	Los vehículos cumplen los requisitos de la etapa aplicable más reciente del procedimiento de homologación de tipo respecto de las emisiones de vehículos ligeros (Euro 6)^{*1} establecido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007. Los vehículos cumplen los umbrales de emisión aplicables a los vehículos ligeros limpios establecidos en el cuadro 2 del anexo de la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{*2}. En el caso de los vehículos para el transporte por carretera de categoría M y N, los neumáticos cumplen los requisitos aplicables al ruido de rodadura exterior de la clase de eficiencia más elevada que se utilice y con el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo) de las dos clases de eficiencia más elevadas que se utilicen, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2020/740, como puede comprobarse en la base de datos europea de productos con etiquetado energético (EPREL). Los vehículos cumplen lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo^{*3}.
---	---

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

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

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

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

«

5) Prevención y control de la contaminación	En el caso de los vehículos para el transporte por carretera de categoría M y N, los neumáticos cumplen los requisitos aplicables al ruido de rodadura exterior de la clase de eficiencia más elevada que se utilice y con el coeficiente de resistencia a la rodadura (que influye en la eficiencia energética del vehículo) de las dos clases de eficiencia más elevadas que se utilicen, tal como se establece en el Reglamento (UE)
---	--

	2020/740, como puede comprobarse en la base de datos europea de productos con etiquetado energético (EPREL). Los vehículos cumplen los requisitos de la etapa aplicable más reciente del procedimiento de homologación de tipo respecto de las emisiones de vehículos pesados (Euro VI)*¹ establecido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009. Los vehículos son conformes con el Reglamento (UE) n.º 540/2014.
--	---

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

11) la sección 6.7 se modifica como sigue:

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

«c) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, la intensidad media anual de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por una embarcación durante un período de notificación *¹ no supere los límites siguientes:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2030 hasta el 31 de diciembre de 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2035 hasta el 31 de diciembre de 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2040 hasta el 31 de diciembre de 2044;
- e) 15,3 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2045 hasta el 31 de diciembre de 2049;
- f) 0 g CO₂e/MJ a partir del 1 de enero de 2050.»;

b) en la subsección «Criterios técnicos de selección», subsección «No causar un perjuicio significativo», el punto 4) se sustituye por el texto siguiente:

«

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

	Se han adoptado medidas para evitar la generación de residuos en la fase de utilización (mantenimiento y funcionamiento de los servicios de transporte con respecto a los residuos de cocina) y para gestionar los residuos restantes de conformidad con la jerarquía de residuos.
--	--

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

12) la sección 6.8 se modifica como sigue:

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

«c) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, la intensidad media anual de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por una embarcación o por la flota de una compañía durante un período de notificación^{*1} no supere los límites siguientes:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2030 hasta el 31 de diciembre de 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2035 hasta el 31 de diciembre de 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2040 hasta el 31 de diciembre de 2044;
- e) 15,3 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2045 hasta el 31 de diciembre de 2049;
- f) 0 g CO₂e/MJ a partir del 1 de enero de 2050.»

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

«

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

control de la contaminación	establecidos en el anexo II del Reglamento (UE) 2016/1628 (incluidas las embarcaciones que cumplen esos límites sin soluciones homologadas, por ejemplo, mediante un postratamiento).
-----------------------------	---

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

»;

13) la sección 6.9 se modifica como sigue:

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

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

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

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

«

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

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

»;

14) la sección 6.10 se modifica como sigue:

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

«e) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, las embarcaciones que pueden funcionar con combustibles con cero emisiones directas de CO₂ (gases de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables^{*1} cuentan con un valor de índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) alcanzado equivalente a una reducción de la línea de referencia del EEDI de, al menos, 20 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEDI aplicables el 1 de abril de 2022^{*2}, y:

- a) pueden cargarse en el puesto de amarre;
- b) en el caso de las embarcaciones con motores de gas, demuestran el uso de las medidas y tecnologías de vanguardia para mitigar las fugas de metano.

f) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir el criterio de la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, además de un valor alcanzado del índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) equivalente a una reducción de la línea de referencia EEDI de, al menos, 10 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEXI aplicables el 1 de enero de 2023^{*3}, la intensidad media anual de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por una embarcación durante un período de notificación^{*4} no supere los límites siguientes:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2030 hasta el 31 de diciembre de 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2035 hasta el 31 de diciembre de 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2040 hasta el 31 de diciembre de 2044;
- e) 15,3 g CO₂e/MJ a partir del 1 de enero de 2045.»;

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

«

4) Transición hacia una economía circular	Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la
---	---

	incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos. En el caso de los buques existentes de más de 500 toneladas de arqueo bruto y de los buques de nueva construcción que los sustituyan, la actividad cumple los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo^{*5}. Los buques desguazados se reciclan en instalaciones incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques establecida en la Decisión de Ejecución 2016/2323 de la Comisión^{*6}. La actividad cumple con la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo^{*7} en lo que respecta a la protección del medio marino frente a las repercusiones negativas de las descargas de desechos por los buques. El buque navega con arreglo al anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio MARPOL de la OMI), en particular para generar menos cantidades de residuos y reducir las descargas legales, gestionando sus residuos de una manera sostenible y respetuosa del medio ambiente.
5) Prevención y control de la contaminación	En lo que respecta a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre y partículas, las embarcaciones cumplen la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo^{*8}, y la regla 14^{*9} del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El contenido de azufre en el combustible no excede del 0,5 % en peso (el límite global de azufre) ni del 0,1 % en peso en la zona de control de emisiones (ZCE) para los óxidos de azufre designados en el mar del Norte y el mar Báltico, así como en el mar Mediterráneo (a partir de 2025), por la OMI^{*10}. En cuanto a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), los buques cumplen la regla 13^{*11} del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El requisito de control de nivel II aplicable a las emisiones de NO_x se aplica a los buques construidos después de 2011. Solo mientras navegan en zonas de control de las emisiones de NO_x establecidas conforme a las reglas de la OMI, los buques construidos después del 1 de enero de 2016 cumplen los requisitos más estrictos (nivel III) aplicables a los motores para reducir las emisiones de NO_x^{*12}. La descarga de aguas negras y grises cumple con el anexo IV del Convenio MARPOL de la OMI. Se han adoptado medidas para minimizar la toxicidad de la pintura antiincrustante y los biocidas, de conformidad con el Reglamento (UE)

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

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

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

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

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

*⁶ Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2016, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reciclado de buques (DO L 345 de 20.12.2016, p. 119).

*⁷ Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE (DO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

*⁸ Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (DO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

*⁹ (Versión de [fecha de adopción]:

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

*¹⁰ En lo que respecta a la ampliación a otros mares de la Unión de los requisitos aplicables en la zona de control de emisiones, los países ribereños del mar Mediterráneo están debatiendo la creación de la correspondiente ZCE en el marco jurídico del Convenio de Barcelona.

*¹¹ (Versión de [fecha de adopción]:

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

*¹² En la Unión, el requisito es aplicable a partir de 2021 en el mar Báltico y el mar del Norte.»;

15) la sección 6.11 se modifica como sigue:

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

«d) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, las embarcaciones que pueden funcionar con combustibles con cero emisiones directas (gases de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables^{*1} cuentan con un valor de índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) alcanzado equivalente a una reducción de la línea de referencia del EEDI de, al menos, 20 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEDI aplicables el 1 de abril de 2022^{*2}, y:

- a) pueden cargarse en el puesto de amarre;
- b) en el caso de las embarcaciones con motores de gas, demuestran el uso de las medidas y tecnologías de vanguardia para mitigar las fugas de metano.

e) cuando no sea viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir lo dispuesto en la letra a), a partir del 1 de enero de 2026, además de un valor alcanzado del índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) equivalente a una reducción de la línea de referencia EEDI de, al menos, 10 puntos porcentuales por debajo de los requisitos del EEXI aplicables el 1 de enero de 2023^{*3}, la intensidad media anual de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo por una embarcación durante un período de notificación^{*4} no supere los límites siguientes:

- a) 76,4 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 2029;
- b) 61,1 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2030 hasta el 31 de diciembre de 2034;
- c) 45,8 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2035 hasta el 31 de diciembre de 2039;
- d) 30,6 g CO₂e/MJ del 1 de enero de 2040 hasta el 31 de diciembre de 2044;
- e) 15,3 g CO₂e/MJ a partir del 1 de enero de 2045.»;

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

«

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

	En el caso de las embarcaciones existentes de arqueo bruto superior a 500 toneladas y de los buques de nueva construcción que los sustituyan, la actividad cumple los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1257/2013. Los buques desguazados se reciclan en instalaciones incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques establecida en la Decisión de Ejecución 2016/2323 de la Comisión. La actividad cumple con la Directiva (UE) 2019/883 en lo que respecta a la protección del medio marino frente a las repercusiones negativas de las descargas de desechos por los buques. El buque navega con arreglo al anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio MARPOL de la OMI), en particular para generar menos cantidades de residuos y reducir las descargas legales, gestionando sus residuos de una manera sostenible y respetuosa del medio ambiente.
5) Prevención y control de la contaminación	En lo que respecta a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre y partículas, las embarcaciones cumplen la Directiva (UE) 2016/802, y la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El contenido de azufre en el combustible no excede del 0,50 % en peso (el límite global de azufre) ni del 0,10 % en peso en la zona de control de emisiones (ZCE) para los óxidos de azufre designados en el mar del Norte y el mar Báltico, así como en el mar Mediterráneo (a partir de 2025), por la OMI^{*5}. En cuanto a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), las embarcaciones cumplen la regla 13 del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El requisito de control de nivel II aplicable a las emisiones de NO_x se aplica a los buques construidos después de 2011. Solo mientras navegan en zonas de control de las emisiones de NO_x establecidas conforme a las reglas de la OMI, los buques construidos después del 1 de enero de 2016 cumplen los requisitos más estrictos (nivel III) aplicables a los motores para reducir las emisiones de NO_x^{*6}. La descarga de aguas negras y grises cumple con el anexo IV del Convenio MARPOL de la OMI. Se han adoptado medidas para minimizar la toxicidad de la pintura antiincrustante y los biocidas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 528/2012.

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

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

^{*3} Requisitos del EEXI definidos como un factor de reducción porcentual, que se aplicará al valor de referencia EEDI, según lo acordado por el Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional en su septuagésimo sexto período de sesiones. Los puntos porcentuales definidos en los criterios

técnicos de selección de la taxonomía para el EEXI se añadirán al factor de reducción porcentual del EEXI. [Índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI, por sus siglas en inglés), obligatorio a partir del 1 de enero de 2023 para todas las embarcaciones de transporte marítimo de mercancías o pasajeros, para medir su eficiencia energética e iniciar la recogida de datos para los informes de su indicador de intensidad de carbono (CII) operacional anual y su calificación CII (versión de [fecha de adopción]: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

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

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

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

16) la sección 6.12 se modifica como sigue:

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

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

a) la actividad de renovación reduce el consumo de combustible de la embarcación en, al menos, un 15 % expresado en gramos de combustible por toneladas de peso muerto y por milla náutica en el caso de las embarcaciones de transporte de mercancías, o por arqueo bruto por milla náutica en el caso de las embarcaciones de transporte de pasajeros, según demuestran la dinámica de fluidos computacional (CFD), pruebas en tanques o cálculos de ingeniería similares;

b) permite a las embarcaciones alcanzar un valor del índice de eficiencia energética de los buques existente (EEXI) al menos un 10 % inferior a los requisitos del EEXI aplicables el 1 de enero de 2023, siempre que las embarcaciones puedan funcionar con combustibles con cero emisiones directas (emisiones de escape) o con combustibles procedentes de fuentes renovables*1, puedan cargarse en el puesto de amarre y estén equipadas con tecnología de alimentación eléctrica enchufable.»;

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

«

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

	los materiales peligrosos. En el caso de las embarcaciones existentes de arqueo bruto superior a 500 toneladas y de los buques de nueva construcción que los sustituyan, la actividad cumple los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1257/2013. Los buques desguazados se reciclan en instalaciones incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques establecida en la Decisión de Ejecución 2016/2323 de la Comisión. La actividad cumple con la Directiva (UE) 2019/883 en lo que respecta a la protección del medio marino frente a las repercusiones negativas de las descargas de desechos por los buques. El buque navega con arreglo al anexo V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio MARPOL de la OMI), en particular para generar menos cantidades de residuos y reducir las descargas legales, gestionando sus residuos de una manera sostenible y respetuosa del medio ambiente.
5) Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. En lo que respecta a la reducción de las emisiones de óxidos de azufre y partículas, las embarcaciones cumplen la Directiva (UE) 2016/802, y la regla 14 del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El contenido de azufre en el combustible no excede del 0,50 % en peso (el límite global de azufre) ni del 0,10 % en peso en la zona de control de emisiones (ZCE) para los óxidos de azufre designados en el mar del Norte y el mar Báltico, así como en el mar Mediterráneo (a partir de 2025), por la OMI^{*2}. En cuanto a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), las embarcaciones cumplen la regla 13 del anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El requisito de control de nivel II aplicable a las emisiones de NO_x se aplica a los buques construidos después de 2011. Solo mientras navegan en zonas de control de las emisiones de NO_x establecidas conforme a las reglas de la OMI, los buques construidos después del 1 de enero de 2016 cumplen los requisitos más estrictos (nivel III) aplicables a los motores para reducir las emisiones de NO_x^{*3}. La descarga de aguas negras y grises cumple con el anexo IV del Convenio MARPOL de la OMI. Se han adoptado medidas para minimizar la toxicidad de la pintura antiincrustante y los biocidas, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 528/2012.

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

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

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

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

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

18) la sección 6.14 se modifica como sigue:

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

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

- a) elementos montados sobre vías férreas;
- b) componentes ferroviarios especificados en los puntos 2.2 a 2.6 del anexo II de la Directiva (UE) 2016/797.

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

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

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

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

«

4) Transición hacia una economía circular	Los operadores limitan la generación de residuos en los procesos relacionados con la construcción y la demolición y tienen en cuenta las mejores técnicas disponibles. Al menos el 70 % (en peso) de los residuos no peligrosos de construcción y demolición (con exclusión de los materiales naturales a que se refiere la categoría 17 05 04 de la lista de residuos establecida por la Decisión 2000/532/CE) generados en la
---	---

	obra se preparan para la reutilización, el reciclado y otras formas de valorización de materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos en sustitución de otros materiales, de conformidad con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE^{*1}. Los operadores utilizan la demolición selectiva para permitir la eliminación y la manipulación segura de sustancias peligrosas y facilitar la reutilización y el reciclado de alta calidad. En lo que respecta a la fabricación de los componentes, en la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan: a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias.
5) Prevención y control de la contaminación	Cuando proceda, habida cuenta de la sensibilidad de la zona afectada, en particular en lo que respecta al tamaño de la población afectada, el ruido y las vibraciones derivados del uso de la infraestructura se mitigan mediante la introducción de zanjas abiertas, barreras u otras medidas, y se ajustan a la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{*2}. Se toman medidas para reducir el ruido, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción o mantenimiento. En lo que respecta a la fabricación de los componentes, la actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo.
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice D del presente anexo. Además, debe garantizarse lo siguiente: a) en la Unión, en relación con los espacios de la Red Natura 2000: que la actividad no tiene efectos significativos en los espacios de la Red Natura 2000, en vista de sus objetivos de conservación, sobre la base de una evaluación adecuada realizada de conformidad con el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 92/43/CEE del Consejo^{*3}; b) en la Unión, en cualquier zona: que la actividad no es perjudicial para la recuperación o el mantenimiento de las poblaciones de especies protegidas en virtud de la Directiva 92/43/CEE y de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo^{*4} en un estado de conservación favorable. La actividad tampoco es perjudicial para la

	recuperación o el mantenimiento de los tipos de hábitats de que se trate y protegidos en virtud de la Directiva 92/43/CEE en un estado de conservación favorable; c) fuera de la Unión, que las actividades se realicen de conformidad con la legislación aplicable en materia de conservación de hábitats y especies.
--	--

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

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

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

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

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

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

20) la sección 6.16 se modifica como sigue:

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

«Descripción de la actividad

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

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

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

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

«e) la modernización de la infraestructura existente necesaria para propiciar el cambio modal y ser apta para el uso por buques con cero emisiones directas de la CO₂ (gases de

escape) y que haya sido objeto de una evaluación verificada del impacto del cambio climático de conformidad con la Comunicación de la Comisión — Orientaciones técnicas sobre la defensa contra el cambio climático de las infraestructuras para el período 2021-2027 (2021/C 373/01).»;

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

«

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

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

	de alta calidad. En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan: a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias.
5) Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. Se toman medidas para reducir el ruido, la vibración, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción y mantenimiento.
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	Se ha completado una evaluación del impacto ambiental (EIA) o comprobación previa^{*1}, de conformidad con la Directiva 2011/92/UE^{*2}. Cuando se ha realizado una EIA, se han aplicado las medidas de mitigación y compensación necesarias para proteger el medio ambiente. La actividad no tiene efectos significativos en las zonas protegidas (sitios del Patrimonio Mundial de la UNESCO, Áreas Clave para la Biodiversidad, así como en otras zonas protegidas distintas de los espacios de la Red Natura 2000), ni en las especies protegidas sobre la base de una evaluación de su impacto que tenga en cuenta los mejores conocimientos disponibles^{*3}. Además, debe garantizarse lo siguiente: a) en la Unión, en relación con los espacios de la Red Natura 2000: que la actividad no tiene efectos significativos en los espacios de la Red Natura 2000, en vista de sus objetivos de conservación, sobre la base de una evaluación adecuada realizada de conformidad con el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 92/43/CEE del Consejo; b) en la Unión, en cualquier zona: que la actividad no es perjudicial para la recuperación o el mantenimiento de las poblaciones de especies protegidas en virtud de la Directiva 92/43/CEE y de la Directiva 2009/147/CE en un estado de conservación favorable. La actividad tampoco es perjudicial para la recuperación o el mantenimiento de los tipos de hábitats de que se trate y protegidos en virtud de la Directiva 92/43/CEE en un estado de conservación favorable; c) en la Unión, debe impedirse la introducción de especies exóticas invasoras, o bien su propagación se gestiona de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1143/2014 del Parlamento Europeo y del

	Consejo^{*4}; d) fuera de la Unión, que las actividades se realicen de conformidad con la legislación aplicable en materia de conservación de hábitats y especies y la gestión de especies exóticas invasoras.
--	--

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

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

^{*3} En el caso de actividades ubicadas en terceros países, de conformidad con la legislación nacional aplicable o con normas internacionales equivalentes que tengan por objeto la conservación de los hábitats naturales, la fauna y la flora silvestres, y que requieran que se lleve a cabo 1) un procedimiento de comprobación previa para determinar si, respecto de una determinada actividad, es necesaria una evaluación adecuada de los posibles efectos sobre hábitats y especies protegidos; 2) dicha evaluación adecuada, cuando la comprobación previa haya determinado que es necesario realizarla, por ejemplo, la Norma de Desempeño 6 de la IFC: Conservación de la biodiversidad y manejo sostenible de los recursos naturales vivos.

^{*4} Reglamento (UE) n.º 1143/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, sobre la prevención y la gestión de la introducción y propagación de especies exóticas invasoras (DO L 317 de 4.11.2014, p. 35).»;

21) la sección 6.17 se modifica como sigue:

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

«Descripción de la actividad

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

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

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

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

«6.18. Leasing de aeronaves

Descripción de la actividad

Alquiler y *leasing* de aeronaves y piezas y equipos de aeronaves^{*1}.

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

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

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

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

- a) aeronaves con cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape);
- b) aeronaves entregadas antes del [OP: insértese la fecha de aplicación del presente Reglamento] que cumplan los criterios técnicos de selección a que se refiere la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) o c);
- c) aeronaves entregadas después del [OP: insértese la fecha de comienzo de la aplicación del presente Reglamento] que cumplan los criterios técnicos de selección a que se refiere la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) o c), y el compromiso de que otra aeronave no conforme de la flota sea:
 - i) retirada de forma permanente del uso en un plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave conforme, en cuyo caso no se aplica la tasa de sustitución; o
 - ii) retirada de forma permanente de la flota en un plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave conforme, en cuyo caso la parte de cumplimiento de la taxonomía de la aeronave admisible está limitada por la tasa de sustitución establecida en la sección 3.21;

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

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

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

No causar un perjuicio significativo

2) Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	No procede.
4) Transición hacia una economía circular	Se han adoptado medidas para evitar la generación de residuos en la fase de utilización (mantenimiento) y para gestionar los residuos restantes de conformidad con la jerarquía de residuos. En la actividad se evalúa la disponibilidad de —y, cuando es factible, se adoptan— técnicas que apoyan: a) la reutilización y el uso de materias primas secundarias y componentes reutilizados en los productos fabricados; b) el diseño con vistas a una alta durabilidad, la reciclabilidad, el fácil desmontaje y la adaptabilidad de los productos fabricados; c) una gestión de residuos que da prioridad al reciclado sobre la eliminación en el proceso de fabricación; d) la información sobre sustancias preocupantes a lo largo del ciclo de vida de los productos fabricados, y la trazabilidad de esas sustancias. Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.
5) Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. La aeronave cumple los requisitos pertinentes a que se refiere el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139. Las aeronaves a que se refiere la subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) y c), cumplen las siguientes normas: a) para las aeronaves distintas de las de carga: modificación 13

	del volumen I (Ruido de las aeronaves), capítulo 14, del anexo 16 del Convenio de Chicago, en la que la suma de las diferencias en los tres puntos de medición entre los niveles máximos de ruido y los niveles máximos permitidos de ruido especificados en los apartados 14.4.1.1, 14.4.1.2 y 14.4.1.3 no será inferior a 22 EPNdB; para las aeronaves de carga: modificación 13 del volumen I (Ruido de las aeronaves), capítulo 14 del anexo 16 del Convenio de Chicago; b) modificación 10 del volumen II (emisiones de los motores), capítulos 2 y 4, del anexo 16 del Convenio de Chicago.
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	No procede.

6.19. Transporte aéreo de pasajeros y de mercancías

Descripción de la actividad

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

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

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

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

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

La actividad se realiza utilizando uno de los siguientes:

- a) aeronaves con cero emisiones directas de CO₂ (emisiones de escape);
 - b) hasta el 31 de diciembre de 2029, aeronaves adquiridas antes del [OP: insértese la fecha de aplicación del presente Reglamento] que cumplan los criterios técnicos de selección que se especifican en la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) o c);
 - c) hasta el 31 de diciembre de 2029, aeronaves adquiridas después del [OP: insértese la
-

fecha de comienzo de la aplicación del presente Reglamento] que cumplan los criterios técnicos de selección que se especifican en la sección 3.21, subsección “Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático”, letras b) o c), y el compromiso de que otra aeronave no conforme de la flota sea:

- i) retirada de forma permanente del uso en un plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave conforme, en cuyo caso no se aplica la tasa de sustitución; o
- ii) retirada de forma permanente de la flota en un plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave conforme, en cuyo caso la parte de cumplimiento de la taxonomía de la aeronave admisible está limitada por la tasa de sustitución establecida en la sección 3.21;

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

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

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

No causar un perjuicio significativo

2) Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
3) Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos	No procede.

4) Transición hacia una economía circular	Se han adoptado medidas para evitar la generación de residuos en la fase de utilización (mantenimiento y funcionamiento de los servicios de transporte con respecto a los residuos de cocina) y para gestionar los residuos restantes de conformidad con la jerarquía de residuos. Se han adoptado medidas para gestionar y reciclar los residuos al final de su vida útil, en particular a través de acuerdos contractuales de desmantelamiento con proveedores de servicios de reciclado, la incorporación en las proyecciones financieras o la documentación oficial del proyecto. Estas medidas garantizan que los componentes y materiales se separen y traten para maximizar el reciclado y la reutilización de conformidad con la jerarquía de residuos, los principios de la normativa de la UE en materia de residuos y la normativa aplicable, en particular mediante la reutilización y el reciclado de las baterías y productos electrónicos, incluidas las materias primas críticas que contienen. Estas medidas incluyen también el control y la gestión de los materiales peligrosos.
5) Prevención y control de la contaminación	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. La aeronave cumple los requisitos pertinentes a que se refiere el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139. La aeronave que se ajusta los criterios técnicos de selección establecidos en las letras b) a e) cumple las siguientes normas: a) para las aeronaves distintas de las de carga: modificación 13 del volumen I (Ruido de las aeronaves), capítulo 14, del anexo 16 del Convenio de Chicago, en la que la suma de las diferencias en los tres puntos de medición entre los niveles máximos de ruido y los niveles máximos permitidos de ruido especificados en los apartados 14.4.1.1, 14.4.1.2 y 14.4.1.3 no será inferior a 22 EPNdB; para las aeronaves de carga: modificación 13 del volumen I (Ruido de las aeronaves), capítulo 14 del anexo 16 del Convenio de Chicago; b) modificación 10 del volumen II (emisiones de los motores), capítulos 2 y 4, del anexo 16 del Convenio de Chicago.
6) Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas	No procede.

6.20. Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo

Descripción de la actividad

Fabricación, reparación, mantenimiento, revisión, renovación, diseño, reconversión y modernización, compra, financiación, alquiler, *leasing* y explotación de equipos y actividades

de servicios relacionados con el transporte aéreo (asistencia en tierra), en particular las actividades de servicios en tierra en los aeropuertos y el transporte de cargas, incluida la carga y descarga de mercancías desde aeronaves.

La actividad económica incluye:

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

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

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

Criterios técnicos de selección

Contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

Vehículos de asistencia en tierra con cero emisiones directas de CO₂ (gases de escape).

La propulsión de todos los dispositivos y equipos de asistencia en tierra procede de un motor de emisión cero.

No causar un perjuicio significativo

2) Adaptación al cambio climático	La actividad se ajusta a los criterios establecidos en el apéndice A del presente anexo.
-----------------------------------	--

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

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

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

«

5) Prevención y	Los componentes y materiales de construcción utilizados en la
-----------------	---

control de la contaminación	construcción del edificio se ajustan a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. Los componentes y materiales de construcción utilizados en la construcción del edificio que pueden entrar en contacto con los ocupantes^{*1} emiten menos de 0,06 mg de formaldehído por m³ de aire de cámaras de ensayo, después de realizar los ensayos pertinentes de conformidad con las condiciones especificadas en el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, y menos de 0,001 mg de otros compuestos orgánicos volátiles cancerígenos de las categorías 1A y 1B por m³ de aire de cámaras de ensayo, después de realizar ensayos de conformidad con las normas CEN/EN 16516^{*2} o ISO 16000-3:2011^{*3} u otras condiciones de ensayo y métodos de determinación normalizados equivalentes^{*4}. en los casos en que la nueva construcción se encuentra en un emplazamiento potencialmente contaminado (solares abandonados), este ha sido objeto de una investigación para la detección de contaminantes potenciales, por ejemplo, utilizando la norma ISO 18400^{*5}. Se toman medidas para reducir el ruido, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción o mantenimiento.
-----------------------------	--

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

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

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

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

^{*5} Serie ISO 18400, sobre el muestreo de la calidad del suelo.»;

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

«

5) Prevención y control de la contaminación	Los componentes y materiales de construcción utilizados en la construcción del edificio se ajustan a los criterios establecidos en el apéndice C del presente anexo. Los componentes y materiales de construcción utilizados en la renovación del edificio que pueden entrar en contacto con los
---	--

	ocupantes^{*1} emiten menos de 0,06 mg de formaldehído por m³ de aire de cámaras de ensayo, después de realizar los ensayos pertinentes de acuerdo con las condiciones especificadas en el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, y menos de 0,001 mg de otros compuestos orgánicos volátiles cancerígenos de las categorías 1A y 1B por m³ de aire de cámaras de ensayo, después de realizar ensayos de conformidad con las normas CEN/EN 16516 o ISO 16000-3:2011^{*2} u otras condiciones de ensayo y métodos de determinación normalizados equivalentes^{*3}. Se toman medidas para reducir el ruido, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción o mantenimiento.
--	---

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

^{*2} ISO 16000-3:2011, Aire de interiores - Parte 3: Determinación del formaldehído y otros compuestos carbonílicos en aire de interiores y de cámaras de ensayo. Método de muestreo activo (versión de 4.6.2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

^{*3} Los umbrales de emisión aplicables a los compuestos orgánicos volátiles cancerígenos se refieren a un período de ensayo de veintiocho días.»;

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

«

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

^{*1} Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina) (DO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

^{*2} La definición establecida en el artículo 3, punto 5), de la Directiva 2008/56/CE dispone, en particular, que el buen estado medioambiental debe determinarse sobre la base de los descriptores cualitativos establecidos en el anexo I de dicha Directiva.

^{*3} Decisión (UE) 2017/848 de la Comisión, de 17 de mayo de 2017, por la que se establecen los criterios y las normas metodológicas aplicables al buen estado medioambiental de las aguas marinas, así como especificaciones y métodos normalizados de seguimiento y evaluación, y por la que se deroga la Decisión 2010/477/UE (DO L 125 de 18.5.2017, p. 43.»;

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

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

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

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

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

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

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