

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 234



Ausgabe  
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

66. Jahrgang  
22. September 2023

## Inhalt

### I Gesetzgebungsakte

#### VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG <sup>(1)</sup>** ..... 48

### II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

#### VERORDNUNGEN

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2023/1806 der Kommission vom 20. September 2023 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China** ..... 101
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2023/1807 der Kommission vom 21. September 2023 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China** ..... 103
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2023/1808 der Kommission vom 21. September 2023 zur Festlegung der Formatvorlage für die Bereitstellung von Informationen über die Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplanung in Bezug auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren gemäß der Verordnung (EU) 2022/2371 des Europäischen Parlaments und des Rates** ..... 105

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

## BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2023/1809 der Kommission vom 14. September 2023 zur Festlegung der Kriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für absorbierende Hygieneprodukte und für wiederverwendbare Menstruationstassen** (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 6024) <sup>(1)</sup> ..... 142
- ★ **Beschluss (EU) 2023/1810 der Kommission vom 19. September 2023 über einen Antrag auf erweiterte Kumulierung zwischen Kambodscha und Vietnam im Einklang mit Artikel 56 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 in Bezug auf die Ursprungsregeln im Rahmen des Schemas allgemeiner Zollpräferenzen gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 für bestimmte, bei der Herstellung von Fahrrädern verwendete Vormaterialien oder Teile** ..... 190
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2023/1811 der Kommission vom 20. September 2023 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1550 durch die Festlegung des Programms für das Jahr 2024 für Kontrollen, welche die Kommission in den Mitgliedstaaten durchführt, um die Anwendung der Unionsvorschriften zur Lebensmittelkette zu überprüfen** ..... 196

## GESCHÄFTS- UND VERFAHRENSORDNUNGEN

- ★ **Beschluss Nr. 37-2023 des Europäischen Rechnungshofs über den Zugang der Öffentlichkeit zu den Dokumenten des Hofes** ..... 200

---

## Berichtigungen

- ★ **Berichtigung des Beschlusses (GASP) 2023/432 des Rates vom 25. Februar 2023 zur Änderung des Beschlusses 2014/145/GASP über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen** (Abl. L 100 vom 13.4.2023) ..... 206
- ★ **Berichtigung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/429 des Rates vom 25. Februar 2023 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen** (Abl. L 100 vom 13.4.2023) ..... 207

---

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

## I

(Gesetzgebungsakte)

## VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EU) 2023/1804 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 13. September 2023

über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der  
Richtlinie 2014/94/EU

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> wurde ein Rahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festgelegt. In der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (im Folgenden „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“) wird auf die uneinheitliche Entwicklung der Lade- und Betankungsinfrastruktur in der Union sowie auf den Mangel an Interoperabilität und Benutzerfreundlichkeit hingewiesen. Darin wird festgestellt, dass mangels einer klaren gemeinsamen Methodik für die Festlegung von Zielvorgaben und die Annahme von Maßnahmen im Rahmen der nationalen Strategierahmen gemäß der Richtlinie 2014/94/EU die Ambitionen der Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Zielvorgaben und der flankierenden Maßnahmen sehr unterschiedlich sind. Diese Unterschiede verhindern die Errichtung eines umfassenden und vollständigen unionsweiten Infrastrukturnetzes für alternative Kraftstoffe.
- (2) Im Unionsrecht sind bereits Ziele für erneuerbare Kraftstoffe festgelegt. So gibt etwa die Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(5)</sup> für erneuerbare Energieträger das Ziel vor, bei den Kraftstoffen für den Verkehr einen Marktanteil von 14 % zu erreichen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 152 vom 6.4.2022, S. 138.

<sup>(2)</sup> ABl. C 270 vom 13.7.2022, S. 38.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. Juli 2023 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 25. Juli 2023.

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

<sup>(5)</sup> Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

- (3) Mit den Verordnungen (EU) 2019/631 <sup>(6)</sup> und (EU) 2019/1242 <sup>(7)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates wurden bereits CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge sowie für bestimmte neue schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. Durch diese Verordnungen soll insbesondere die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge beschleunigt und dadurch die Nachfrage nach Lade- und Betankungsinfrastruktur geschaffen werden. Es ist wichtig, dass mit den Verordnungen (EU) 2019/631 und (EU) 2019/1242 sowie mit der vorliegenden Verordnung für einen schlüssigen Rahmen für die Verwendung und Bereitstellung alternativer Kraftstoffe im Straßenverkehr gesorgt wird.
- (4) Die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr und die Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(8)</sup> dürften die Produktion und Verbreitung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe im Luft- und Seeverkehr ankurbeln. Während sich die Anforderungen an die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe weitgehend auf die vorhandene Betankungsinfrastruktur stützen können, sind Investitionen in die Stromversorgung stationärer Flugzeuge erforderlich. Mit der Verordnung (EU) 2023/1805 werden insbesondere Anforderungen für die Nutzung von Landstrom festgelegt, die nur erfüllt werden können, wenn Häfen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (im Folgenden „TEN-V“) in angemessenem Umfang über landseitige Stromversorgung verfügen. Diese Verordnungen enthalten jedoch keine Anforderungen hinsichtlich der Kraftstoffinfrastruktur, obwohl derartige Anforderungen eine Voraussetzung dafür bilden, dass die Ziele verwirklicht werden können.
- (5) Daher sollten alle Verkehrsträger in einem einzigen Rechtsakt behandelt werden, wobei eine Vielzahl alternativer Kraftstoffe zu berücksichtigen sind. Der Einsatz emissionsfreier Antriebstechniken ist bei den einzelnen Verkehrsträgern und in den verschiedenen Mitgliedstaaten unterschiedlich weit vorangeschritten. Insbesondere auf den Straßen sind immer mehr batteriebetriebene Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge unterwegs. Auch Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb sind am Markt verfügbar. Darüber hinaus werden derzeit kleinere Schiffe mit Wasserstoffantrieb und batteriebetriebene Elektroschiffe sowie Züge mit Wasserstoffantrieb im Rahmen verschiedener Projekte und auch bereits im gewerblichen Betrieb eingesetzt, wobei die vollständige kommerzielle Einführung in den kommenden Jahren erfolgen dürfte. Im Gegensatz dazu sind der Luftfahrt- und der Schifffahrtssektor nach wie vor von flüssigen und gasförmigen Brennstoffen abhängig, da emissionsfreie und emissionsarme Antriebslösungen erst ab etwa 2030 bzw. vor allem für den Luftfahrtsektor noch später auf den Markt gelangen dürften, wobei die vollständige Kommerzialisierung noch Zeit brauchen wird. Die Verwendung fossiler gasförmiger oder flüssiger Brennstoffe ist nur im Rahmen eines klaren Dekarbonisierungspfades möglich, der mit dem langfristigen Ziel der Klimaneutralität in der Union im Einklang steht; dies erfordert eine verstärkte Beimischung von oder Ersetzung durch erneuerbare(n) Kraftstoffe(n) wie Biomethan, fortgeschrittene Biokraftstoffe oder erneuerbare und CO<sub>2</sub>-arme synthetische, paraffinische, gasförmige und flüssige Kraftstoffe.
- (6) Solche Biokraftstoffe, synthetische und paraffinische Kraftstoffe, die Diesel, Benzin und Düsenkraftstoff ersetzen, können aus verschiedenen Rohstoffen hergestellt und fossilen Brennstoffen in sehr hohen Mischungsverhältnissen beigemischt werden. Diese Kraftstoffe sind besonders wichtig für die Verringerung der Treibhausgasemissionen im Luft- und Seeverkehrssektor, wo die Elektrifizierung voraussichtlich langsamer voranschreiten wird. Mit geringfügigen Anpassungen sind diese Kraftstoffe mit der derzeitigen Fahrzeugtechnologie kompatibel. Darüber hinaus kann erneuerbares Methanol unter anderem in der Binnenschifffahrt und im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzt werden. Durch synthetische und paraffinische Kraftstoffe kann die Verwendung fossiler Brennstoffquellen im Verkehrssektor verringert werden. Alle diese Kraftstoffe können mit der vorhandenen Infrastruktur oder gegebenenfalls mit einer Infrastruktur der gleichen Art vertrieben, gelagert und genutzt werden.
- (7) Flüssigmethan dürfte im Seeverkehr, wo derzeit keine wirtschaftlich tragfähige emissionsfreie Antriebstechnik zur Verfügung steht, weiterhin eine Rolle spielen. Allerdings sollte die Verwendung von Flüssigmethan aus fossilen Quellen im Seeverkehr so bald wie möglich eingestellt werden und durch nachhaltigere Alternativen ersetzt werden. In der Mitteilung über die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wird darauf hingewiesen, dass emissionsfreie Seeschiffe bis 2030 marktreife erreichen werden, und entsprechende Projekte sind bereits angelaufen. Die Flottenumrüstung wird aufgrund der langen Lebensdauer von Seeschiffen voraussichtlich schrittweise erfolgen. Im Gegensatz zur Lage im Seeverkehr werden im Binnenschiffsverkehr mit normalerweise kleineren Schiffen und über kürzere Entfernungen emissionsfreie Antriebstechniken wie Wasserstoff und Strom allmählich zu ausgereiften Technologien und es ist daher zu erwarten, dass diese schneller auf den Markt kommen. Diese emissionsfreien

<sup>(6)</sup> Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

<sup>(7)</sup> Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

<sup>(8)</sup> Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (siehe Seite 48 dieses Amtsblatts).

Antriebstechniken könnten jedoch hinsichtlich der Realisierung von Skaleneffekten für emissionsfreie Antriebslösungen eine wichtige Rolle für den Seeverkehr spielen. Flüssigmethan wird in diesem Sektor voraussichtlich keine wesentliche Rolle mehr spielen. Kraftstoffe für den Verkehr wie Flüssigmethan müssen zunehmend dekarbonisiert werden, indem beispielsweise verflüssigtes Biomethan oder erneuerbare und CO<sub>2</sub>-arme synthetische gasförmige E-Fuels (E-Gas) beigemischt bzw. die Kraftstoffe durch diese ersetzt werden. Dieselbe Infrastruktur wie fossile gasförmige Brennstoffe kann für diese dekarbonisierten Kraftstoffe verwendet werden, wodurch ein schrittweiser Übergang zu dekarbonisierten Kraftstoffen ermöglicht wird.

- (8) Im Schwerlastverkehr sind Technologien für mit Flüssigmethan betriebene Lastkraftwagen marktreif. Die gemeinsamen Szenarien, die der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und der Mitteilung der Kommission vom 17. September 2020 mit dem Titel „Mehr Ehrgeiz für das Klimaziel Europas bis 2030 — In eine klimaneutrale Zukunft zum Wohl der Menschen investieren“ („Klimazielplan“) zugrunde liegen, sowie die überarbeiteten Modellszenarien für das Paket „Fit für 55“ deuten darauf hin, dass zunehmend dekarbonisierte gasförmige Kraftstoffe im Schwerlastverkehr, insbesondere im Langstreckensegment, eine begrenzte Rolle spielen werden. Zudem wird davon ausgegangen, dass mit Flüssiggas (LPG) und komprimiertes Erdgas (CNG) betriebene Fahrzeuge, für die in der gesamten Union bereits ein ausreichendes Infrastrukturnetz besteht, schrittweise durch emissionsfreie Antriebsstränge ersetzt werden, weshalb nur ein begrenzter gezielter Aufbau der Flüssigmethan-Infrastruktur, mit der auch dekarbonisierte Kraftstoffe bereitgestellt werden können, als notwendig erachtet wird, um die verbleibenden Lücken in den Hauptnetzen zu schließen.
- (9) In dieser Verordnung sollten verbindliche Mindestziele für den Aufbau öffentlich zugänglicher Lade- und Betankungsinfrastrukturen für Straßenfahrzeuge festgelegt werden.
- (10) Bei einer Ladestation handelt es sich um eine physische Anlage für das Aufladen von Elektrofahrzeugen. Jede Ladestation hat eine in kW ausgedrückte theoretische maximale Ladeleistung und verfügt über mindestens einen Ladepunkt, an dem zur selben Zeit nur ein Fahrzeug aufgeladen werden kann. Die Anzahl der Ladepunkte an einer Ladestation ist ausschlaggebend dafür, wie viele Fahrzeuge an dieser Station zu einem bestimmten Zeitpunkt aufgeladen werden können. Wird an dieser Ladestation gleichzeitig mehr als ein Fahrzeug aufgeladen, so wird die maximale Ladeleistung auf die einzelnen Ladepunkte aufgeteilt, sodass die Leistung an jedem einzelnen Ladepunkt geringer ist als die Ladeleistung dieser Ladestation. Ein Ladestandort besteht aus einer oder mehreren Ladestationen an einem bestimmten Standort, gegebenenfalls einschließlich daran angrenzender eigener Parkplätze. In Bezug auf die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben für Ladestandorte könnte die für Ladestandorte erforderliche Mindestladeleistung von einer oder mehreren Ladestationen erbracht werden.
- (11) Öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen sind beispielsweise auch in Privateigentum befindliche öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen, die sich auf öffentlichem oder privatem Grund befinden, etwa auf öffentlichen Parkplätzen oder Parkplätzen von Supermärkten. Ladepunkte oder Zapfstellen, die sich auf öffentlich zugänglichem privatem Grund befinden, sollten auch dann als öffentlich zugänglich angesehen werden, wenn der Zugang auf eine bestimmte allgemeine Nutzergruppe, beispielsweise Kunden, beschränkt ist. Ladepunkte oder Zapfstellen im Rahmen von Car-Sharing-Systemen sollten nur dann als öffentlich zugänglich angesehen werden, wenn Dritten der Zugang ausdrücklich gestattet ist. Ladepunkte oder Zapfstellen auf privatem Grund, zu denen nur ein begrenzter, bestimmter Personenkreis Zugang hat, beispielsweise Parkplätze von Bürogebäuden, zu denen nur Beschäftigte oder befugte Personen Zugang haben, sollten nicht als öffentlich zugängliche Ladepunkte oder Zapfstellen betrachtet werden.
- (12) Um die Verbraucherfreundlichkeit zu erhöhen, ist es wichtig, dass die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte oder Zapfstellen dafür sorgen, dass die Öffnungszeiten solcher Stellen und die Verfügbarkeitsdauer ihrer Dienste den Bedürfnissen der Endnutzer in vollem Umfang entsprechen.
- (13) Der Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb verläuft in der Union uneinheitlich. Eine weiterhin uneinheitliche Verbreitung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur würde die Akzeptanz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb gefährden und die Konnektivität in der gesamten Union einschränken. Durch anhaltende Divergenzen in Bezug auf die politischen Ziele und Konzepte auf nationaler Ebene wird der so dringend benötigte nachhaltige Wandel des Verkehrssektors behindert und nicht dazu beigetragen, das für substanzielle Marktinvestitionen erforderliche langfristige Vertrauen zu schaffen. Verbindliche Mindestziele für die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene sollten daher politische Leitlinien vorgeben und die nationalen Strategierahmen ergänzen. Bei diesem Ansatz sollten Zielvorgaben, die auf der Größe der nationalen Fahrzeugflotte basieren, mit abstandsbezogenen Zielvorgaben für das TEN-V kombiniert werden. Durch auf der nationalen Flotte basierende Zielvorgaben sollte sichergestellt werden, dass die Verbreitung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb in jedem Mitgliedstaat mit dem Aufbau einer ausreichenden öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur einhergeht. Abstandsbezogene Zielvorgaben für das TEN-V-Netz sollten gewährleisten, dass entlang der Hauptstraßennetze der Union flächendeckend Ladepunkte errichtet werden und so einfaches und reibungsloses Reisen in der gesamten Union ermöglicht wird.

- (14) Auf der nationalen Flotte basierende Zielvorgaben sollten auf der Grundlage der Gesamtzahl der im betreffenden Mitgliedstaat zugelassenen Elektrofahrzeuge festgelegt werden. Diese Zielvorgaben sollten nach einer gemeinsamen Methodik festgelegt werden, die technologische Entwicklungen berücksichtigt, beispielsweise die zunehmende Reichweite von Elektrofahrzeugen oder die höhere Anzahl von Schnellladepunkten, an denen eine größere Zahl von Elektrofahrzeugen aufgeladen werden kann als im entsprechenden Zeitraum an einem normalen Ladepunkt. Diese gemeinsame Methodik sollte ferner den unterschiedlichen Lademustern von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybridfahrzeugen Rechnung tragen. Eine Methodik, bei der auf der nationalen Flotte basierende Zielvorgaben auf der Grundlage der maximalen Gesamtladeleistung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur festgelegt werden, würde Flexibilität bei der Einführung verschiedener Ladetechnologien in den Mitgliedstaaten ermöglichen.
- (15) Bei der Umsetzung der auf der nationalen Flotte basierenden Zielvorgaben in den Mitgliedstaaten sollte sichergestellt werden, dass eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte errichtet wird und dass mit der Art und Weise, in der dies erfolgt, auch die Zugänglichkeit von Ladepunkten in ihrem gesamten Hoheitsgebiet sichergestellt ist, insbesondere an Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, beispielsweise an Fahrgastterminals in Häfen, Flughäfen oder Bahnhöfen. Besonders wichtig ist die Errichtung dieser öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Wohngebieten, wo es kaum Parkmöglichkeiten abseits der Straße gibt, und in Gebieten, wo Fahrzeuge gewöhnlich längere Zeit geparkt sind. Außerdem sollte vor allem im Hinblick auf mehr Verbraucherfreundlichkeit des gesamten TEN-V-Netzes eine ausreichende Zahl öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb errichtet werden, um vollständige grenzüberschreitende Konnektivität zu gewährleisten und die unionsweite Nutzung von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen. Es ist wichtig, dass der Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in erster Linie durch private Marktinvestitionen bewerkstelligt wird. Bis zur Schaffung eines vollständig wettbewerbsorientierten Marktes sollten die Mitgliedstaaten jedoch in Fällen, in denen die Marktbedingungen eine öffentliche Unterstützung erfordern, den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur fördern können, wobei die Vorschriften der Union über staatliche Beihilfen einzuhalten sind.
- (16) Je nach den spezifischen Gegebenheiten in einem Mitgliedstaat könnten die Anforderungen in Bezug auf die Höhe der festgelegten Gesamtladeleistung, die für jedes in diesem Mitgliedstaat zugelassene batteriebetriebene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeug mit Elektroantrieb durch öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt werden muss, nicht mehr gerechtfertigt sein, wenn diese Anforderungen nachteilige Auswirkungen haben könnten, weil private Investitionen abgeschreckt werden oder insbesondere mittelfristig ein Überangebot entsteht. Die Gefahr solcher nachteiligen Auswirkungen könnte mit der Einrichtung einer großen Zahl privater Ladepunkte entstehen. Der Bedarf der Nutzer bzw. die Auslastung der öffentlich zugänglichen Ladestationen könnte geringer ausfallen als ursprünglich angenommen, sodass die über öffentlich zugängliche Ladestationen verfügbare Gesamtladeleistung im Vergleich zur tatsächlichen Nutzung dieser Stationen unverhältnismäßig hoch ist. In solchen Fällen sollte der betreffende Mitgliedstaat die Möglichkeit haben, eine Genehmigung zu beantragen, um hinsichtlich der Gesamtladeleistung niedrigere als die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen anzuwenden oder die Anwendung solcher Anforderungen einzustellen. Damit ein Mitgliedstaat einen solchen Antrag stellen kann, sollte der Anteil der batteriebetriebenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb an der Gesamtflotte der in dem Mitgliedstaat zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge bei mindestens 15 % liegen, und der Mitgliedstaat sollte seinen Antrag entsprechend begründen.
- (17) Im Rahmen der Überarbeitung dieser Verordnung ist es wichtig, dass die Kommission prüft, ob es erforderlich ist, Anforderungen an die Ladeinfrastruktur für elektromotorisch unterstützte Fahrräder und Fahrzeuge der Klasse L, wie Elektrofahrräder und Elektromopeds, aufzunehmen; da es sich um Verkehrsträger handelt, die dazu beitragen können, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Luftverschmutzung weiter zu verringern, sollte insbesondere geprüft werden, ob die Ladeinfrastruktur mit einer Haushaltssteckdose ausgestattet werden kann, wodurch eine einfache Aufladung dieser Fahrzeuge ermöglicht würde.
- (18) Schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb benötigen eine völlig andere Ladeinfrastruktur als Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb. Öffentlich zugängliche Infrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb ist in der Union derzeit jedoch fast nirgendwo verfügbar, und der Aufbau einer derartigen Infrastruktur muss beschleunigt werden. Ein Ansatz, der abstandsbezogene Zielvorgaben entlang des TEN-V-Netzes, wobei angemessen zwischen dem TEN-V-Kernnetz und dem TEN-V-Gesamtnetz unterschieden wird, Zielvorgaben für die Infrastruktur zum Aufladen über Nacht und Zielvorgaben für die Bereitstellung an städtischen Knoten kombiniert, dürfte sicherstellen, dass unionsweit eine ausreichende öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb aufgebaut wird, um den erwarteten Anstieg des Marktanteils von batteriebetriebenen schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb zu unterstützen.

- (19) Im gesamten TEN-V-Netz sollte eine ausreichende Zahl öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge errichtet werden, um vollständige Konnektivität in der gesamten Union sicherzustellen. Diese Infrastruktur sollte über eine ausreichende Ladeleistung verfügen, damit schwere Nutzfahrzeuge aufgeladen werden können, während der Fahrer seine gesetzlich vorgeschriebene Fahrtunterbrechung einlegt. Um der Zeit Rechnung zu tragen, die für die Planung, Konzeption und Umsetzung der Ladeinfrastruktur benötigt wird, wozu die Erweiterung oder Modernisierung des Stromnetzes in bestimmten Gebieten, der Erwerb von Grundstücken, Umweltgenehmigungen und, falls nötig, die Vergabe öffentlicher Aufträge gehören können, und um der zunehmenden Verbreitung schwerer Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb Rechnung zu tragen, sollte die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für diese Fahrzeuge ab 2025 schrittweise aufgebaut werden, damit das gesamte TEN-V-Netz bis 2030 abgedeckt wird.
- (20) Für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur entlang des TEN-V-Straßennetzes sollten alle im TEN-V-Straßennetz einzurichtenden Ladestationen an dem TEN-V-Straßennetz oder innerhalb einer Fahrstrecke von 3 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer TEN-V-Straße liegen.
- (21) Einige Mitgliedstaaten sind im Begriff, Abschnitte des TEN-V-Netzes zu modernisieren, um die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(9)</sup> zu erfüllen. Dabei sollten sich die Mitgliedstaaten darum bemühen sicherzustellen, dass die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an den Aufbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur entlang des TEN-V-Netzes umfassend umgesetzt werden, um verlorenen Vermögenswerten vorzubeugen und in einer Weise, dass die koordinierte Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 und der vorliegenden Verordnung gegeben ist.
- (22) Derzeit werden neue Normen für die Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb entwickelt. Daher sollte die Kommission in Erwägung ziehen, die individuelle Ladeleistung von Ladestationen an Ladestandorten zu erhöhen, sobald die neuen gemeinsamen technischen Spezifikationen verfügbar sind.
- (23) Die Ladeinfrastruktur entlang des TEN-V-Netzes sollte durch eine öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur an städtischen Knoten ergänzt werden. Diese Infrastruktur ist insbesondere für die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Lieferwagen und für das Aufladen von Fernverkehrs- Lastkraftwagen am Zielort erforderlich. Ladepunkte für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb in städtischen Gebieten sollten jedoch unter die auf der Größe der nationalen Fahrzeugflotte beruhende Zielvorgabe fallen. Zusätzlich zu den Schnellladepunkten entlang des TEN-V-Netzes und an städtischen Knoten sollten schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb für das Aufladen über Nacht auch öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur entlang des Hauptverkehrsnetzes nutzen können, damit insbesondere die Elektrifizierung des Fernlastverkehrs gefördert wird.
- (24) Um Investitionen zu vermeiden, die im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen an einigen Straßen des TEN-V-Netzes unverhältnismäßig wären, wenn sich der Aufbau einer Ladeinfrastruktur unter sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Aspekten nicht rechtfertigen lässt, sollten die Mitgliedstaaten festlegen können, dass ein öffentlich zugänglicher Ladestandort beide Fahrtrichtungen bedient, sofern die übrigen geltenden Anforderungen in Bezug auf die Höchstentfernung zwischen Ladestandorten, die Gesamtladeleistung des Ladestandorts und die Anzahl der Ladepunkte an den Ladestandorten, die für eine einzelne Fahrtrichtung gelten, erfüllt sind. Alternativ sollten die Mitgliedstaaten in der Lage sein, die Gesamtladeleistung der Ladestandorte für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb oder schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb entlang des TEN-V-Straßennetzes mit geringem Verkehrsaufkommen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb bzw. schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb zu verringern. Zu demselben Zweck sollten die Mitgliedstaaten auch bei Straßen des TEN-V-Kernnetzes mit sehr geringem Verkehrsaufkommen eine höhere Höchstentfernung zwischen den öffentlich zugänglichen Ladestandorten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb oder schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb zulassen können.
- (25) Angesichts der Insellage Zyperns, des Fehlens jedweder Landverbindung mit anderen Mitgliedstaaten und dem Festland sowie des begrenzten Umfangs seines TEN-V-Straßennetzes ist der Schwerlastverkehr über lange Strecken in diesem Mitgliedstaat begrenzt. Darüber hinaus wird der Ladebedarf schwerer Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb angesichts ihrer begrenzten täglichen Kilometerleistung in Zypern hauptsächlich durch Nachtladeanlagen an privaten Standorten, etwa Lagern, gedeckt. Zypern wäre daher einer unverhältnismäßigen und unnötigen Verpflichtung unterworfen, wenn es die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen hinsichtlich der Mindestversorgung mit öffentlich zugänglichen Ladestandorten für schwere Nutzfahrzeuge in seinem Hoheitsgebiet in Bezug auf die Gesamtladeleistung solcher Ladestandorte entlang des TEN-V-Netzes und die Höchstentfernung

<sup>(9)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

zwischen diesen Ladestandorten erfüllen müsste. Daher sollte Zypern bei der Kommission unter Angabe von Gründen eine Genehmigung der Anwendung niedrigerer Anforderungen in dieser Hinsicht beantragen können, sofern der Verkehr von schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb in diesem Mitgliedstaat durch diese niedrigen Anforderungen nicht beeinträchtigt werden würde.

- (26) Es wird erwartet, dass Eigentümer von Elektrofahrzeugen vor allem Ladepunkte auf ihrem eigenen Gelände oder auf Gemeinschaftsparkplätzen von Wohn- und Nichtwohngebäuden nutzen. Während der Aufbau von Leitungsinfrastruktur und Ladepunkten in diesen Gebäuden durch die Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(10)</sup> geregelt ist, ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten bei der Planung der Errichtung öffentlich zugänglicher Ladepunkte die Verfügbarkeit dieser privaten Infrastruktur berücksichtigen.
- (27) Ebenso wichtig ist der Aufbau der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb an privaten Standorten, die nicht öffentlich zugänglich sind, z. B. in privaten Lagern und in Logistikzentren, um das Aufladen über Nacht und am Zielort sicherzustellen. Die Behörden sollten im Zusammenhang mit der Festlegung ihrer überarbeiteten nationalen Strategierahmen Maßnahmen prüfen, mit denen sichergestellt wird, dass die angemessene Infrastruktur für das Aufladen über Nacht und am Zielort für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb bereitgestellt wird.
- (28) Im Einklang mit den Grundsätzen, die in der Mitteilung der Kommission vom 23. März 2017 mit dem Titel „Europäischer Interoperabilitätsrahmen — Umsetzungsstrategie“ festgelegt sind, hängt die Möglichkeit, fortgeschrittene digitale Dienste, einschließlich vertragsbasierter Zahlungsmodelle, zu entwickeln und transparente digitale Nutzerinformationen zu gewährleisten, von der Errichtung digital vernetzter und intelligenter Ladepunkte ab, die die Schaffung einer digital vernetzten und interoperablen Infrastruktur unterstützen. Diese intelligenten Ladepunkte sollten eine Reihe physischer Merkmale und technischer Spezifikationen (Hardware und Software) umfassen, die erforderlich sind, um Daten in Echtzeit zu versenden und zu empfangen und den Informationsfluss zwischen Marktteilnehmern (u. a. Ladepunktbetreiber, Mobilitätsdienstleister, e-Roaming-Plattformen, Verteilernetzbetreiber und letztlich Endnutzer) zu ermöglichen, die für die problemlose Abwicklung des Ladens auf diese Daten angewiesen sind.
- (29) Intelligente Messsysteme im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/944 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(11)</sup> ermöglichen die Echtzeiterfassung der Daten, die für die Stabilität des Stromnetzes und die Förderung der rationellen Nutzung von Aufladediensten benötigt werden. Durch die Messung des Energieverbrauchs in Echtzeit sowie präzise und transparente Informationen zu den Kosten fördern die intelligenten Messsysteme zusammen mit intelligenten Ladepunkten das Aufladen zu Zeitpunkten, an denen die allgemeine Stromnachfrage gering und die Energiepreise niedrig sind. Durch die Nutzung intelligenter Messsysteme in Verbindung mit intelligenten Ladepunkten kann das Laden optimiert werden, was Vorteile für das Stromsystem und den Endnutzer mit sich bringt. Die Mitgliedstaaten sollten die Nutzung intelligenter Messsysteme für das Aufladen von Elektrofahrzeugen an öffentlich zugänglichen Ladestationen fördern, sofern dies technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist, und sicherstellen, dass diese Systeme den Anforderungen nach Artikel 20 der Richtlinie (EU) 2019/944 genügen.
- (30) Angesichts der steigenden Zahl von Elektrofahrzeugen im Straßen-, Schienen- und Seeverkehr sowie bei anderen Verkehrsträgern ist es erforderlich, den Ladevorgang so zu optimieren und zu steuern, dass keine Überlastung entsteht und die Vorteile der Verfügbarkeit von Strom aus erneuerbaren Quellen und der niedrigen Strompreise im Netz in vollem Umfang genutzt werden. Intelligentes Laden kann insbesondere die weitere Integration von Elektrofahrzeugen in das Elektrizitätsnetz erleichtern, da sie eine Laststeuerung durch Aggregation ermöglichen. Die Netzintegration kann durch bidirektionales Laden („Vehicle-to-Grid“) weiter erleichtert werden, wobei durch intelligentes und bidirektionales Laden auch die Ladekosten für die Verbraucher gesenkt werden können. An allen nach dem 13. April 2024 neu errichteten oder instand gesetzten Ladepunkten, sollte daher intelligentes Laden möglich sein. Darüber hinaus sollten Kommunikationsstandards für intelligentes und bidirektionales Laden angenommen werden, um für Interoperabilität zu sorgen.

<sup>(10)</sup> Richtlinie 2010/31/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Mai 2010 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (ABl. L 153 vom 18.6.2010, S. 13).

<sup>(11)</sup> Richtlinie (EU) 2019/944 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 mit gemeinsamen Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Änderung der Richtlinie 2012/27/EU (ABl. L 158 vom 14.6.2019, S. 125).

- (31) Der Aufbau der netzgebundenen und netzunabhängigen Infrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Wechselwirkung dieser Infrastruktur mit dem Elektrizitätsnetz und die Rechte und Pflichten, die den verschiedenen Teilnehmern am Markt für Elektromobilität übertragen werden, müssen mit den Grundsätzen der Richtlinie (EU) 2019/944 im Einklang stehen. In diesem Zusammenhang sollten die Verteilernetzbetreiber diskriminierungsfrei mit jeder Person zusammenarbeiten, die öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet oder betreibt. Der Zugang von Elektrizitätsversorgungsunternehmen der Union zu Ladepunkten sollte nach Artikel 66 der Richtlinie (EU) 2019/944 gewährte Ausnahmen unberührt lassen.
- (32) Für die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge sollte es einen Wettbewerbsmarkt mit offenem Zugang für alle Parteien geben, die an der Markteinführung oder dem Betrieb von Aufladeinfrastruktur interessiert sind. Da es auf Autobahnen nur begrenzt Alternativstandorte für Ladepunkte für Elektrofahrzeuge gibt, ergeben sich in Bezug auf bestehende Autobahnkonzessionen, beispielsweise für herkömmliche Tankstellen oder Rastplätze, besondere Bedenken, da sie über sehr lange Zeiträume laufen können und mitunter sogar unbefristet sind. Die Mitgliedstaaten sollten bestrebt sein, soweit möglich und im Einklang mit der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(12)</sup> neue Konzessionen speziell für Ladepunkte auf bestehenden Autobahnrastplätzen oder in deren Nähe zu vergeben, um die Inanspruchnahme von Grünflächen zu verhindern sowie die Errichtungskosten zu begrenzen und den Zugang neuer Marktteilnehmer zu ermöglichen.
- (33) Preistransparenz ist von entscheidender Bedeutung, um reibungsloses und einfaches Laden und Betanken zu gewährleisten. Die Nutzer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen sollten vor Beginn des Lade- oder Betankungsvorgangs genaue Preisinformationen erhalten. Der Preis sollte klar strukturiert angegeben werden, damit die Endnutzer bei der Berechnung des Preises eines Lade- oder Betankungsvorgangs die verschiedenen Preiskomponenten, die der Betreiber in Rechnung stellt, erkennen und so die Gesamtkosten vorab einschätzen können. Der Betreiber von Ladestationen sollte auch die Möglichkeit haben, zusätzliche Gebühren zu erheben, um unter anderem zu vermeiden, dass der Ladepunkt für andere Nutzer blockiert wird, sofern diese Gebühren vor Beginn des Ladevorgangs eindeutig angegeben und mitgeteilt werden. Wenn der Preis für das punktuelle Aufladen auf einer speziellen Website angegeben wird, sollte er eindeutig auf derselben Webseite angegeben werden, die auch für die Bezahlung des Vorgangs verwendet wird. Die Festlegung von Anforderungen an Betreiber und Mobilitätsdienstleister würde Garantien und Berechenbarkeit für die Verbraucher bieten und somit dazu beitragen, in der Anfangsphase der Einführung der Elektromobilität Vertrauen zu schaffen. Dadurch würde auch die rasche Einführung von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und Elektrofahrzeugen mit Wasserstoffantrieb gefördert werden, was für die Verwirklichung der höher gesteckten Klimaziele der Union und der in der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ festgelegten Prioritäten von entscheidender Bedeutung ist. Die Preise sollten vertretbar sein und die entstandenen Kosten zuzüglich einer adäquaten Gewinnspanne nicht übersteigen. Diese Anforderungen an die Preise lassen das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, gemäß der Richtlinie 98/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(13)</sup> den anwendbaren Preis je Einheit des von einer Ladestation in Rechnung gestellten Stroms festzulegen.
- (34) Mit der Zeit kommen neue Dienste zur Unterstützung der Nutzung von Elektrofahrzeugen auf. Anreize der Mitgliedstaaten sowie von ihnen verabschiedete verbindliche Maßnahmen wie die obligatorische Roamingfähigkeit an dafür bestimmten Ladepunkten haben bei der Entwicklung solcher neuen Dienste eine wichtige Rolle gespielt. Anbieter solcher neuen Dienste, beispielsweise Mobilitätsdienstleister, sollten unter fairen Marktbedingungen tätig sein können. Insbesondere sollten Betreiber von Ladepunkten keinem dieser Mobilitätsdienstleister eine ungebührliche Vorzugsbehandlung gewähren — beispielsweise durch ungerechtfertigte Preisdifferenzierung — die den Wettbewerb behindern und letztlich zu höheren Preisen für die Verbraucher führen könnte. Um den Übergang zu neuen Diensten sicherzustellen und sicherzustellen, dass die Nutzer solcher Fahrzeuge die Ladeinfrastruktur überall in der Union problemlos und ungehindert nutzen können, sollten die Mitgliedstaaten die Entwicklung des Lademarkts überwachen. Im Rahmen der Überarbeitung dieser Verordnung sollte die Kommission Maßnahmen ergreifen, wenn dies aufgrund von Marktentwicklungen, z. B. Einschränkungen der Dienste für Endnutzer, Diensten, die die Verbraucher in die Irre führen und die Preistransparenz beeinträchtigen, oder Geschäftspraktiken, die möglicherweise den Wettbewerb einschränken, erforderlich ist.
- (35) Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb haben derzeit eine sehr geringe Marktdurchdringungsquote. Der Aufbau einer ausreichenden Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur ist jedoch von wesentlicher Bedeutung, um die Verwendung von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb in großem Maßstab zu ermöglichen, wie es in der Mitteilung der Kommission vom 8. Juli 2020 mit dem Titel „Eine Wasserstoffstrategie für ein klimaneutrales Europa“ vorgesehen ist. Derzeit werden Wasserstoff-Zapfstellen nur in wenigen Mitgliedstaaten errichtet, wobei sie größtenteils nicht für schwere Nutzfahrzeuge geeignet sind. Daher können Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb nicht in der gesamten Union verkehren. Durch verbindliche Ziele für die Errichtung öffentlich zugänglicher Wasserstoff-

<sup>(12)</sup> Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).

<sup>(13)</sup> Richtlinie 98/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 1998 über den Schutz der Verbraucher bei der Angabe der Preise der ihnen angebotenen Erzeugnisse (ABl. L 80 vom 18.3.1998, S. 27).

Zapfstellen sollte sichergestellt werden, dass im gesamten TEN-V-Kernnetz ein ausreichend dichtes Netz von Wasserstoff-Zapfstellen vorhanden ist, damit Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb sowie schwere Nutzfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb unionsweit nahtlos verkehren können. Für den Aufbau der Wasserstoffbetankungsinfrastruktur entlang des TEN-V-Netzes sollten alle Wasserstofftankstellen, die entlang des TEN-V-Straßennetzes errichtet werden sollen, an dem TEN-V-Straßennetz oder innerhalb einer Fahrstrecke von 10 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer TEN-V-Straße liegen.

- (36) Die Nutzer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen sollten an allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen punktuell aufladen oder betanken und leicht und bequem bezahlen können, ohne dass ein Vertrag mit deren Betreiber oder einem Mobilitätsdienstleister geschlossen werden muss. Daher sollten alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte und Zapfstellen für das punktuelle Aufladen oder Betanken Zahlungsinstrumente akzeptieren, die in der Union weit verbreitet sind, insbesondere elektronische Zahlungen über Terminals und Geräte, die für Zahlungsdienste genutzt werden. In Bezug auf Infrastruktur, die vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung errichtet wurde, sollte die Anwendung dieser Anforderungen aufgeschoben werden. Diese Ad-hoc-Zahlungsmethode sollte den Verbrauchern immer zur Verfügung stehen, auch wenn an dem Ladepunkt oder der Tankstelle vertragsbasierte Zahlungen möglich sind.
- (37) Endnutzern sollte der Zugang zu öffentlich zugänglichen Ladestationen und deren Nutzung unabhängig von der Marke ihres Fahrzeugs und in benutzerfreundlicher und diskriminierungsfreier Weise möglich sein.
- (38) Die Verkehrsinfrastruktur sollte eine nahtlose Mobilität und Zugänglichkeit für alle Nutzer, auch für ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen, ermöglichen. Grundsätzlich sollten die Standorte aller Ladestationen und Tankstellen sowie die Ladestationen und Tankstellen selbst so gestaltet sein, dass sie für möglichst viele Bürger, insbesondere ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen, barrierefrei zugänglich und benutzerfreundlich sind. So sollte beispielsweise ausreichend Platz um den Parkplatz herum vorhanden sein. Ferner sollte sichergestellt werden, dass die Ladestation nicht auf einer Fläche mit Bordsteinen steht, dass die Knöpfe oder der Bildschirm der Ladestation in angemessener Höhe angebracht sind und dass das Gewicht der Ladekabel und Füllschläuche so gering ist, dass sie von Personen mit begrenzter Kraft leicht gehandhabt werden können. Darüber hinaus sollte die Benutzerschnittstelle der entsprechenden Ladestationen barrierefrei zugänglich sein. In diesem Sinne sollten die Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(14)</sup> auf die Lade- und Betankungsinfrastruktur Anwendung finden.
- (39) Der Sicherheit der Nutzer, insbesondere an unbeaufsichtigten Ladestationen, könnte durch die Ausstattung der Ladestationen mit Notrufknöpfen, die Anzeige von Kontaktinformationen der Notdienste, die Sicherstellung einer angemessenen Beleuchtung oder durch andere geeignete Maßnahmen Rechnung getragen werden.
- (40) Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb sollten in der Lage sein, am oder in der Nähe des Bestimmungsorts, der in der Regel in einem Stadtgebiet liegt, zu tanken. Um sicherzustellen, dass zumindest in großen städtischen Gebieten die Betankung am Bestimmungsort an öffentlich zugänglichen Zapfstellen erfolgen kann, sollten an allen städtischen Knoten im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 entsprechende Tankstellen verfügbar sein. Innerhalb der städtischen Knoten sollten die Behörden die Einrichtung der Wasserstofftankstellen in multimodalen Knotenpunkten in Betracht ziehen, da diese Knotenpunkte der typische Bestimmungsort für schwere Nutzfahrzeuge sind und da sie auch andere Verkehrsträger wie Schiene und Binnenschifffahrt mit Wasserstoff versorgen könnten. Es sollte möglich sein, dass eine öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelle innerhalb eines städtischen Knotens zur Erfüllung der TEN-V-Vorgaben berücksichtigt wird, sofern das Kapazitätsziel erreicht ist.
- (41) In dieser frühen Phase der Markteinführung besteht nach wie vor ein gewisses Maß an Unsicherheit in Bezug darauf, welche Art von Fahrzeugen auf den Markt kommen und welche Technologien weit verbreitet sein werden. In der Wasserstoffstrategie wurde das Segment schwerer Nutzfahrzeuge als das wahrscheinlichste Segment für die frühzeitige Masseneinführung von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb ermittelt. Daher sollte sich die Wasserstoffinfrastruktur zunächst auf dieses Segment konzentrieren und gleichzeitig die Betankung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen an öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen gestatten. Um Interoperabilität zu gewährleisten, sollten alle öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen mindestens gasförmigen Wasserstoff mit einem Druck von 700 bar abgeben. Beim Aufbau der Infrastruktur sollte ferner das Aufkommen neuer Technologien, beispielsweise der Technologie des flüssigen Wasserstoffs, berücksichtigt werden, die schweren Nutzfahrzeugen eine größere Reichweite ermöglichen und bei denen erwartet wird, dass sie von einigen Fahrzeugherstellern bevorzugt werden.

<sup>(14)</sup> Richtlinie (EU) 2019/882 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen (ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70).

- (42) Die Entwicklung neuer Technologien erfordert eine Koordinierung zwischen allen Beteiligten. So sollte etwa das durch die Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates<sup>(15)</sup> geschaffene Gemeinsame Unternehmen für sauberen Wasserstoff auch genutzt werden, um private Finanzierungen zu erleichtern und zu mobilisieren, damit die in dieser Verordnung festgelegten Ziele erreicht werden können.
- (43) In der Union gibt es bereits eine Reihe von Flüssigmethantankstellen, die einen wesentlichen Beitrag für den Verkehr von mit Flüssigmethan betriebenen schweren Nutzfahrzeugen leisten. Das TEN-V-Kernetz sollte weiterhin die Grundlage für den Aufbau der Infrastruktur für Flüssigmethan bilden, da es die Hauptverkehrsströme abdeckt und grenzüberschreitende Konnektivität in der gesamten Union ermöglicht. In der Richtlinie 2014/94/EU wurde empfohlen, solche Tankstellen alle 400 km entlang des TEN-V-Kernetzes zu errichten. Das Netz weist jedoch noch eine begrenzte Zahl an Lücken auf, aufgrund deren das Ziel noch nicht erreicht werden konnte. Die Mitgliedstaaten sollten bis 2025 dieses Ziel erreichen und die verbleibenden Lücken schließen; danach sollte das Ziel nicht mehr gelten.
- (44) Unter dem Begriff „Flüssigmethan“ sollte für die Zwecke dieser Verordnung „LNG, Flüssigbiogas oder synthetisches Flüssigmethan, einschließlich Mischungen dieser Kraftstoffe“ verstanden werden. Die Verwendung des definierten Begriffs „Flüssigmethan“ ändert nichts an Definition oder Zusammensetzung der einzelnen Kraftstoffe (LNG, Flüssigbiogas oder synthetisches Flüssigmethan) im Sinne anderer Rechtsakte der Union.
- (45) Feste oder mobile Landstromanlagen können dem Seeverkehr und der Binnenschifffahrt saubere Stromversorgung bieten und dazu beitragen, die Auswirkungen von See- und Binnenschiffen auf die Umwelt, das Klima und die Gesundheit zu verringern, insbesondere im Hinblick auf die Luftqualität in städtischen Gebieten im Umfeld von Häfen. Gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 müssen Betreiber von im Seeverkehr eingesetzten Containerschiffen und Fahrgastschiffen die Emissionen, die von ihren Schiffen verursacht werden, während sie am Kai festgemacht sind, verringern. Durch verbindliche Ziele für den Aufbau sollte sichergestellt werden, dass für den Sektor in Seehäfen des TEN-V-Kernetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes eine ausreichende landseitige Stromversorgung für am Kai festgemachte Schiffe besteht, damit diese Anforderungen erfüllt werden können. Daher ist es wichtig, klare Ziele für den Aufbau der landseitigen Strominfrastruktur in TEN-V-Häfen festzulegen. Da die Mitgliedstaaten über unterschiedliche Verwaltungsmodelle für Häfen verfügen, sollten sie hinsichtlich der Verwirklichung dieser Ziele entscheiden können, wie sie die Infrastruktur in ihren Häfen und in den verschiedenen Terminals entsprechend ihren Erfordernissen am besten ausbauen. Es ist wichtig, dass in Häfen und gegebenenfalls zwischen Terminals Infrastrukturen dort aufgebaut werden, wo maximale Investitionsrenditen und die höchste Auslastung zu dem größten Nutzen für die Umwelt in Form einer Verringerung der Treibhausgasemissionen und der Luftverschmutzung führen.
- (46) Die Planung, die Entwicklung und der Aufbau einer landseitigen Stromversorgung für Seeschiffe erfordern einen koordinierten Ansatz, mit dem Angebot und Nachfrage aufeinander abgestimmt werden. Daher sollten sich alle öffentlichen und privaten Interessenträger aufseiten der Schiffe und der Häfen sowie alle anderen einschlägigen Marktteilnehmer abstimmen, um einen reibungslosen täglichen Betrieb zu ermöglichen.
- (47) Es ist wichtig, dem Verlust von Vermögenswerten vorzubeugen und sicherzustellen, dass die öffentlichen und privaten Investitionen, die heute getätigt werden, zukunftssicher sind und zum Übergang zur Klimaneutralität, der im europäischen Grünen Deal dargelegt ist, beitragen. Der Aufbau von landseitiger Stromversorgung in Seehäfen muss im Zusammenhang mit dem derzeitigen und künftigen Einsatz gleichwertiger alternativer Technologien ohne Treibhausgasemissionen und Schadstoffe betrachtet werden, insbesondere solcher Technologien, die sowohl am Liegeplatz als auch während der Schifffahrt zu einer Reduzierung der Emissionen und Schadstoffe führen.
- (48) Im Seeverkehr eingesetzte Container- und Fahrgastschiffe — die Schiffskategorien, die die höchsten Emissionsmengen pro Schiff verursachen, während sie am Kai festgemacht sind —, sollten vorrangig mit landseitiger Stromversorgung versorgt werden. Um dem Strombedarf verschiedener im Seeverkehr eingesetzter Fahrgastschiffe, die am Kai festgemacht sind, sowie den betrieblichen Merkmalen des Hafens Rechnung zu tragen, muss zwischen den für im Seeverkehr eingesetzte Ro-Ro-Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge geltenden Anforderungen einerseits und den für andere im Seeverkehr eingesetzte Fahrgastschiffe geltenden Anforderungen andererseits unterschieden werden.

<sup>(15)</sup> Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates vom 19. November 2021 zur Gründung der gemeinsamen Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 219/2007, (EU) Nr. 557/2014, (EU) Nr. 558/2014, (EU) Nr. 559/2014, (EU) Nr. 560/2014, (EU) Nr. 561/2014 und (EU) Nr. 642/2014 (ABl. L 427 vom 30.11.2021, S. 17).

- (49) Bei den verbindlichen Zielen für den Aufbau sollten die Arten der versorgten Schiffe und das Verkehrsaufkommen von Seehäfen berücksichtigt werden. Um den Aufbau von Kapazitäten zu vermeiden, die nicht ausgeschöpft werden, sollten für Seehäfen mit geringem Verkehrsaufkommen bestimmter Schiffskategorien auf der Grundlage der jährlichen durchschnittlichen Anzahl der Hafenanläufe nicht die für die entsprechenden Schiffskategorien geltenden verbindlichen Ziele für den Aufbau gelten. Ebenso sollten die verbindlichen Ziele nicht auf einen maximalen Bedarf ausgerichtet sein, sondern auf eine ausreichende Versorgung, um ungenutzte Kapazitäten zu vermeiden und den betrieblichen Merkmalen des Hafens Rechnung zu tragen.
- (50) Bei der Bestimmung der Anzahl der Hafenanläufe sollten Hafenanläufe von kurzer Dauer, Hafenanläufe von Schiffen, die emissionsfreie Technologien einsetzen, außerplanmäßige Hafenanläufe aus Gründen der Sicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See, Hafenanläufe wegen außergewöhnlicher Umstände, die Energieerzeugung an Bord erfordern, Hafenanläufe in Notfällen, die eine unmittelbare Gefahr für das Leben, das Schiff oder die Umwelt darstellen, oder Hafenanläufe aus anderen Gründen höherer Gewalt nicht berücksichtigt werden.
- (51) Der Seeverkehr ist ein wichtiger Faktor für den Zusammenhalt und die wirtschaftliche Entwicklung der Inseln und Gebiete in äußerster Randlage in der Union sowie für Ceuta und Melilla. Die Stromerzeugungskapazität auf diesen Inseln und in diesen Gebieten reicht unter Umständen nicht immer aus, um den für die landseitige Stromversorgung erforderlichen Strombedarf zu decken. In solchen Fällen sollten diese Inseln und Gebiete von der Anforderung zur Bereitstellung einer landseitigen Stromversorgung ausgenommen werden, bis ein Stromanschluss je nach Fall entweder mit dem Festland oder einem Nachbarland hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Kapazität aus nichtfossilen Energiequellen erzeugt wird.
- (52) Bis 2025 sollte in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes eine angemessene Anzahl von Flüssigmethanzapfstellen zur Verfügung stehen. Der Aufbau dieser Infrastruktur sollte von der Marktnachfrage bestimmt werden. Zu Flüssigmethanzapfstellen gehören Flüssigmethanterminals, Tanks, Tankauflieger, Tankfahrzeuge, mobile Behälter, Bunkerschiffe und Leichter.
- (53) Anlagen zur landseitigen Stromversorgung sollten auch in Binnenhäfen des TEN-V-Netzes errichtet werden.
- (54) Bei stationären Luftfahrzeugen an Flughäfen sollte die Verwendung der Triebwerke durch eine externe Stromversorgung ersetzt werden. Dadurch sollen Schadstoff- und Lärmemissionen verringert, die Luftqualität verbessert und die Auswirkungen von Luftfahrzeugen auf den Klimawandel verringert werden. Daher sollte Luftfahrzeugen des gewerblichen Luftverkehrs auf Flughäfen des TEN-V-Netzes eine externe Stromversorgung zur Verfügung gestellt werden, während sie an Luftfahrzeugflugsteigpositionen oder Luftfahrzeugvorfeldpositionen abgestellt sind. Die externe Stromversorgung von Luftfahrzeugen könnte sowohl an Luftfahrzeugflugsteigpositionen als auch an Luftfahrzeugvorfeldpositionen durch ortsfeste oder mobile Bodenstromversorgungseinheiten geleistet werden. Während es Luftfahrzeugen möglich sein sollte, an allen Luftfahrzeugflugsteigpositionen und Luftfahrzeugvorfeldpositionen, die für den gewerblichen Luftverkehr genutzt werden, auf eine externe Stromversorgung zurückzugreifen, ist es nicht erforderlich, dass jede Position mit mindestens einer ortsfesten oder mobilen Bodenstromversorgungseinheit ausgestattet ist, da eine einzelne ortsfeste oder mobile Bodenstromversorgungseinheit mehrere Positionen bedienen und entsprechend den betrieblichen Erfordernissen eingesetzt werden kann.
- (55) Wenn die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass stationäre Luftfahrzeuge Zugang zu einer Stromversorgung auf Flughäfen erhalten, sollten sie gegebenenfalls die Zusammenarbeit des Flughafeningenieurwesens mit Bodenabfertigungsdiensten sowie, falls zutreffend, mit selbst abfertigenden Flughafennutzern fördern. Die Mitgliedstaaten sollten dies insbesondere über den gemäß der Richtlinie 96/67/EG des Rates <sup>(16)</sup> eingesetzten Nutzerausschuss tun.
- (56) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Flughäfen des TEN-V-Netzes mit weniger als 10 000 gewerblichen Flugbewegungen pro Jahr, berechnet als Durchschnitt der vergangenen drei Jahre, von der Verpflichtung zu befreien, stationäre Luftfahrzeuge an allen Vorfeldpositionen mit Strom zu versorgen. Angesichts der Zahl der betroffenen Flüge, würden die Investitions- und Wartungskosten für die Bereitstellung von Strom an Luftfahrzeugvorfeldpositionen dieser Flughäfen des TEN-V-Netzes möglicherweise nicht in einem angemessenen Verhältnis zu dem Nutzen für die Umwelt stehen, insbesondere im Vergleich zu effizienteren Investitionen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Flughäfen.

<sup>(16)</sup> Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36).

- (57) Gemäß der Richtlinie 2014/94/EU haben die Mitgliedstaaten nationale Strategierahmen erstellt, in denen ihre Zielvorgaben und Pläne skizziert werden, um sicherzustellen, dass diese Ziele erreicht werden. Sowohl aus der Bewertung der nationalen Strategierahmen als auch der Evaluierung der Richtlinie 2014/94/EU geht hervor, dass ehrgeizigere Ziele und ein besser koordiniertes Vorgehen der Mitgliedstaaten erforderlich sind, da sich die Einführung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen, insbesondere Elektrofahrzeugen, beschleunigen dürfte. Darüber hinaus werden bei allen Verkehrsträgern Alternativen zu fossilen Brennstoffen benötigt, um die Ziele des europäischen Grünen Deals und die Klimaziele der Union zu erreichen. Die bestehenden nationalen Strategierahmen sollten überarbeitet werden, um klar darzulegen, wie die Mitgliedstaaten dem viel größeren Bedarf an öffentlich zugänglicher Lade- und Betankungsinfrastruktur, wie er in den verbindlichen Zielen zum Ausdruck kommt, gerecht werden. Die überarbeiteten Strategierahmen könnten sich auch auf Verkehrsträger erstrecken, für die es keine verbindlichen Ziele für den Aufbau gibt. Die Mitgliedstaaten sollten regelmäßig über die Fortschritte im Hinblick auf die Umsetzung dieser überarbeiteten nationalen Strategierahmen Bericht erstatten.
- (58) Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten regelmäßig bewerten, inwieweit Elektrofahrzeuge durch die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten zu einer größeren Flexibilität des Energiesystems und einer höheren Aufnahme von Strom aus erneuerbaren Quellen beitragen könnten. Bei dieser Bewertung sollten die geeigneten Maßnahmen ermittelt werden, die umzusetzen sind, um die Kohärenz der Infrastrukturplanung mit der jeweiligen Netzplanung sicherzustellen, damit die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt werden. Unbeschadet der Verordnung (EU) 2019/943 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(17)</sup> und der Richtlinie (EU) 2019/944 sollten die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass das Stromnetz den Strombedarf der in dieser Verordnung vorgesehenen Ladeinfrastruktur deckt. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten das Stromnetz modernisieren und instand halten, damit es die derzeitige und die künftige Nachfrage des Verkehrssektors nach Strom bewältigen kann.
- (59) Die überarbeiteten nationalen Strategierahmen sollten Fördermaßnahmen auf dem Gebiet der Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe, einschließlich des Aufbaus der erforderlichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in enger Zusammenarbeit mit den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften und der betroffenen Branche, umfassen und dabei auch die Bedürfnisse kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigen. Darüber hinaus sollten in den überarbeiteten nationalen Strategierahmen der nationale Gesamtrahmen für die Planung, Genehmigung und Beschaffung solcher Infrastrukturen dargelegt sowie Hindernisse und Maßnahmen für die Beseitigung dieser Hindernisse ermittelt werden, damit die Zeit zwischen dem Aufbau der Infrastruktur und ihrer erstmaligen Nutzung überschaubar ist und ein schnellerer Infrastrukturausbau erreicht werden kann. Bei der Überarbeitung der nationalen Strategierahmen müssen unbedingt die allgemeinen Grundsätze der Technologieutralität und der Energieeffizienz an erster Stelle beachtet werden. Die Mitgliedstaaten sollten alle ergriffenen oder geplanten Maßnahmen aufführen.
- (60) Die Ausarbeitung und Umsetzung der überarbeiteten nationalen Strategierahmen der Mitgliedstaaten sollte von der Kommission durch den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten gefördert werden. Die einzelnen Mitgliedstaaten sollten auch beschließen können, einen nationalen Koordinator für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu ernennen, der die Aufgabe hat, die nationale Koordinierung und Umsetzung des nationalen Strategierahmens zu überwachen.
- (61) Um alternative Kraftstoffe zu fördern und die entsprechende Infrastruktur zu entwickeln, sollten die nationalen Strategierahmen eine Übersicht über den aktuellen Stand, die Perspektiven und geplanten Initiativen zur Förderung alternativer Kraftstoffe in Sektoren bieten, in denen es schwierig ist, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern, beispielsweise Luftfahrt, Seeverkehr, Binnenschifffahrt und Schienenverkehr auf Streckenabschnitten, die nicht elektrifiziert werden können. Vor allem sollten die Mitgliedstaaten in enger Zusammenarbeit mit den betreffenden Mitgliedstaaten eine Übersicht über den aktuellen Stand, die Perspektiven und geplanten Initiativen für die Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt entlang des TEN-V-Netzes bereitstellen. Langfristige Dekarbonisierungsstrategien könnten auch für Häfen des TEN-V-Netzes und Flughäfen des TEN-V-Netzes entwickelt werden, vor allem mit Schwerpunkt auf dem Aufbau von Infrastruktur für emissionsarme und emissionsfreie Schiffe und Luftfahrzeuge sowie für Eisenbahnstrecken, die nicht elektrifiziert werden. Auf der Grundlage dieser Strategien und unter Berücksichtigung der Daten zu nationalen Markt- und Verkehrsanteilen und Marktprognosen sollte die Kommission diese Verordnung überprüfen, um zusätzliche verbindliche Ziele für diese Sektoren festzulegen.

<sup>(17)</sup> Verordnung (EU) 2019/943 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 über den Elektrizitätsbinnenmarkt (ABl. L 158 vom 14.6.2019, S. 54).

- (62) Die Entwicklung von Technologien für alternative Kraftstoffe ist auch für den Schienenverkehr wichtig, wenn eine direkte Elektrifizierung eines Streckenabschnitts aus Gründen wie der Kosteneffizienz des Dienstes unter Umständen nicht möglich ist. Für die Abkehr von Dieselnügen stehen dem Schienenverkehr verschiedene Technologien zur Verfügung, darunter direkte Elektrifizierung, batteriebetriebene Züge und Wasserstoffanwendungen. Eine Voraussetzung für die Weiterentwicklung dieser Technologien ist der Aufbau einer geeigneten Lade- und Betankungsinfrastruktur in den Mitgliedstaaten.
- (63) Die Mitgliedstaaten sollten in enger Zusammenarbeit mit Akteuren der Privatwirtschaft, die bei der Unterstützung des Ausbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe eine Hauptrolle spielen sollten, ein breites Spektrum ordnungspolitischer und anderer Anreize und Maßnahmen nutzen, um die verbindlichen Ziele zu erreichen und ihre nationalen Strategierahmen umzusetzen.
- (64) Gemäß der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(18)</sup> muss bei der öffentlichen Auftragsvergabe ein nationaler Mindestanteil von sauberen Bussen und emissionsfreien Bussen erreicht werden, wobei ein sauberer Bus alternative Kraftstoffe im Sinne dieser Verordnung verwenden muss. Da immer mehr Verkehrsbehörden und Betreiber auf saubere Busse und emissionsfreie Busse umstellen, um diese verbindlichen Ziele zu erreichen, ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten die gezielte Förderung und Entwicklung der erforderlichen Lade- und Betankungsinfrastruktur für Busse als Schlüsselement in ihre nationalen Strategierahmen aufnehmen. Es ist außerdem wichtig, dass die Mitgliedstaaten geeignete Instrumente zur Förderung des Aufbaus von Lade- und Betankungsinfrastruktur für Busse auch für firmeneigene Flotten, insbesondere für saubere Busse und emissionsfreie Busse auf lokaler Ebene, einrichten und beibehalten.
- (65) Angesichts der zunehmenden Vielfalt von Kraftstoffarten für Kraftfahrzeuge und der aktuellen Zunahme der Mobilität der Bürger im Straßenverkehr innerhalb der gesamten Union müssen den Verbrauchern klare und leicht verständliche Informationen über die an den Tankstellen verfügbaren Kraftstoffe und die Eignung ihrer Fahrzeuge für die verschiedenen Kraftstoffe bzw. Ladepunkte auf dem Unionsmarkt zur Verfügung gestellt werden.
- (66) Einfache und leicht vergleichbare Informationen über den Preis verschiedener Kraftstoffe könnten eine entscheidende Rolle dabei spielen, die Verbraucher in die Lage zu versetzen, die relativen Kosten der verschiedenen auf dem Markt verfügbaren Kraftstoffe besser zu bewerten. Daher sollte zu Informationszwecken ein auf eine Maßeinheit bezogener Vergleichspreis für bestimmte alternative Kraftstoffe und konventionelle Kraftstoffe, ausgedrückt als „Kraftstoffpreis pro 100 km“, an allen relevanten Tankstellen angezeigt werden. Für die Verbraucher sollte klargestellt werden, dass diese Vergleiche die durchschnittlichen Kraftstoffpreise in dem entsprechenden Mitgliedstaat betreffen, die von den tatsächlichen Preisen an der betreffenden Tankstelle abweichen könnten. Darüber hinaus sollte die Kommission gegebenenfalls die Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(19)</sup> überprüfen, um sicherzustellen, dass bei den in der genannten Richtlinie vorgesehenen Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Vermarktung neuer Personenkraftwagen die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Übergang zu alternativen Kraftstoffen Berücksichtigung finden und ihnen Rechnung getragen wird.
- (67) Den Verbrauchern müssen ausreichende Informationen über den geografischen Standort, die Merkmale und die Dienstleistungen an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe, die unter diese Verordnung fallen, zur Verfügung gestellt werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Betreiber oder Eigentümer öffentlich zugänglicher Ladepunkte und Zapfstellen relevante statische Daten und dynamische Daten zur Verfügung stellen. Auf der Grundlage der Ergebnisse der 2022 abgeschlossenen programmunterstützten Maßnahme „Datenerhebung im Zusammenhang mit Ladepunkten/Zapfstellen für alternative Kraftstoffe und den eindeutigen Identifikationscodes für Akteure der elektronischen Mobilität“ (IDACS) sollten Anforderungen an Datentypen in Bezug auf die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit einschlägiger Lade- und Betankungsdaten festgelegt werden.
- (68) Diese Verordnung befasst sich mit Datentypen, die für das Funktionieren eines wettbewerbsorientierten und offenen Marktes erforderlich sind und für die Endnutzer wesentlich sind, damit sie fundierte Entscheidungen über ihre Lade- und Betankungsvorgänge treffen können, auch durch hochwertige, von den einschlägigen Marktteilnehmern entwickelte Informationsdienste. Die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an die Datentypen sollten nur für Daten gelten, die in digitalem, maschinenlesbarem Format verfügbar sind.

<sup>(18)</sup> Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

<sup>(19)</sup> Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16).

- (69) Daten sollten eine grundlegende Rolle für das ordnungsgemäße Funktionieren der Lade- und Betankungsinfrastruktur spielen. Das Format, die Häufigkeit und die Qualität, in der diese Daten zur Verfügung zu stellen und zugänglich zu machen sind, sind für die Gesamtqualität einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die den Bedürfnissen der Nutzer gerecht wird, ausschlaggebend. Darüber hinaus sollten diese Daten in allen Mitgliedstaaten in kohärenter Weise zugänglich sein. Die Mitgliedstaaten sollten die Daten über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe über ihren nationalen Zugangspunkt im Einklang mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission<sup>(20)</sup> und im Einklang mit den zusätzlichen Spezifikationen, die die in der genannten delegierten Verordnung festgelegten Spezifikationen ergänzen, als offene Daten zur Verfügung stellen. Es sollte auch möglich sein, diese Daten an einen gemeinsamen europäischen Zugangspunkt zu übermitteln, den die Kommission einrichten sollte und der als zentrales Datenportal der Union für die von den Betreibern in den nationalen Zugangspunkten bereitgestellten Daten fungieren sollte. Der gemeinsame europäische Zugangspunkt sollte, soweit möglich, auf den bestehenden Strukturen und Funktionen der Europäischen Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe (EAFO) in Verbindung mit dem TENtec-Informationssystem aufbauen oder beispielsweise über ein spezielles Webportal zugänglich gemacht werden. Der gemeinsame europäische Zugangspunkt sollte es den Datennutzern ermöglichen, leicht auf Daten zuzugreifen, Informationen über die Preise zu vergleichen und Informationen über die Merkmale der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wie Zugänglichkeit, Verfügbarkeit oder Stromkapazität zu erhalten.
- (70) Es ist von entscheidender Bedeutung, dass alle Akteure im Bereich der Elektromobilität mithilfe digitaler Mittel problemlos interagieren können, um den Endnutzern die beste Dienstleistungsqualität zu bieten. Eine solche Interaktion erfordert Kundenidentifikatoren für die Akteure in der Wertschöpfungskette. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten eine ID-Registrierungs-Organisation („IDRO“) für die Vergabe und Verwaltung von individuellen Identifizierungscodes („ID“) einrichten, damit zumindest Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister identifiziert werden können. Jede IDRO sollte Angaben über ID-Codes im Bereich der Elektromobilität erheben, die in dem jeweiligen Mitgliedstaat bereits verwendet werden, bei Bedarf neue ID-Codes im Bereich der Elektromobilität für Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister vergeben, wobei die ID-Codes im Bereich der Elektromobilität nach einer unionsweit gemeinsam vereinbarten Logik formatiert sind, sowie den Austausch dieser Elektromobilitätscodes und die Überprüfung ihrer Einzigkeit über eine mögliche künftige gemeinsame ID-Registrierungsdatenbank („IDRR“) ermöglichen. Die Kommission sollte auf der Grundlage der Ergebnisse des IDACS technische Leitlinien für die Einrichtung solcher Organisationen herausgeben.
- (71) In europäischen oder internationalen Normen sollten technische Spezifikationen für die Interoperabilität von Ladepunkten und Zapfstellen festgelegt werden. Die europäischen Normungsorganisationen sollten europäische Normen im Einklang mit Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(21)</sup> erlassen. Es ist wichtig, dass sich diese Normen gegebenenfalls auf aktuelle internationale Normen oder laufende internationale Normungsarbeiten stützen. Zu diesem Zweck ist es von Bedeutung, dass die europäischen Normungsverfahren für die Lade- und Betankungsinfrastruktur rasch durchgeführt werden, damit der für die Planung, Ausschreibung und den Bau der nach dieser Verordnung erforderlichen Infrastruktur erforderliche Zeitrahmen eingehalten werden kann. Es ist auch wichtig, die Normungsverfahren für eine unionsweit harmonisierte Ladeinfrastruktur für stationäres und dynamisches Laden in die Wege zu leiten oder zu beschleunigen.
- (72) Für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt sind neue Normen erforderlich, um den Markteintritt alternativer Kraftstoffe in Bezug auf die Stromversorgung und das Bunkern von Wasserstoff, Methanol und Ammoniak zu erleichtern und zu konsolidieren, sowie Normen für den Informationsaustausch zwischen Schiffen und Infrastruktur.
- (73) Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) entwickelt einheitliche und international anerkannte Sicherheits- und Umweltnormen für den Seeverkehr. Unvereinbarkeiten mit internationalen Normen sollten angesichts der weltweiten Dimension des Seeverkehrs vermieden werden. Daher sollte die Union sicherstellen, dass die technischen Spezifikationen für den Seeverkehr, die gemäß dieser Verordnung erlassen werden, mit den von der IMO angenommenen internationalen Vorschriften vereinbar sind.

<sup>(20)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (Abl. L 122 vom 25.4.2022, S. 1).

<sup>(21)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

- (74) Bei der Anwendung dieser Verordnung sollte die Kommission die einschlägigen Expertengruppen, insbesondere das Forum für nachhaltigen Verkehr (STF) und das Europäische Forum für nachhaltige Schifffahrt (ESSF), konsultieren. Eine solche Expertenkonsultation ist von besonderer Bedeutung, wenn die Kommission beabsichtigt, delegierte Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte im Rahmen dieser Verordnung zu erlassen.
- (75) Der Bereich der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entwickelt sich rasch weiter. Das Fehlen gemeinsamer technischer Spezifikationen stellt ein Hindernis für die Schaffung eines Binnenmarkts für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe dar. Daher ist es notwendig, technische Spezifikationen für Bereiche festzulegen, in denen gemeinsame technische Spezifikationen notwendig sind, aber noch nicht existieren. Diese technischen Spezifikationen sollten insbesondere die Kommunikation zwischen dem Elektrofahrzeug und dem Ladepunkt, die Kommunikation zwischen dem Ladepunkt und dem Software-Managementsystem für das Aufladen (Back-End), die den Roaming-Dienst für Elektrofahrzeuge betreffende Kommunikation und die Kommunikation mit dem Stromnetz umfassen, wobei ein Höchstmaß an Cybersicherheit und Schutz der personenbezogenen Daten der Endkunden sichergestellt werden muss. Außerdem müssen ein geeigneter Steuerungsrahmen und die Rollen der verschiedenen Akteure festgelegt werden, die am Vehicle-to-Grid-Kommunikationssektor beteiligt sind. Darüber hinaus müssen neue technologische Entwicklungen wie elektrische Straßensysteme, insbesondere dynamische Stromversorgung mittels Oberleitung, dynamische bodennahe Stromversorgung über Stromschienen und induktive Stromversorgung durch Spulen auf der Straße, berücksichtigt werden. In Bezug auf die Bereitstellung von Daten ist es erforderlich, dass zusätzliche Datentypen zu den Daten über öffentlich zugängliche Ladestationen hinzugefügt werden, z. B. Daten über das Vorhandensein von Einrichtungen, die den Endnutzern zugehörige Dienste anbieten, Daten über die akzeptierten Zahlungsmethoden, Daten über die verfügbaren Sprachen der Infrastruktur und Daten im Zusammenhang mit der Bereitstellung intelligenter und bidirektionaler Aufladedienste.
- (76) Zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung weiterer technischer Spezifikationen und zur Änderung dieser Verordnung durch Hinzufügung zusätzlicher Datentypen sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte in Bezug auf gemeinsame technische Anforderungen an eine gemeinsame Anwendungsprogrammchnittstelle zu erlassen, um einen automatisierten und einheitlichen Datenaustausch zwischen den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte und Zapfstellen und Datennutzern zu ermöglichen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>(22)</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (77) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf die Entwicklung von Kennzeichnungsvorschriften, auf Format, Häufigkeit und Qualität der Daten über öffentlich zugängliche Ladepunkte und Zapfstellen, die im Rahmen der vorliegenden Verordnung zur Verfügung zu stellen und zugänglich zu machen sind, und auf das Verfahren, mit dem diese Verfügbarkeit und Zugänglichkeit ermöglicht wird, übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(23)</sup> ausgeübt werden.
- (78) Der Markt für alternative Kraftstoffe und insbesondere für emissionsfreie Kraftstoffe befindet sich noch in der Anfangsphase der Entwicklung und die Technologie entwickelt sich rasch weiter. Diese Entwicklung dürfte sich wahrscheinlich auf die Nachfrage nach alternativen Kraftstoffen und folglich auf die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bei allen Verkehrsträgern auswirken. Die Kommission sollte daher bis zum 31. Dezember 2024 einen Bericht über die Technologie- und Marktreife schwerer Nutzfahrzeuge vorlegen. In diesem Bericht sollten die ersten Hinweise auf die Präferenzen des Marktes sowie die technologische Entwicklung und die Entwicklung der technischen Spezifikationen berücksichtigt werden. Spätestens am 31. Dezember 2026 und danach alle fünf Jahre sollte die Kommission die vorliegende Verordnung überprüfen.

<sup>(22)</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

<sup>(23)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (79) Da die vorliegende Verordnung zusätzliche Anpassungs- und Verwaltungskosten nach sich ziehen wird, sollte der gesamte Regelungsaufwand für die unter diese Verordnung fallenden Wirtschaftszweige genau überprüft werden. Vor diesem Hintergrund sollte die Kommission in ihrem Bericht zur Bewertung der Funktionsweise der vorliegenden Verordnung prüfen, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Diese Überprüfung sollte sich auch auf die Wechselwirkung dieser Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erstrecken, darunter auf Aktionen und Maßnahmen, die ergriffen wurden oder ergriffen werden könnten, um den Gesamtkostendruck auf die betreffenden Wirtschaftszweige zu verringern.
- (80) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Sicherstellung des Aufbaus einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union, insbesondere für Straßenfahrzeuge, Züge, Schiffe und stationäre Luftfahrzeuge, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen der Notwendigkeit, eine unionsweite Mobilität von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen zu ermöglichen, auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (81) Die Richtlinie 2014/94/EU sollte daher aufgehoben werden. Mit der Delegierten Verordnung (EU) 2019/1745<sup>(24)</sup> und der Delegierten Verordnung (EU) 2021/1444<sup>(25)</sup> der Kommission wurden undatierte technische Spezifikationen für bestimmte Arten von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festgelegt, und diese Spezifikationen sind nun datiert und in Anhang II der vorliegenden Verordnung aufgeführt. Daher sollten diese delegierten Verordnungen ebenfalls aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### Gegenstand

- (1) In dieser Verordnung werden verbindliche nationale Ziele festgelegt, die zum Aufbau einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für Straßenfahrzeuge, Züge, Schiffe und stationäre Luftfahrzeuge in der Union führen. Sie enthält gemeinsame technische Spezifikationen und Anforderungen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Bezug auf Nutzerinformationen, die Bereitstellung von Daten und die Bezahlung.
- (2) Die Verordnung legt auch Regeln für die von den Mitgliedstaaten zu beschließenden, in Artikel 14 genannten nationalen Strategierahmen fest, darunter Regeln für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Bereichen, in denen keine verbindlichen unionsweiten Ziele festgelegt wurden, sowie für die Berichterstattung über den Aufbau dieser Infrastruktur.
- (3) Diese Verordnung sieht einen Berichterstattungsmechanismus zur Förderung der Zusammenarbeit vor und stellt eine solide Fortschrittsverfolgung sicher. Der Berichterstattungsmechanismus folgt einem strukturierten, transparenten und iterativen Prozess zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten zum Zwecke der Vollendung der nationalen Strategierahmen unter Berücksichtigung der bestehenden lokalen und regionalen Strategien für den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und ihrer anschließenden Umsetzung sowie entsprechender Maßnahmen der Kommission zur Unterstützung einer kohärenten und schnelleren Einführung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in den Mitgliedstaaten.

#### Artikel 2

##### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Zugänglichkeit von Daten“ bezeichnet die Möglichkeit, Daten jederzeit in einem maschinenlesbaren Format anzufordern und zu erhalten;

<sup>(24)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2019/1745 der Kommission vom 13. August 2019 zur Ergänzung und Änderung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L, die landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe, die Wasserstoffversorgung für den Straßenverkehr und die Erdgasversorgung für den Straßen- und Schiffsverkehr sowie zur Aufhebung der Delegierten Verordnung (EU) 2018/674 der Kommission (ABl. L 268 vom 22.10.2019, S. 1).

<sup>(25)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2021/1444 der Kommission vom 17. Juni 2021 zur Ergänzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Normen für Ladepunkte für Elektrobusse (ABl. L 313 vom 6.9.2021, S. 1).

2. „Ad-hoc-Preis“ bezeichnet den Preis, den der Betreiber eines Ladepunkts oder einer Zapfstelle einem Endnutzer für das punktuelle Aufladen oder Betanken in Rechnung stellt;
3. „entlang des TEN-V-Straßennetzes“ bezeichnet
  - a) bei elektrischen Ladestationen, dass sie sich im TEN-V-Straßennetz oder innerhalb einer Fahrstrecke von 3 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer TEN-V-Straße befinden, und
  - b) bei Wasserstofftankstellen, dass sie sich im TEN-V-Straßennetz oder innerhalb einer Fahrstrecke von 10 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer TEN-V-Straße befinden;
4. „alternative Kraftstoffe“ bezeichnet Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl für den Verkehrssektor verwendet werden und die zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können; dazu gehören:
  - a) „alternative Kraftstoffe für emissionsfreie Fahrzeuge, Züge, Schiffe oder Luftfahrzeuge“:
    - Strom,
    - Wasserstoff,
    - Ammoniak,
  - b) „erneuerbare Kraftstoffe“:
    - Biomasse-Kraftstoffe, einschließlich Biogas, und Biokraftstoffe jeweils im Sinne von Artikel 2 Nummern 27, 28 bzw. 33 der Richtlinie (EU) 2018/2001,
    - synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, einschließlich Ammoniak, die aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen werden;
  - c) „nicht erneuerbare alternative Kraftstoffe und fossile Brennstoffe für den Übergang“:
    - Erdgas — gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)),
    - Flüssiggas (LPG),
    - synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, die aus nicht erneuerbaren Energiequellen gewonnen werden;
5. „Luftfahrzeugflugsteigposition“ bezeichnet eine Position in einem ausgewiesenen Bereich des Vorfelds des Flughafens, der mit einer Fluggastbrücke ausgestattet ist;
6. „Luftfahrzeugvorfeldposition“ bezeichnet eine Position in einem ausgewiesenen Bereich des Vorfelds des Flughafens, der nicht mit einer Fluggastbrücke ausgestattet ist;
7. „Flughafen des TEN-V-Kernnetzes oder Flughafen des TEN-V-Gesamtnetzes“ bezeichnet einen Flughafen, der in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführt und eingestuft ist;
8. „automatische Authentifizierung“ bezeichnet die Authentifizierung eines Fahrzeugs an einem Ladepunkt über den Ladestecker oder Telematik;
9. „Verfügbarkeit von Daten“ bezeichnet das Vorhandensein von Daten in digitalem, maschinenlesbarem Format;
10. „batteriebetriebenes Elektrofahrzeug“ bezeichnet ein Elektrofahrzeug, das ohne eine sekundäre Antriebsquelle ausschließlich mit dem Elektromotor betrieben wird;
11. „bidirektionales Laden“ bezeichnet einen intelligenten Ladevorgang, bei dem die Richtung des Stromflusses umgekehrt werden kann, sodass Strom von der Batterie zu dem Ladepunkt fließen kann, an den sie angeschlossen ist;
12. „Stecker“ oder „Kupplung“ oder „Anschluss“ bezeichnet die physische Schnittstelle zwischen dem Ladepunkt oder der Zapfstelle und dem Fahrzeug, über die der Kraftstoff oder die elektrische Energie ausgetauscht wird;
13. „gewerblicher Luftverkehr“ bezeichnet gewerblichen Luftverkehr im Sinne von Artikel 3 Nummer 24 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(26)</sup>;
14. „Containerschiff“ bezeichnet ein Schiff, das ausschließlich für die Beförderung von Containern in Laderäumen oder an Deck ausgelegt ist;

<sup>(26)</sup> Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).

15. „vertragsbasierte Zahlung“ bezeichnet eine Zahlung für einen Auflade- oder einen Betankungsdienst, die der Endnutzer einem Mobilitätsdienstleister auf der Grundlage eines zwischen diesem Endnutzer und diesem Mobilitätsdienstleister geschlossenen Vertrags leistet;
16. „Datennutzer“ bezeichnet Behörden, Straßenbehörden, Straßenbetreiber, Betreiber von Lade- und Tankstellen, Forschungseinrichtungen oder Nichtregierungsorganisationen, Mobilitätsdienstleister, E-Roaming-Plattformen, Anbieter digitaler Karten und jede andere Stelle, die Daten zur Bereitstellung von Informationen, zur Schaffung von Diensten oder zur Durchführung von Forschungsarbeiten oder Analysen zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe nutzen möchte;
17. „digital vernetzter Ladepunkt“ bezeichnet einen Ladepunkt, der Informationen in Echtzeit senden und empfangen kann, bidirektional mit dem Stromnetz und dem Elektrofahrzeug kommunizieren kann und aus der Ferne überwacht und gesteuert werden kann, einschließlich zum Starten und Stoppen des Ladevorgangs und zur Messung des Stromflusses;
18. „Verteilernetzbetreiber“ bezeichnet einen Verteilernetzbetreiber im Sinne von Artikel 2 Nummer 29 der Richtlinie (EU) 2019/944;
19. „Händler“ bezeichnet Händler im Sinne des Artikels 3 Nummer 43 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(27)</sup>;
20. „dynamische Daten“ bezeichnet Daten, die sich häufig oder regelmäßig verändern;
21. „elektrisches Straßensystem“ bezeichnet eine physische Anlage entlang einer Straße für die Übertragung von Strom an ein Elektrofahrzeug während der Fahrt;
22. „Elektrofahrzeug“ bezeichnet ein Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nichtperipheren elektrischen Motor als Energiewandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem, das extern aufgeladen werden kann, enthält;
23. „Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge“ bezeichnet die Stromversorgung von an einer Luftfahrzeugflugsteigposition oder an einer Luftfahrzeugvorfeldposition abgestellten Luftfahrzeugen über eine standardisierte feste oder mobile Schnittstelle;
24. „Endnutzer“ bezeichnet eine natürliche oder juristische Person, die einen alternativen Kraftstoff zur unmittelbaren Verwendung in einem Fahrzeug erwirbt;
25. „e-Roaming“ bezeichnet die Übertragung von Daten und Zahlungen zwischen dem Betreiber eines Ladepunkts oder einer Zapfstelle und einem Mobilitätsdienstleister, bei dem ein Endnutzer einen Auflade- oder Betankungsdienst erwirbt;
26. „e-Roaming-Plattform“ bezeichnet eine Plattform, die Marktteilnehmer, insbesondere Mobilitätsdienstleister und die Betreiber von Ladepunkten oder Zapfstellen, miteinander verbindet, um zwischen ihnen die Erbringung von Diensten, einschließlich e-Roaming, zu ermöglichen;
27. „europäische Norm“ bezeichnet eine europäische Norm im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
28. „allgemeine Luftfahrt“ bezeichnet die gesamte Zivilluftfahrt mit Ausnahme des Linienflugverkehrs und des Gelegenheitsverkehrs gegen Entgelt;

<sup>(27)</sup> Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

29. „Bruttoraumzahl“ (BRZ) bezeichnet die Bruttoraumzahl im Sinne von Artikel 3 Buchstabe e der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(28)</sup>;
30. „schweres Nutzfahrzeug“ bezeichnet ein Kraftfahrzeug der Klasse M<sub>2</sub> gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii, ein Kraftfahrzeug der Klasse M<sub>3</sub> gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii, ein Kraftfahrzeug der Klasse N<sub>2</sub> gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii oder ein Kraftfahrzeug der Klasse N<sub>3</sub> gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer iii der Verordnung (EU) 2018/858;
31. „Schnellladepunkt“ bezeichnet einen Ladepunkt mit einer Leistung von mehr als 22 kW für die Übertragung von Strom an ein Elektrofahrzeug;
32. „Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeug“ bezeichnet ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug im Sinne von Kapitel X Regel 1 des internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS 74), das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;
33. „Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge“ bezeichnet Kraftfahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i oder Kraftfahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858;
34. „Flüssigmethan“ bezeichnet LNG, Flüssigbiogas oder synthetisches Flüssigmethan, einschließlich Mischungen dieser Kraftstoffe;
35. „Hersteller“ bezeichnet einen Hersteller im Sinne von Artikel 3 Nummer 40 der Verordnung (EU) 2018/858;
36. „Mobilitätsdienstleister“ bezeichnet eine juristische Person, die einem Endnutzer gegen Entgelt Dienstleistungen erbringt, einschließlich des Verkaufs von Auflade- oder Betankungsdiensten;
37. „Normalladepunkt“ bezeichnet einen Ladepunkt mit einer Leistung von höchstens 22 kW für die Übertragung von Strom an ein Elektrofahrzeug;
38. „nationaler Zugangspunkt“ bezeichnet eine von einem Mitgliedstaat eingerichtete digitale Schnittstelle, die eine zentrale Anlaufstelle für den Zugang zu Daten darstellt;
39. „Betreiber eines Ladepunkts“ bezeichnet die für die Verwaltung und den Betrieb eines Ladepunkts zuständige Stelle, die Endnutzern einen Aufladedienst erbringt, auch im Namen und Auftrag eines Mobilitätsdienstleisters;
40. „Betreiber einer Zapfstelle“ bezeichnet die für die Verwaltung und den Betrieb einer Zapfstelle zuständige Stelle, die Endnutzern einen Betankungsdienst erbringt, auch im Namen und Auftrag eines Mobilitätsdienstleisters;
41. „Fahrgastschiff“ bezeichnet ein Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert, einschließlich Kreuzfahrtschiffe, Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und Ro-Ro-Fahrgastschiffe;
42. „Zahlungsdienst“ bezeichnet einen „Zahlungsdienst“ im Sinne von Artikel 4 Nummer 3 der Richtlinie (EU) 2015/2366 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(29)</sup>;
43. „Plug-in-Hybridfahrzeug“ bezeichnet ein Elektrofahrzeug mit einem konventionellen Verbrennungsmotor in Kombination mit einem elektrischen Antriebssystem, das aus einer externen Stromquelle aufgeladen werden kann;
44. „Ladeleistung“ bezeichnet die in kW ausgedrückte theoretische maximale Leistung, die ein Ladepunkt, eine Ladestation oder ein Ladestandort oder eine landseitige Stromversorgungsanlage an Fahrzeuge oder Schiffe, die mit diesem Ladepunkt, dieser Ladestation, diesem Ladestandort oder dieser Anlage verbunden sind, abgeben kann;
45. „öffentlich zugängliche Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ bezeichnet eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die sich an einem Standort oder in Räumlichkeiten befindet, die der Allgemeinheit zugänglich sind, unabhängig davon, ob sich die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf öffentlichem oder privatem Grund befindet, ob der Zugang zu dem Standort oder den Räumlichkeiten Beschränkungen oder Bedingungen unterliegt und ungeachtet der für die Nutzung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geltenden Bedingungen;
46. „Quick-Response-Code“ (QR-Code) bezeichnet eine ISO/IEC-18004:2015-konforme Kodierung und Visualisierung von Daten;

<sup>(28)</sup> Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

<sup>(29)</sup> Richtlinie (EU) 2015/2366 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2015 über Zahlungsdienste im Binnenmarkt, zur Änderung der Richtlinien 2002/65/EG, 2009/110/EG und 2013/36/EU und der Verordnung (EU) Nr. 1093/2010 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2007/64/EG (ABl. L 337 vom 23.12.2015, S. 35).

47. „punktueller Aufladen“ bezeichnet einen Aufladedienst, der von einem Endnutzer erworben wird, ohne dass dieser Endnutzer sich registrieren, eine schriftliche Vereinbarung schließen oder eine Geschäftsbeziehung mit dem Betreiber des Ladepunkts eingehen muss, die über den bloßen Erwerb des Aufladedienstes hinausgeht;
48. „Ladepunkt“ bezeichnet eine feste oder mobile, netzgebundene oder netzunabhängige Schnittstelle für die Übertragung von Strom auf ein Elektrofahrzeug, die zwar einen oder mehrere Anschlüsse für unterschiedliche Arten von Anschlüssen haben kann, an der aber zur selben Zeit nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann, mit Ausnahme von Vorrichtungen mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW, deren Hauptzweck nicht das Aufladen von Elektrofahrzeugen ist;
49. „Ladepunkt, Ladestation oder Ladestandort für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge“ bezeichnet einen Ladepunkt, eine Ladestation oder einen Ladestandort, der/die aufgrund der spezifischen Auslegung der Stecker/Anschlüsse oder der Gestaltung des an den Ladepunkt, die Ladestation oder den Ladestandort angrenzenden Parkplatzes, oder beidem, für das Aufladen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen bestimmt ist;
50. „Ladepunkt, Ladestation oder Ladestandort für schwere Nutzfahrzeuge“ bezeichnet einen Ladepunkt, eine Ladestation oder einen Ladestandort, der/die für das Aufladen schwerer Nutzfahrzeuge bestimmt ist, entweder bedingt durch die spezifische Auslegung der Stecker/Anschlüsse oder die Gestaltung des an den Ladepunkt, die Ladestation oder den Ladestandort angrenzenden Parkplatzes, oder beides;
51. „Ladestandort“ bezeichnet eine oder mehrere Ladestationen an einem bestimmten Standort;
52. „Ladestation“ bezeichnet eine physische Anlage an einem bestimmten Standort, die aus einem oder mehreren Ladepunkten besteht;
53. „Aufladedienst“ bezeichnet den Verkauf oder die Bereitstellung von Strom, einschließlich damit zusammenhängender Dienstleistungen, über einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt;
54. „Ladevorgang“ bezeichnet den gesamten Vorgang einer Fahrzeugaufladung an einem öffentlich zugänglichen Ladepunkt ab dem Zeitpunkt der Verbindung des Fahrzeugs bis zur Trennung der Verbindung;
55. „punktueller Betanken“ bezeichnet einen Betankungsdienst, der von einem Endnutzer erworben wird, ohne dass dieser Endnutzer sich registrieren, eine schriftliche Vereinbarung schließen oder eine Geschäftsbeziehung mit dem Betreiber der Zapfstelle eingehen muss, die über den bloßen Erwerb des Betankungsdienstes hinausgeht;
56. „Zapfstelle“ bezeichnet eine Betankungseinrichtung für die Abgabe flüssiger oder gasförmiger Kraftstoffe über eine ortsfeste oder mobile Anlage, an der zur selben Zeit nur ein Fahrzeug, ein Zug, ein Schiff oder ein Luftfahrzeug betankt werden kann;
57. „Betankungsdienst“ bezeichnet den Verkauf oder die Abgabe flüssiger oder gasförmiger Kraftstoffe über eine öffentlich zugängliche Zapfstelle;
58. „Betankungsvorgang“ bezeichnet den gesamten Vorgang einer Fahrzeugbetankung an einer öffentlich zugänglichen Zapfstelle ab dem Zeitpunkt der Verbindung des Fahrzeugs bis zur Trennung der Verbindung;
59. „Tankstelle“ bezeichnet eine einzige physische Anlage an einem bestimmten Standort, die aus einer oder mehreren Zapfstellen besteht;
60. „Regulierungsbehörde“ bezeichnet die nach Maßgabe von Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2019/944 von jedem Mitgliedstaat benannte Regulierungsbehörde;
61. „Energie aus erneuerbaren Quellen“ bezeichnet „Energie aus erneuerbaren Energiequellen“ im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2018/2001;
62. „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ bezeichnet ein Schiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert;

63. „sichere und gesicherte Parkfläche“ bezeichnet eine für Fahrer im Güter- oder Personenverkehr zugängliche Parkfläche, die gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission <sup>(30)</sup> zertifiziert wurde;
64. „landseitige Stromversorgung“ bezeichnet die mittels einer ortsfesten oder mobilen Standardschnittstelle von Land aus erbrachte Stromversorgung von Seeschiffen oder Binnenschiffen, die am Kai festgemacht sind;
65. „intelligentes Laden“ bezeichnet einen Ladevorgang, bei dem die Stärke des an die Batterie abgegebenen Stroms anhand elektronisch übermittelter Echtzeit-Informationen angepasst wird;
66. „statische Daten“ bezeichnet Daten, die sich nicht häufig oder regelmäßig verändern;
67. „TEN-V-Gesamtnetz“ bezeichnet ein Gesamtnetz im Sinne von Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
68. „TEN-V-Kernnetz“ bezeichnet ein Kernnetz im Sinne von Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
69. „Binnenhafen des TEN-V-Kernnetzes oder Binnenhafen des TEN-V-Gesamtnetzes“ bezeichnet einen Binnenhafen des TEN-V-Kernnetzes oder des TEN-V-Gesamtnetzes, der in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführt und eingestuft ist;
70. „Seehafen des TEN-V-Kernnetzes oder Seehafen des TEN-V-Gesamtnetzes“ bezeichnet einen Seehafen des TEN-V-Kernnetzes oder des TEN-V-Gesamtnetzes, der in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgeführt und eingestuft ist;
71. „Übertragungsnetzbetreiber“ bezeichnet einen Übertragungsnetzbetreiber im Sinne von Artikel 2 Nummer 35 der Richtlinie (EU) 2019/944;
72. „städtischer Knoten“ bezeichnet einen städtischen Knoten im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

### Artikel 3

#### **Ziele für die Stromladeinfrastruktur für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet öffentlich zugängliche Ladestationen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb in einem Umfang errichtet werden, der der Verbreitung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb entspricht, und dass sie eine ausreichende Ladeleistung für solche Fahrzeuge bieten.

Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass am Ende jedes Jahres ab 2024 kumulativ die folgenden Zielwerte für die Ladeleistung erreicht werden:

- a) für jeden batteriebetriebenen Personenkraftwagen und jedes batteriebetriebene leichte Nutzfahrzeug mit Elektroantrieb, der bzw. das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von mindestens 1,3 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, und
- b) für jeden Plug-in-Hybrid-Personenkraftwagen und jedes leichte Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug, der bzw. das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von mindestens 0,80 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt.

(2) Erreicht der Anteil der batteriebetriebenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb an der gesamten Flotte der im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge mindestens 15 % und weist der Mitgliedstaat nach, dass die Umsetzung der Anforderungen gemäß Absatz 1 Unterabsatz 2 nachteilige Auswirkungen in diesem Mitgliedstaat hat, da sie private Investitionen abschreckt, und nicht mehr gerechtfertigt ist, so kann dieser Mitgliedstaat bei der Kommission unter Angabe von Gründen eine Genehmigung der Anwendung niedrigerer Anforderungen in Bezug auf die Gesamtladeleistung oder der Einstellung der Anwendung dieser Anforderungen beantragen.

(3) Die Kommission erlässt innerhalb von sechs Monaten nach Eingang eines nach Absatz 2 unter Angabe von Gründen gestellten Antrags eine im jeweiligen Einzelfall gerechtfertigte Entscheidung.

<sup>(30)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission vom 7. April 2022 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Festlegung von Normen für das Dienstleistungsniveau und das Sicherheitsniveau von sicheren und gesicherten Parkflächen sowie der Verfahren für deren Zertifizierung (ABl. L 170 vom 28.6.2022, S. 27).

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass im Straßennetz in ihrem Hoheitsgebiet eine Mindestabdeckung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb sichergestellt ist.

Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass

- a) im TEN-V-Kernstraßennetz in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb errichtet werden, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind und die folgenden Anforderungen erfüllen:
  - i) bis zum 31. Dezember 2025 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 400 kW und verfügt über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW;
  - ii) bis zum 31. Dezember 2027 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 600 kW und verfügt über mindestens zwei Ladepunkte mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW;
- b) im TEN-V-Gesamtstraßennetz in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb errichtet werden, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind und die folgenden Anforderungen erfüllen:
  - i) bis zum 31. Dezember 2027 bietet jeder Ladestandort auf mindestens 50 % der Länge des TEN-V-Gesamtstraßennetzes eine Ladeleistung von mindestens 300 kW und verfügt über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW;
  - ii) bis zum 31. Dezember 2030 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 300 kW und verfügt über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW;
  - iii) bis zum 31. Dezember 2035 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 600 kW bieten und verfügt über mindestens zwei Ladepunkte mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW.

(5) Die Berechnung des Prozentsatzes der Länge des TEN-V-Gesamtstraßennetzes gemäß Absatz 4 Buchstaben b Ziffer i erfolgt auf der Grundlage folgender Elemente:

- a) Für die Berechnung des Nenners: die gesamte Länge des TEN-V-Gesamtstraßennetzes innerhalb des Hoheitsgebiets des Mitgliedstaats;
- b) für die Berechnung des Zählers: die kumulierte Länge der Abschnitte des TEN-V-Gesamtstraßennetzes zwischen zwei öffentlich zugänglichen Ladestandorten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb, die die Anforderungen von Absatz 4 Buchstabe b Ziffer i erfüllen, mit Ausnahme von Abschnitten des TEN-V-Gesamtstraßennetzes zwischen zwei dieser Ladestandorte, die mehr als 60 km voneinander entfernt sind.

(6) Entlang der Straßen des TEN-V-Straßennetzes kann für beide Fahrtrichtungen ein einziger öffentlich zugänglicher Ladestandort für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb errichtet werden, sofern

- a) der Ladestandort von beiden Fahrtrichtungen aus leicht zugänglich ist;
- b) der Ladestandort angemessen ausgeschildert ist;
- c) die in Absatz 4 festgelegten Anforderungen in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen Ladestandorten, die Gesamtladeleistung des Ladestandorts, die Anzahl der Ladepunkte und die Ladeleistung einzelner Ladepunkte, die für eine einzelne Fahrtrichtung gelten, für beide Fahrtrichtungen erfüllt sind.

(7) Abweichend von Absatz 4 des vorliegenden Artikels können die Mitgliedstaaten auf Straßen des TEN-V-Netzes mit einem durchschnittlichen Gesamttagverkehr im Jahr von weniger als 8 500 Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und in dem Fall, dass sich der Aufbau einer Infrastruktur unter sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Aspekten nicht rechtfertigen lässt, vorsehen, dass ein öffentlich zugänglicher Ladestandort für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb beide Fahrtrichtungen bedient, sofern die Anforderungen gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen Ladestandorten, die Gesamtladeleistung des Ladestandorts, die Anzahl der Ladepunkte und die Ladeleistung einzelner Ladepunkte, die für eine einzelne Fahrtrichtung gelten, erfüllt sind und der Ladestandort von beiden Fahrtrichtungen aus leicht zugänglich und angemessen ausgeschildert ist. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Fälle mit, in denen sie von der in diesem Absatz genannten Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht haben. Die Mitgliedstaaten überprüfen diese Fälle alle zwei Jahre im Rahmen der nationalen Fortschrittsberichte gemäß Artikel 15.

(8) Abweichend von Absatz 4 des vorliegenden Artikels können die Mitgliedstaaten auf Straßen des TEN-V-Netzes mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehr im Jahr von weniger als 8 500 Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und in dem Fall, dass sich der Aufbau einer Infrastruktur unter sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Aspekten nicht rechtfertigen lässt, die Gesamtladeleistung eines öffentlich zugänglichen Ladestandorts für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, der gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels erforderlich ist, um bis zu 50 % verringern, sofern dieser Ladestandort nur eine Fahrtrichtung bedient und die anderen Anforderungen gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen Ladestandorten, die Anzahl der Ladepunkte und die Ladeleistung einzelner Ladepunkte erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Fälle mit, in denen sie von der in diesem Absatz genannten Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht haben. Die Mitgliedstaaten überprüfen diese Fälle alle zwei Jahre im Rahmen der nationalen Fortschrittsberichte gemäß Artikel 15.

(9) Abweichend von der Anforderung in Bezug auf die maximale Entfernung von 60 km zwischen den öffentlich zugänglichen Ladestandorten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge gemäß Absatz 4 Buchstaben a und b des vorliegenden Artikels können die Mitgliedstaaten für solche Ladestandorte entlang der Straßen des TEN-V-Netzes mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehr im Jahr von weniger als 3 000 Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen eine größere Entfernung von bis zu 100 km zulassen, sofern die Entfernung zwischen den Ladestandorten angemessen ausgeschildert ist. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Fälle mit, in denen sie von der in diesem Absatz genannten Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht haben. Die Mitgliedstaaten überprüfen diese Fälle alle zwei Jahre im Rahmen der nationalen Fortschrittsberichte gemäß Artikel 15.

(10) Hat ein Mitgliedstaat der Kommission einen Fall gemeldet, in dem er von einer Ausnahmeregelung gemäß Absatz 7 Gebrauch gemacht hat, so gelten die Anforderungen gemäß Absatz 4 Buchstaben a und b in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen Ladestandorten als erfüllt.

(11) Benachbarte Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernstraßennetzes und des TEN-V-Gesamtstraßennetzes die in Absatz 4 Buchstaben a und b genannten Höchstentfernungen nicht überschritten werden.

#### Artikel 4

### **Ziele für die Stromladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass in ihrem Hoheitsgebiet eine Mindestabdeckung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb sichergestellt ist.

Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass

- a) bis zum 31. Dezember 2025 entlang mindestens 15 % der Länge des TEN-V-Straßennetzes öffentlich zugängliche Ladestandorte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb in jeder Fahrtrichtung errichtet werden und dass jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 1 400 kW bietet und über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 350 kW verfügt;
- b) bis zum 31. Dezember 2027 entlang mindestens 50 % der Länge des TEN-V-Straßennetzes öffentlich zugängliche Ladestandorte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb in jeder Fahrtrichtung errichtet werden und dass jeder Ladestandort
  - i) entlang des TEN-V-Kernstraßennetzes eine Ladeleistung von mindestens 2 800 kW bietet und über mindestens zwei Ladepunkte mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 350 kW verfügt;
  - ii) entlang des TEN-V-Gesamtstraßennetzes eine Ladeleistung von mindestens 1 400 kW bietet und über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 350 kW verfügt;
- c) bis zum 31. Dezember 2030 entlang des TEN-V-Kernstraßennetzes öffentlich zugängliche Ladestandorte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb in jeder Fahrtrichtung in einer Entfernung von höchstens 60 km voneinander errichtet werden und dass jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 3 600 kW bietet und über mindestens zwei Ladepunkte mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 350 kW verfügt;

- d) bis zum 31. Dezember 2030 entlang des TEN-V-Gesamtstraßennetzes öffentlich zugängliche Ladestandorte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb in jeder Fahrtrichtung in einer Entfernung von höchstens 100 km voneinander errichtet werden und dass jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 1 500 kW bietet und über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 350 kW verfügt;
- e) bis zum 31. Dezember 2027 auf jedem sicheren und gesicherten Parkplatz mindestens zwei öffentlich zugängliche Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 100 kW eingesetzt werden;
- f) bis zum 31. Dezember 2030 auf jedem sicheren und gesicherten Parkplatz mindestens vier öffentlich zugängliche Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 100 kW eingesetzt werden;
- g) bis zum 31. Dezember 2025 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb mit einer Gesamtladeleistung von mindestens 900 kW, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW abgegeben wird, errichtet werden;
- h) bis zum 31. Dezember 2030 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb mit einer Gesamtladeleistung von mindestens 1 800 kW, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW abgegeben wird, errichtet werden.

(2) Die Berechnung des Prozentsatzes des TEN-V-Straßennetzes gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b erfolgt auf der Grundlage folgender Elemente:

- a) Für die Berechnung des Nenners: die gesamte Länge des TEN-V-Straßennetzes innerhalb des Hoheitsgebiets des Mitgliedstaats;
- b) für die Berechnung des Zählers: die kumulierte Länge der Abschnitte des TEN-V-Straßennetzes zwischen zwei öffentlich zugänglichen Ladestandorten für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb, die die Anforderungen von Absatz 1 Buchstabe a bzw. b erfüllen, mit Ausnahme von Abschnitten des TEN-V-Straßennetzes zwischen zwei dieser Ladestandorte, die mehr als 120 km voneinander entfernt sind.

(3) Entlang der Straßen des TEN-V-Straßennetzes kann für beide Fahrtrichtungen ein einziger öffentlich zugänglicher Ladestandort für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb errichtet werden, sofern

- a) der Ladestandort von beiden Fahrtrichtungen aus leicht zugänglich ist;
- b) der Ladestandort angemessen ausgeschildert ist;
- c) die in Absatz 1 festgelegten Anforderungen in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen Ladestandorten, die Gesamtladeleistung des Ladestandorts, die Anzahl der Ladepunkte und die Ladeleistung einzelner Ladepunkte, die für eine einzelne Fahrtrichtung gelten, für beide Fahrtrichtungen erfüllt sind.

(4) Abweichend von Absatz 1 des vorliegenden Artikels können die Mitgliedstaaten auf Straßen des TEN-V-Netzes mit einem durchschnittlichen Gesamttagungsverkehr im Jahr von weniger als 2 000 schweren Nutzfahrzeugen und in dem Fall, dass sich der Aufbau einer Infrastruktur unter sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Aspekten nicht rechtfertigen lässt, vorsehen, dass ein öffentlich zugänglicher Ladestandort für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb beide Fahrtrichtungen bedient, sofern die Anforderungen gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen Ladestandorten, die Gesamtladeleistung des Ladestandorts, die Anzahl der Ladepunkte und die Ladeleistung einzelner Ladepunkte, die für eine einzelne Fahrtrichtung gelten, erfüllt sind und der Ladestandort von beiden Fahrtrichtungen aus leicht zugänglich und angemessen ausgeschildert ist. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Fälle mit, in denen sie von der in diesem Absatz genannten Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht haben. Die Mitgliedstaaten überprüfen diese Fälle alle zwei Jahre im Rahmen der nationalen Fortschrittsberichte gemäß Artikel 15.

(5) Abweichend von Absatz 1 des vorliegenden Artikels können die Mitgliedstaaten auf Straßen des TEN-V-Netzes mit einem durchschnittlichen Gesamttagungsverkehr im Jahr von weniger als 2 000 schweren Nutzfahrzeugen und in dem Fall, dass sich der Aufbau einer Infrastruktur unter sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Aspekten nicht rechtfertigen lässt, die Gesamtladeleistung eines öffentlich zugänglichen Ladestandorts für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb, der gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels erforderlich ist, um bis zu 50 % verringern, sofern dieser Ladestandort nur eine Fahrtrichtung bedient und die anderen Anforderungen gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen Ladestandorten, die Anzahl der Ladepunkte und die Ladeleistung einzelner Ladepunkte

erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Fälle mit, in denen sie von der in diesem Absatz genannten Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht haben. Die Mitgliedstaaten überprüfen diese Fälle alle zwei Jahre im Rahmen der nationalen Fortschrittsberichte gemäß Artikel 15.

(6) Abweichend von der Anforderung in Bezug auf die maximale Entfernung von 60 km zwischen den öffentlich zugänglichen Ladestandorten für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb gemäß Absatz 1 Buchstabe c des vorliegenden Artikels können die Mitgliedstaaten für solche Ladestandorte entlang der Straßen des TEN-V-Kernnetzes mit einem durchschnittlichen Gesamttagungsverkehr im Jahr von weniger als 800 schweren Nutzfahrzeugen eine größere Entfernung von bis zu 100 km zulassen, sofern die Entfernung zwischen den Ladestandorten angemessen ausgeschildert ist. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Fälle mit, in denen sie von der in diesem Absatz genannten Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht haben. Die Mitgliedstaaten überprüfen diese Fälle alle zwei Jahre im Rahmen der nationalen Fortschrittsberichte gemäß Artikel 15.

(7) Hat ein Mitgliedstaat der Kommission einen Fall gemeldet, in dem er von einer Ausnahmeregelung gemäß Absatz 6 Gebrauch gemacht hat, so gelten die Anforderungen gemäß Absatz 1 Buchstabe c in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen Ladestandorten als erfüllt.

(8) Abweichend von den Anforderungen in Absatz 1 Buchstaben a, b, c und d in Bezug auf die Gesamtladeleistung öffentlich zugänglicher Ladestandorte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb und von der Anforderung in Absatz 1 Buchstabe c in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen diesen Ladestandorten kann Zypern bei der Kommission unter Angabe von Gründen eine Genehmigung auf Anwendung niedrigerer Anforderungen in Bezug auf die Gesamtladeleistung öffentlich zugänglicher Ladestandorte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb oder auf Anwendung einer längeren Höchstentfernung von bis zu 100 km zwischen diesen Ladestandorten oder beides beantragen, sofern ein solcher Antrag, wenn er genehmigt wird, den Verkehr von schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb in diesem Mitgliedstaat nicht behindern würde.

Die Kommission erlässt innerhalb von sechs Monaten nach Eingang eines nach Unterabsatz 1 unter Angabe von Gründen gestellten Antrags eine im jeweiligen Einzelfall gerechtfertigte Entscheidung. Jede Genehmigung, die Zypern aufgrund eines solchen Beschlusses erteilt wird, hat eine Gültigkeitsdauer von höchstens vier Jahren. Möchte Zypern die Geltungsdauer der Genehmigung verlängern, so kann es vor Ablauf der Genehmigung bei der Kommission einen weiteren begründeten Antrag stellen.

(9) Bis zum 31. Dezember 2030 stellen benachbarte Mitgliedstaaten sicher, dass auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernstraßennetzes und TEN-V-Gesamtstraßennetzes die in Absatz 1 Buchstaben c und d genannten Höchstentfernungen zwischen Ladestandorten nicht überschritten werden. Vor diesem Zeitpunkt gilt den grenzüberschreitenden Abschnitten besondere Aufmerksamkeit, und benachbarte Mitgliedstaaten unternehmen, sobald sie die Ladeinfrastruktur entlang der grenzüberschreitenden Abschnitte des TEN-V-Straßennetzes errichten, alles in ihrer Macht Stehende, um diese Höchstentfernungen einzuhalten.

## Artikel 5

### Ladeinfrastruktur

(1) Die Betreiber von Ladepunkten bieten an den von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkten Endnutzern die Möglichkeit, ihr Elektrofahrzeug punktuell aufzuladen.

An öffentlich zugänglichen Ladepunkten, die ab dem 13. April 2024 errichtet werden, muss punktueller Aufladen unter Verwendung eines in der Union weitverbreiteten Zahlungsinstruments möglich sein. Zu diesem Zweck akzeptieren die Betreiber von Ladepunkten an diesen Punkten elektronische Zahlungen über Endgeräte und Einrichtungen, die für Zahlungsdienste genutzt werden, darunter mindestens eines der folgenden Geräte:

- a) Zahlungskartenleser,
- b) Geräte mit einer Kontaktlosfunktion, mit der zumindest Zahlungskarten gelesen werden können;
- c) für öffentlich zugängliche Ladepunkte mit einer Ladeleistung von weniger als 50 kW Geräte, die eine Internetverbindung nutzen und einen sicheren Zahlungsvorgang ermöglichen, etwa solche, die einen spezifischen Quick-Response-Code erzeugen.

Ab dem 1. Januar 2027 stellen die Betreiber von Ladepunkten sicher, dass alle von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 kW oder mehr, die entlang des TEN-V-Straßennetzes oder auf einem sicheren und gesicherten Parkplatz errichtet werden, einschließlich Ladepunkten, die vor dem 13. April 2024 errichtet werden, den Anforderungen in den Buchstaben a oder b entsprechen.

Ein Zahlungsendgerät oder eine Zahlungseinrichtung gemäß Unterabsatz 2 kann eine Reihe von öffentlich zugänglichen Ladepunkten innerhalb eines Ladestandorts bedienen.

Die Anforderungen dieses Absatzes gelten nicht für öffentlich zugängliche Ladepunkte, an denen keine Zahlung für den Aufladedienst verlangt wird.

(2) Wenn die Betreiber von Ladepunkten an einem von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkt eine automatische Authentifizierung anbieten, so stellen sie sicher, dass die Endnutzer stets das Recht haben, die automatische Authentifizierung nicht zu nutzen, und ihr Fahrzeug stattdessen entweder gemäß Absatz 1 punktuell aufzuladen oder eine andere an diesem Ladepunkt angebotene vertragsbasierte Zahlungslösung zu nutzen. Die Betreiber von Ladepunkten zeigen den Endnutzern diese Option deutlich an und bieten sie ihnen auf geeignete Weise an jedem öffentlich zugänglichen Ladepunkt, den sie betreiben und an dem eine automatische Authentifizierung möglich ist, an.

(3) Die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte berechneten Preise müssen angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte dürfen durch die berechneten Preise nicht zwischen Endnutzern und Mobilitätsdienstleistern oder zwischen verschiedenen Mobilitätsdienstleistern diskriminieren. Eine Differenzierung des Preisniveaus darf allerdings stattfinden, jedoch nur, wenn die Differenzierung verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist.

(4) An öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit einer Ladeleistung von 50 kW oder mehr beruht der vom Betreiber berechnete Ad-hoc-Preis auf dem Preis pro kWh für den gelieferten Strom. Darüber hinaus können die Betreiber dieser Ladepunkte eine Nutzungsgebühr als Preis pro Minute erheben, um eine lange Belegung des Ladepunkts zu verhindern.

Die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte mit einer Ladeleistung von 50 kW oder mehr weisen an den Ladestationen den Ad-hoc-Preis pro kWh und etwaige Nutzungsentgelte als Preise pro Minute aus, damit diese Informationen den Endnutzern vor Einleitung eines Ladevorgangs bekannt sind und der Preisvergleich erleichtert wird.

Die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte mit einer Ladeleistung von weniger als 50 kW stellen die Informationen über den Ad-hoc-Preis mit all seinen Preiskomponenten an den von ihnen betriebenen Ladestationen klar und leicht zur Verfügung, damit diese Informationen den Endnutzern vor Einleitung eines Ladevorgangs bekannt sind und der Preisvergleich erleichtert wird. Die anwendbaren Preisbestandteile sind in folgender Reihenfolge darzustellen:

- Preis pro kWh,
- Preis pro Minute,
- Preis pro Ladevorgang, und
- jede andere anwendbare Preiskomponente.

Die Unterabsätze 1 und 2 gelten für alle Ladepunkte, die ab dem 13. April 2024 errichtet werden.

(5) Die von Mobilitätsdienstleistern den Endnutzern berechneten Preise müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Mobilitätsdienstleister stellen Endnutzern vor Beginn des beabsichtigten Ladevorgangs alle geltenden Preisinformationen, die für den jeweiligen Ladevorgang spezifisch sind, durch frei zugängliche, weitverbreitete elektronische Mittel zur Verfügung, mit einer klaren Unterscheidung zwischen allen Preisbestandteilen, einschließlich der anwendbaren e-Roaming-Kosten und anderer vom Mobilitätsdienstleister erhobener Gebühren oder Entgelte. Die Gebühren müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Mobilitätsdienstleister dürfen keine zusätzlichen Entgelte für grenzüberschreitendes e-Roaming erheben.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Behörden den Markt für die Ladeinfrastruktur regelmäßig überwachen und insbesondere die Einhaltung der Absätze 3 und 5 durch die Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister überwachen. Die Mitgliedstaaten bemühen sich ferner sicherzustellen, dass ihre Behörden möglicherweise unlautere Geschäftspraktiken, die Verbraucher betreffen, regelmäßig überwachen.

- (7) Bis zum 14. Oktober 2024 stellen die Betreiber von Ladepunkten sicher, dass alle von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte digital vernetzte Ladepunkte sind.
- (8) Die Betreiber von Ladepunkten stellen sicher, dass alle von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte, die nach dem 13. April 2024 errichtet werden oder nach dem 14. Oktober 2024 instand gesetzt werden, zu intelligentem Laden fähig sind.
- (9) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass auf Park- und Rastplätzen entlang des TEN-V-Straßennetzes, auf denen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe installiert ist, der genaue Standort der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe angemessen ausgeschildert ist.
- (10) Bis zum 14. April 2025 stellen die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte sicher, dass alle öffentlich zugänglichen Gleichstrom-Ladepunkte, die von ihnen betrieben werden, über ein fest installiertes Ladekabel verfügen.
- (11) Ist der Betreiber eines Ladepunkts nicht dessen Eigentümer, so stellt der Eigentümer dem Betreiber gemäß den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen einen Ladepunkt mit den technischen Merkmalen zur Verfügung, die es dem Betreiber ermöglichen, den Verpflichtungen in den Absätzen 2, 7, 8 und 10 nachzukommen.

#### Artikel 6

### Ziele für die Infrastruktur zur Wasserstoffbetankung von Straßenfahrzeugen

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 31. Dezember 2030 eine Mindestanzahl öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen in ihrem Hoheitsgebiet errichtet wird.

Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass bis zum 31. Dezember 2030 öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen, die für eine kumulative Kapazität von mindestens 1 t/Tag ausgelegt sind und über mindestens eine 700-bar-Zapfsäule verfügen, errichtet werden, die im TEN-V-Kernnetz nicht mehr als 200 km voneinander entfernt sind.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 31. Dezember 2030 an jedem städtischen Knoten mindestens eine öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelle errichtet wird. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine Analyse für die Bestimmung des jeweils besten Standorts solcher Tankstellen durchgeführt wird, und dass die Analyse insbesondere die Errichtung solcher Tankstellen an multimodalen Knotenpunkten, an denen auch andere Verkehrsträger versorgt werden könnten, prüft.

Die Mitgliedstaaten legen in ihren nationalen Strategierahmen einen klaren linearen Zielpfad für die Erreichung der Ziele für 2030 fest, sowie ein klares indikatives Ziel für 2027, das eine ausreichende Abdeckung des TEN-V-Kernnetzes im Hinblick auf die Deckung der sich entwickelnden Marktnachfrage gewährleistet.

- (2) Benachbarte Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernnetzes die in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannte Höchstentfernung nicht überschritten wird.
- (3) Der Betreiber einer öffentlich zugänglichen Tankstelle oder, falls der Betreiber nicht der Eigentümer ist, deren Eigentümer stellt gemäß den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen sicher, dass die Tankstelle für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie schwere Nutzfahrzeuge ausgelegt ist.
- (4) Abweichend von Absatz 1 des vorliegenden Artikels können die Mitgliedstaaten auf Straßen des TEN-V-Kernnetzes mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehr im Jahr von weniger als 2 000 schweren Nutzfahrzeugen und in dem Fall, dass sich der Aufbau einer Infrastruktur unter sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Aspekten nicht rechtfertigen lässt, die Kapazität einer öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstelle, die gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels erforderlich ist, um bis zu 50 % verringern, sofern die Anforderungen gemäß jenem Absatz in Bezug auf die maximale Entfernung zwischen Wasserstofftankstellen und den Zapfsäulendruck erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Fälle mit, in denen sie von der in diesem Absatz genannten Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht haben. Die Mitgliedstaaten überprüfen diese Fälle alle zwei Jahre im Rahmen der nationalen Fortschrittsberichte gemäß Artikel 15.
- (5) Abweichend von Absatz 1 des vorliegenden Artikels können die Mitgliedstaaten, wenn die Kosten für den Aufbau der Infrastruktur in keinem Verhältnis zum Nutzen, einschließlich des Nutzens für die Umwelt, stehen, beschließen, Absatz 1 des vorliegenden Artikels nicht anzuwenden auf
- a) Gebiete in äußerster Randlage der Union gemäß Artikel 349 AEUV, oder

- b) Inseln, die unter die Begriffsbestimmung für kleine Verbundnetze oder kleine isolierte Netze gemäß der Richtlinie (EU) 2019/944 fallen.

In solchen Fällen begründen die Mitgliedstaaten ihre Entscheidung gegenüber der Kommission und stellen alle einschlägigen Informationen in ihren nationalen Strategierahmen zur Verfügung.

#### Artikel 7

### Infrastruktur für die Wasserstoffbetankung

- (1) Die Betreiber öffentlich zugänglicher Wasserstoffzapfstellen bieten an den von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Zapfstellen Endnutzern die Möglichkeit, punktuell zu betanken.

Punktuelles Betanken muss an allen öffentlich zugänglichen Wasserstoffzapfstellen unter Verwendung eines in der Union weitverbreiteten Zahlungsinstruments möglich sein. Zu diesem Zweck akzeptieren die Betreiber dieser Zapfstellen elektronische Zahlungen über Endgeräte und Einrichtungen, die für Zahlungsdienste genutzt werden, darunter mindestens eines der folgenden Geräte:

- a) Zahlungskartenleser,
- b) Geräte mit einer Kontaktlosfunktion, mit der zumindest Zahlungskarten gelesen werden können.

Für öffentlich zugängliche Wasserstoffzapfstellen, die nach dem 13. April 2024 errichtet werden, gelten die Anforderungen gemäß diesem Absatz ab dem Zeitpunkt der Errichtung. Für öffentlich zugängliche Zapfstellen, die vor dem 13. April 2024 errichtet werden, gelten die Anforderungen gemäß diesem Absatz ab dem 14. Oktober 2024.

Ist der Betreiber einer Wasserstoff-Zapfstelle nicht deren Eigentümer, so stellt der Eigentümer dem Betreiber gemäß den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen Wasserstoff-Zapfstellen mit den technischen Merkmalen zur Verfügung, die es dem Betreiber ermöglichen, den Verpflichtungen in diesem Absatz nachzukommen.

- (2) Die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Wasserstoff-Zapfstellen berechneten Preise müssen angemessen, einfach und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Betreiber öffentlich zugänglicher Wasserstoff-Zapfstellen dürfen durch die berechneten Preise nicht zwischen Endnutzern und Mobilitätsdienstleistern oder zwischen verschiedenen Mobilitätsdienstleistern diskriminieren. Eine Differenzierung des Preisniveaus darf allerdings stattfinden, jedoch nur, wenn die Differenzierung objektiv gerechtfertigt ist.

- (3) Die Betreiber von Wasserstoff-Zapfstellen weisen die Informationen über den Ad-hoc-Preis pro kg an den von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellen deutlich aus, damit diese Informationen den Endnutzern vor Einleitung eines Ladevorgangs bekannt sind und der Preisvergleich erleichtert wird.

- (4) Die Betreiber öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen dürfen den Kunden Wasserstoff-Betankungsdienste auf der Grundlage eines Vertrags, auch im Namen und Auftrag anderer Mobilitätsdienstleister, erbringen. Die von Mobilitätsdienstleistern den Endnutzern berechneten Preise müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Die Mobilitätsdienstleister stellen Endnutzern vor Beginn des Betankungsvorgangs alle Preisinformationen, die für den jeweiligen Betankungsvorgang spezifisch sind, durch frei zugängliche, weitverbreitete elektronische Mittel zur Verfügung, mit einer klaren Unterscheidung zwischen den vom Betreiber der Wasserstoff-Zapfstelle berechneten Preisbestandteilen, einschließlich der anwendbaren e-Roaming-Kosten und anderer von ihnen erhobener Gebühren oder Entgelte.

#### Artikel 8

### Infrastruktur für Flüssigmethan für Straßenfahrzeuge

Die Mitgliedstaaten stellen bis zum 31. Dezember 2024 sicher, dass zumindest entlang des TEN-V-Kernnetzes eine angemessene Anzahl von öffentlich zugänglichen Flüssigmethanzapfstellen errichtet wird, damit bei entsprechender Nachfrage gewährleistet ist, dass mit Flüssigmethan betriebene schwere Nutzfahrzeuge in der gesamten Union verkehren können, sofern die Kosten im Vergleich zum Nutzen, einschließlich des Nutzens für die Umwelt, nicht unverhältnismäßig sind.

## Artikel 9

### Ziele für die landseitige Stromversorgung in Seehäfen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes eine landseitige Mindeststromversorgung für im Seeverkehr eingesetzte Containerschiffe und im Seeverkehr eingesetzte Fahrgastschiffe besteht.

Zu diesem Zweck ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um bis zum 31. Dezember 2029 sicherzustellen, dass

- a) Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und Seehäfen des TEN-V-Gesamtnetzes, in denen die Anzahl der Hafenanläufe von Containerseeschiffen mit einer Bruttoreaumzahl über 5 000, die am Kai festgemacht werden, in den vorangegangenen drei Jahren im Jahresdurchschnitt mehr als 100 beträgt, so ausgestattet sind, dass sie jedes Jahr für mindestens 90 % der Gesamtzahl der Hafenanläufe von Containerseeschiffen mit einer Bruttoreumzahl über 5 000, die am Kai festgemacht werden, an dem betreffenden Seehafen landseitige Stromversorgung bieten;
- b) Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und Seehäfen des TEN-V-Gesamtnetzes, in denen die Anzahl der Hafenanläufe von im Seeverkehr eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreumzahl über 5 000 und im Seeverkehr eingesetzten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit einer Bruttoreumzahl über 5 000, die am Kai festgemacht werden, in den vorangegangenen drei Jahren im Jahresdurchschnitt mehr als 40 beträgt, so ausgestattet sind, dass sie jedes Jahr für mindestens 90 % der Gesamtzahl der Hafenanläufe von im Seeverkehr eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreumzahl über 5 000 und im Seeverkehr eingesetzten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen mit einer Bruttoreumzahl über 5 000, die am Kai festgemacht werden, an dem betreffenden Seehafen landseitige Stromversorgung bieten;
- c) Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und Seehäfen des TEN-V-Gesamtnetzes, in denen die Anzahl der Hafenanläufe von im Seeverkehr eingesetzten Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreumzahl über 5 000, die keine im Seeverkehr eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder im Seeverkehr eingesetzten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind und die am Kai festgemacht werden, in den vorangegangenen drei Jahren im Jahresdurchschnitt mehr als 25 beträgt, so ausgestattet sind, dass sie mindestens 90 % der Gesamtzahl der Hafenanläufe von im Seeverkehr eingesetzten Fahrgastschiffen mit einer Bruttoreumzahl über 5 000, die keine im Seeverkehr eingesetzten Ro-Ro-Fahrgastschiffe oder im Seeverkehr eingesetzten Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge sind und die am Kai festgemacht werden, an dem betreffenden Seehafen landseitige Stromversorgung bieten.

(2) Die Hafenanläufe der in Artikel 6 Absatz 5 Buchstaben a, b, c, e und g der Verordnung (EU) 2023/1805 genannten Schiffe werden bei der Bestimmung der Gesamtzahl der Hafenanläufe von Schiffen, die am Kai des betreffenden Seehafens gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels festgemacht werden, nicht berücksichtigt.

(3) Befindet sich der Seehafen des TEN-V-Kernnetzes oder der Seehafen des TEN-V-Gesamtnetzes auf einer Insel oder in einem Gebiet in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 AEUV oder auf dem Gebiet von Ceuta und Melilla und ist er nicht direkt an das Stromnetz des Festlands oder im Fall eines Gebiets in äußerster Randlage oder von Ceuta und Melilla nicht an das Stromnetz eines Nachbarlandes angeschlossen, so gilt Absatz 1 des vorliegenden Artikels erst, wenn ein solcher Anschluss hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Stromkapazität aus nichtfossilen Energieträgern erzeugt wird, um — je nachdem, was zutrifft — den Bedarf der Insel, des Gebiets in äußerster Randlage oder von Ceuta und Melilla zu decken.

## Artikel 10

### Ziele für die landseitige Stromversorgung in Binnenhäfen

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass

- a) bis zum 31. Dezember 2024 in allen Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes mindestens eine Anlage zur landseitigen Stromversorgung von Binnenschiffen errichtet wird;
- b) bis zum 31. Dezember 2029 in allen Binnenhäfen des TEN-V-Gesamtnetzes mindestens eine Anlage zur landseitigen Stromversorgung von Binnenschiffen errichtet wird.

### Artikel 11

#### **Ziele für die Versorgung mit Flüssigmethan in Seehäfen**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 31. Dezember 2024 in den in Absatz 2 genannten Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes eine angemessene Anzahl an Flüssigmethanzapfstellen errichtet wird, damit Seeschiffe im gesamten TEN-V-Kernnetz verkehren können. Die Mitgliedstaaten arbeiten erforderlichenfalls mit benachbarten Mitgliedstaaten zusammen, um eine angemessene Abdeckung des TEN-V-Kernnetzes sicherzustellen.
- (2) Die Mitgliedstaaten benennen in ihren nationalen Strategierahmen die Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes, die Zugang zu Flüssigmethanzapfstellen gemäß Absatz 1 schaffen müssen, wobei die Entwicklung eines Hafens, bereits bestehende Flüssigmethanzapfstellen und die tatsächliche Nachfrage auf dem Markt, sowohl kurz- als auch langfristig, und auch andere Entwicklungen zu berücksichtigen sind.

### Artikel 12

#### **Ziele für die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge**

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass auf allen Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge sichergestellt ist, und zwar
- a) bis zum 31. Dezember 2024 an allen Luftfahrzeugflugsteigpositionen, die für den gewerblichen Luftverkehr zum Ein- oder Ausstieg der Fluggäste oder zum Be- oder Entladen von Gütern genutzt werden;
  - b) bis zum 31. Dezember 2029 an allen Luftfahrzeugvorfeldpositionen, die für den gewerblichen Luftverkehr zum Ein- oder Ausstieg der Fluggäste oder zum Be- oder Entladen von Gütern genutzt werden.
- (2) Die Mitgliedstaaten können Flughäfen des TEN-V-Netzes, die in den letzten drei Jahren durchschnittlich weniger als 10 000 gewerbliche Flugbewegungen pro Jahr aufwiesen, von der Verpflichtung befreien, stationäre Luftfahrzeuge an allen Luftfahrzeugvorfeldpositionen mit Strom zu versorgen.
- (3) Absatz 1 gilt nicht für speziell eingerichtete Enteisungsstände, für Stände in ausgewiesenen militärischen Bereichen und für Stände, die speziell für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt mit einem Starthöchstgewicht von unter 5,7 Tonnen vorgesehen sind.
- (4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass spätestens ab 1. Januar 2030 der gemäß Absatz 1 gelieferte Strom aus dem Stromnetz kommt oder vor Ort ohne Nutzung fossiler Brennstoffe erzeugt wird.

### Artikel 13

#### **Eisenbahninfrastruktur**

In Bezug auf Eisenbahninfrastrukturen, die nicht unter die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 fallen, bewerten die Mitgliedstaaten die Entwicklung von für alternative Kraftstoffe konzipierten Technologien und Antriebssystemen für Streckenabschnitte, die aus technischen Gründen oder aus Gründen der Kosteneffizienz nicht vollständig elektrifiziert werden können, z. B. Wasserstoff- oder batteriebetriebene Züge, und gegebenenfalls den Bedarf an Lade- und Betankungsinfrastruktur.

### Artikel 14

#### **Nationaler Strategierahmen**

- (1) Jeder Mitgliedstaat erarbeitet bis zum 31. Dezember 2024 den Entwurf eines nationalen Strategierahmens für die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich sowie für den Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen und übermittelt ihn der Kommission.

- (2) Der nationale Strategierahmen muss mindestens folgende Elemente umfassen:
- a) eine Bewertung des gegenwärtigen Stands und der zukünftigen Entwicklung des Markts für alternative Kraftstoffe im Verkehrsbereich und der Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, wobei der intermodale Zugang zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und gegebenenfalls die durchgehende grenzübergreifende Abdeckung sowie die Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf Inseln und in Gebieten in äußerster Randlage berücksichtigt werden;
  - b) nationale Einzel- und Gesamtziele gemäß den Artikeln 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 und 12, für die in dieser Verordnung verbindliche nationale Zielvorgaben festgelegt sind;
  - c) Strategien und Maßnahmen, die für die Erreichung der verbindlichen Einzel- und Gesamtziele gemäß dem Buchstaben b erforderlich sind;
  - d) geplante oder angenommene Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für firmeneigene Fahrzeugflotten, insbesondere für Ladestationen und Wasserstofftankstellen für öffentliche Verkehrsdienste und Carsharing-Ladestationen;
  - e) geplante oder angenommene Maßnahmen zur Förderung und Erleichterung der Errichtung von Ladestationen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie schwere Nutzfahrzeuge an privaten Standorten, die nicht öffentlich zugänglich sind;
  - f) geplante oder angenommene Maßnahmen zur Förderung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe an städtischen Knoten, insbesondere in Bezug auf öffentlich zugängliche Ladepunkte;
  - g) geplante oder angenommene Maßnahmen zur Förderung einer ausreichenden Anzahl öffentlich zugänglicher Schnellladepunkte;
  - h) geplante oder angenommene Maßnahmen, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass die Errichtung und der Betrieb von Ladepunkten, einschließlich der geografischen Verteilung von bidirektionalen Ladepunkten, zur Flexibilität des Energiesystems und zur Durchdringung des Stromsystems mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen beitragen;
  - i) Maßnahmen, die die barrierefreie Zugänglichkeit von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe für ältere Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Menschen mit Behinderungen im Einklang mit den Barrierefreiheitsanforderungen der Richtlinie (EU) 2019/882 gewährleisten;
  - j) geplante oder angenommene Maßnahmen zur Beseitigung möglicher Hindernisse bei der Planung, der Genehmigung, der Beschaffung und dem Betrieb von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe;
  - k) eine Übersicht über den Sachstand, die Perspektiven und die geplanten Maßnahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Seehäfen, außer für Flüssigmethan und landseitige Stromversorgung, zur Nutzung durch Seeschiffe, beispielsweise für Wasserstoff, Ammoniak, Methanol und Strom;
  - l) einen Überblick über den Sachstand, die Perspektiven und die geplanten Maßnahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, einschließlich Zielvorgaben, wichtiger Meilensteine und der erforderlichen Finanzierung, für Wasserstoff- oder batteriebetriebene Züge auf TEN-V-Streckenabschnitten, die nicht elektrifiziert werden können;
  - m) einen Überblick über den Sachstand, die Perspektiven und die geplanten Maßnahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Flughäfen, außer für die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge, z. B. für das elektrische Aufladen und das Betanken von Luftfahrzeugen mit Wasserstoff;
  - n) einen Überblick über den Sachstand, die Perspektiven und die geplanten Maßnahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Binnenschifffahrt, z. B. für Strom und Wasserstoff.

- (3) Der nationale Strategierahmen kann folgende Elemente umfassen:
- a) eine Übersicht über den Sachstand, die Perspektiven und die geplanten Maßnahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Seehäfen für Hafendienste im Sinne der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(31)</sup>, beispielsweise für Strom und Wasserstoff;
  - b) nationale Zielvorgaben und Maßnahmen zur Förderung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe entlang der Straßennetze, die nicht Teil des TEN-V-Kernnetzes oder des TEN-V-Gesamtnetzes sind, insbesondere in Bezug auf öffentlich zugängliche Ladepunkte;
  - c) Maßnahmen zur Sicherstellung des Zugangs zu Lade- und Betankungsinfrastrukturen auf dem gesamten Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats unter besonderer Berücksichtigung des ländlichen Raums, um für dessen Zugang und den territorialen Zusammenhalt zu sorgen;
  - d) Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Dichte der auf nationaler Ebene verfügbaren öffentlich zugänglichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe der Bevölkerungsdichte entspricht;
  - e) nationale Einzel- und Gesamtziele für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Bezug auf die Buchstaben a, b, c und d, für die in dieser Verordnung keine verbindlichen Zielvorgaben festgelegt sind.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Erfordernisse der einzelnen Verkehrsträger in ihrem Hoheitsgebiet in den nationalen Strategierahmen berücksichtigt werden.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in den nationalen Strategierahmen gegebenenfalls die Interessen der regionalen und lokalen Behörden, insbesondere bei der Lade- und Betankungsinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr, sowie der betroffenen Beteiligten berücksichtigt werden.
- (6) Erforderlichenfalls arbeiten die Mitgliedstaaten im Wege von Konsultationen oder gemeinsamen Strategierahmen zusammen, um sicherzustellen, dass die zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen kohärent sind und koordiniert werden. Die Mitgliedstaaten arbeiten insbesondere bei der Festlegung von Strategien für den Einsatz alternativer Kraftstoffe und für den Aufbau der entsprechenden Infrastruktur im Schiffsverkehr zusammen. Die Kommission unterstützt die Mitgliedstaaten bei dieser Zusammenarbeit.
- (7) Die Fördermaßnahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe müssen mit den einschlägigen Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen im Einklang stehen.
- (8) Die Mitgliedstaaten machen ihre Entwürfe der nationalen Strategierahmen öffentlich zugänglich und stellen sicher, dass die Öffentlichkeit frühzeitig und effektiv Gelegenheit erhält, an der Ausarbeitung dieser Entwürfe mitzuwirken.
- (9) Die Kommission bewertet die Entwürfe der nationalen Strategierahmen und kann Empfehlungen an die Mitgliedstaaten richten. Diese Empfehlungen werden spätestens sechs Monate, nachdem der Entwurf des nationalen Strategierahmens nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels vorgelegt wurde, abgegeben. Sie können insbesondere Folgendes betreffen:
- a) den Umfang der Einzel- und Gesamtziele im Hinblick auf die Erfüllung der Verpflichtungen in den Artikeln 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 und 13;
  - b) Strategien und Maßnahmen im Zusammenhang mit den nationalen Einzel- und Gesamtzielen.
- (10) Die Mitgliedstaaten tragen den etwaigen Empfehlungen der Kommission in ihren endgültigen nationalen Strategierahmen gebührend Rechnung. Greift der betroffene Mitgliedstaat eine Empfehlung oder einen wesentlichen Teil davon nicht auf, so erläutert er dies der Kommission in schriftlicher Form.
- (11) Bis zum 31. Dezember 2025 erstellen die Mitgliedstaaten ihren endgültigen nationalen Strategierahmen in einer leicht lesbaren und verständlichen Form und teilen ihn der Kommission mit. Diese endgültigen nationalen Strategierahmen werden von der Kommission öffentlich zugänglich gemacht.

<sup>(31)</sup> Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).

## Artikel 15

### Nationale Berichterstattung

- (1) Bis zum 31. Dezember 2027 und danach alle zwei Jahre legen die Mitgliedstaaten der Kommission eigenständige nationale Fortschrittsberichte über die Umsetzung ihres nationalen Strategierahmens vor. Der Bericht wird in leicht lesbarer und verständlicher Form erstellt und von der Kommission öffentlich zugänglich gemacht.
- (2) Der nationale Fortschrittsbericht muss die in Anhang I aufgeführten Informationen enthalten und gegebenenfalls eine einschlägige Begründung hinsichtlich des Niveaus der Verwirklichung der in Artikel 14 Absatz 2 genannten nationalen Einzel- und Gesamtziele einschließen sowie einen Hinweis auf die Maßnahmen, die zur Verwirklichung dieser Einzel- und Gesamtziele in Zukunft ergriffen werden sollen.
- (3) Die Mitgliedstaaten bewerten spätestens bis zum 30. Juni 2024 und danach alle drei Jahre, inwieweit Elektrofahrzeuge durch die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten zu einer höheren Flexibilität des Energiesystems, einschließlich ihrer Beteiligung am Regelreservemarkt, und einer höheren Aufnahme von Strom aus erneuerbaren Quellen beitragen konnten. Bei dieser Bewertung werden alle Arten von öffentlichen oder privaten Ladepunkten, einschließlich intelligenter oder bidirektionaler Ladepunkten, und alle Arten von Stromversorgungsstellen berücksichtigt und Empfehlungen bezüglich Art des Ladepunkts, zugrundeliegender Technik und geografischer Verteilung gegeben, damit den Nutzern die Integration ihrer Elektrofahrzeuge in das System erleichtert wird. Bei dieser Bewertung werden die geeigneten Maßnahmen ermittelt, die umzusetzen sind, um die Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen, einschließlich Maßnahmen zur Sicherstellung der Kohärenz der Infrastrukturplanung mit der entsprechenden Netzplanung. Diese Bewertung trägt den Beiträgen aller Interessenträger Rechnung und wird öffentlich zugänglich gemacht. Jeder Mitgliedstaat kann seine Regulierungsbehörde auffordern, diese Bewertung vorzunehmen. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bewertung ergreifen die Mitgliedstaaten erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen für die Errichtung zusätzlicher Ladepunkte und nehmen sie in die Fortschrittsberichte nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels auf. Die Bewertung und die Maßnahmen werden von den Netzbetreibern in den Netzentwicklungsplänen nach Artikel 32 Absatz 3 und Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2019/944 berücksichtigt.
- (4) Auf Grundlage der Beiträge der Übertragungs- und Verteilernetzbetreiber bewertet die Regulierungsbehörde jedes Mitgliedstaats bis zum 30. Juni 2024 und danach alle drei Jahre, inwieweit bidirektionales Laden zur Verringerung der Nutzer- und Systemkosten und zur Steigerung des Anteils an Strom aus erneuerbaren Energiequellen im Stromsystem beiträgt. Die Bewertung wird öffentlich zugänglich gemacht. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bewertung ergreifen die Mitgliedstaaten erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen zur Anpassung der Verfügbarkeit und geografischen Verteilung von bidirektionalen Ladepunkten in privaten Bereichen und nehmen sie in ihre nationalen Fortschrittsberichte nach Absatz 1 auf.

## Artikel 16

### Inhalt, Struktur und Format der nationalen Strategierahmen und der nationalen Fortschrittsberichte

Bis zum 14. Oktober 2024 nimmt die Kommission Leitlinien und Vorlagen zu Inhalt, Struktur und Format der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 vorzulegenden nationalen Strategierahmen sowie zum Inhalt der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 15 Absatz 1 vorzulegenden nationalen Fortschrittsberichte an. Die Kommission kann Leitlinien und Vorlagen annehmen, um die wirksame Anwendung anderer Bestimmungen dieser Verordnung in der gesamten Union zu erleichtern.

## Artikel 17

### Überprüfung der nationalen Strategierahmen und nationalen Fortschrittsberichte

- (1) Bis zum 31. Dezember 2026 bewertet die Kommission die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 14 Absatz 11 mitgeteilten nationalen Strategierahmen und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Bewertung dieser nationalen Strategierahmen und ihrer Kohärenz auf Unionsebene vor, der eine erste Beurteilung des erwarteten Niveaus der Verwirklichung der in Artikel 14 Absatz 2 genannten nationalen Einzel- und Gesamtziele einschließt.
- (2) Die Kommission bewertet die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 15 Absatz 1 vorgelegten nationalen Fortschrittsberichte und richtet gegebenenfalls Empfehlungen an die Mitgliedstaaten, um sicherzustellen, dass die in dieser Verordnung festgelegten Ziele erreicht und die Verpflichtungen erfüllt werden.

(3) Der betreffende Mitgliedstaat teilt der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt der Empfehlungen gemäß Absatz 2 mit, wie er die Empfehlungen umzusetzen gedenkt. Beschließt der betreffende Mitgliedstaat, die Empfehlungen oder einen wesentlichen Teil davon nicht umzusetzen, teilt er der Kommission die Gründe dafür mit.

(4) Nach Übermittlung der Mitteilung oder der Begründung gemäß Absatz 3 durch den Mitgliedstaat legt der betreffende Mitgliedstaat in seinem nächsten nationalen Fortschrittsbericht dar, wie er die Empfehlungen umgesetzt hat.

(5) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat ein Jahr, nachdem die nationalen Fortschrittsberichte von den Mitgliedstaaten nach Artikel 15 Absatz 1 vorgelegt wurden, einen Bericht über die von ihr durchgeführte Bewertung dieser nationalen Fortschrittsberichte vor. In dieser Bewertung wird Folgendes beurteilt:

- a) die Fortschritte, die die Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung der in Artikel 14 Absatz 2 genannten Einzel- und Gesamtziele erreicht haben, einschließlich der Reaktionen der Mitgliedstaaten auf die Empfehlungen der Kommission gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels;
- b) die Kohärenz der Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf Unionsebene.

(6) Auf der Grundlage der endgültigen nationalen Strategierahmen nach Artikel 14 Absatz 11, der nationalen Fortschrittsberichte nach Artikel 15 Absatz 1 und der Berichte nach Artikel 18 Absatz 1 macht die Kommission Informationen über die nationalen Einzel- und Gesamtziele, die die Mitgliedstaaten zu den nachstehend aufgeführten Punkten vorlegen, öffentlich zugänglich und hält sie auf aktuellem Stand:

- a) die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte und Ladestationen, aufgeschlüsselt nach Ladepunkten für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und Ladepunkten und Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge und unter Befolgung der Kategorisierung gemäß Anhang III;
- b) die Anzahl der öffentlich zugänglichen Wasserstoff-Zapfstellen;
- c) die Infrastruktur für die landseitige Stromversorgung in See- und Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes;
- d) die Infrastruktur für die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge auf Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes;
- e) die Anzahl der Flüssigmethanzapfstellen in See- und Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes;
- f) die Anzahl der öffentlich zugänglichen Flüssigmethanzapfstellen für Kraftfahrzeuge;
- g) die Anzahl der öffentlich zugänglichen CNG-Zapfstellen für Kraftfahrzeuge;
- h) Ladepunkte und Zapfstellen für andere alternative Kraftstoffe in See- und Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes;
- i) Ladepunkte und Zapfstellen für andere alternative Kraftstoffe auf Flughäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes;
- j) Ladepunkte und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe für den Schienenverkehr.

#### Artikel 18

### Fortschrittsverfolgung

(1) Bis zum 31. März 2025 und anschließend bis zum 31. März jedes weiteren Jahres übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission einen Bericht über die aggregierte Gesamtladeleistung, die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte und die Anzahl der zugelassenen batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge, die am 31. Dezember des Vorjahres in ihrem Hoheitsgebiet gemäß den Anforderungen des Anhangs III registriert waren.

(2) Unbeschadet des Verfahrens nach Artikel 258 AEUV kann die Kommission, wenn aus dem Bericht nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels oder den der Kommission vorliegenden Informationen hervorgeht, dass ein Mitgliedstaat seine nationalen Ziele gemäß Artikel 3 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung verfehlt hat, eine entsprechende Feststellung treffen und dem betreffenden Mitgliedstaat die Ergreifung von Abhilfemaßnahmen empfehlen, um die nationalen Ziele zu erreichen. Innerhalb von drei Monaten nach Erhalt der Feststellungen der Kommission teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission Folgendes mit:

- a) die Abhilfemaßnahmen, die er zur Erreichung der in Artikel 3 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung gesetzten Ziele zu ergreifen beabsichtigt, einschließlich zusätzlicher Aktionen, die der Mitgliedstaat zur Erreichung dieser Ziele zu ergreifen beabsichtigt und
- b) einen klaren Zeitplan für die Aktionen, der es ermöglicht, die jährlichen Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele zu bewerten.

Erachtet die Kommission die Abhilfemaßnahmen als zufriedenstellend, so nimmt der betreffende Mitgliedstaat diese Abhilfemaßnahmen in seinen jüngsten nationalen Fortschrittsbericht nach Artikel 15 auf und übermittelt ihn der Kommission.

Die Kommission macht ihre Empfehlungen sowie die Abhilfemaßnahmen und zusätzlichen Maßnahmen des betreffenden Mitgliedstaats öffentlich zugänglich.

#### Artikel 19

### Nutzerinformationen

(1) Es werden sachdienliche, in sich widerspruchsfreie und verständliche Informationen darüber zur Verfügung gestellt, welche in Verkehr gebrachten Kraftfahrzeuge regelmäßig betankt bzw. aufgeladen werden können.

Diese Informationen werden folgendermaßen bereitgestellt:

- a) in Kraftfahrzeughandbüchern und in Kraftfahrzeugen durch die Hersteller, wenn diese Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden;
- b) an Ladepunkten und Zapfstellen durch die Betreiber der Ladepunkte und Zapfstellen und
- c) bei Kraftfahrzeughändlern durch die Händler.

(2) Ob Fahrzeuge und Infrastrukturen oder Kraftstoffe und Fahrzeuge, die unter Absatz 1 des vorliegenden Artikels fallen, kompatibel sind, wird im Einklang mit den in Anhang II Nummern 10.1 und 10.2 genannten technischen Spezifikationen ermittelt.

Verweisen diese technischen Spezifikationen auf eine grafische Darstellung, darunter auch Farbcodierungen, muss die grafische Darstellung einfach und leicht verständlich sein.

Diese grafische Darstellung ist gut sichtbar anzubringen, und zwar

- a) durch die Betreiber von Zapfstellen an den entsprechenden Kraftstoffpumpen und ihren Zapfventilen an allen von ihnen betriebenen Zapfstellen ab dem Zeitpunkt, zu dem die Kraftstoffe in Verkehr gebracht werden;
- b) durch den Hersteller in unmittelbarer Nähe aller Kraftstoffzufüllstutzen von Kraftfahrzeugen, für die der betreffende Kraftstoff empfohlen und geeignet ist, sowie in Kraftfahrzeughandbüchern, wenn diese Kraftfahrzeuge in Verkehr gebracht wurden.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bei der Anzeige von Kraftstoffpreisen an Tankstellen gegebenenfalls auf eine Maßeinheit bezogene Vergleichspreise zu Informationszwecken angezeigt werden, insbesondere für Wasserstoff, wobei die gemeinsame Methode für den Vergleich zwischen auf eine Maßeinheit bezogenen Preisen für alternative Kraftstoffe nach Anhang II Nummer 10.3 Anwendung findet.

(4) Enthalten die europäischen Normen, in denen die technischen Spezifikationen für einen Kraftstoff festgelegt werden, keine Vorschriften für die Kennzeichnung der Übereinstimmung mit den betreffenden Normen oder umfassen die Kennzeichnungsvorschriften keine graphische Darstellung samt Farbcodierungsschemata oder sind die Kennzeichnungsvorschriften nicht geeignet, um die Ziele der vorliegenden Richtlinie zu erreichen, so kann die Kommission zum Zwecke der einheitlichen Anwendung der Absätze 1 und 2 die europäischen Normungsorganisationen ermächtigen, Spezifikationen für die Eignungskennzeichnung zu entwickeln.

Auf der Grundlage der von den europäischen Normungsorganisationen entwickelten Spezifikationen für die Eignungskennzeichnung gemäß der in Unterabsatz 1 genannten Ermächtigung erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, in denen die graphische Darstellung — einschließlich eines Farbcodierungsschemas — der Eignung von Kraftstoffen, die auf dem Markt der Union eingeführt werden und nach Einschätzung der Kommission in mehr als einem Mitgliedstaat 1 % des Gesamtverkaufsvolumens erreichen, festgelegt wird.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren gemäß Artikel 23 Absatz 2 erlassen.

(5) Werden die Kennzeichnungsvorschriften der jeweiligen europäischen Normen aktualisiert oder neue Normen für alternative Kraftstoffe entwickelt, so gelten die jeweiligen Kennzeichnungsvorschriften spätestens 24 Monate nach Annahme des jeweiligen Durchführungsrechtsakts und für alle Ladepunkte und Zapfstellen und für alle in Verkehr gebrachten Kraftfahrzeuge ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des jeweiligen Durchführungsrechtsakts.

#### Artikel 20

### Bereitstellung von Daten

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine ID-Registrierungs-Organisation („IDRO“). Die IDRO vergibt und verwaltet bis zum 14. April 2025 individuelle Identifizierungscodes („ID“), um mindestens die Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister zu identifizieren.

(2) Bis zum 14. April 2025 sorgen die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe oder deren Eigentümer — gemäß den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen — dafür, dass statische und dynamische Daten über die von ihnen betriebene Infrastruktur für alternative Kraftstoffe oder die von ihnen erbrachten oder extern vergebenen, untrennbar mit dieser Infrastruktur verbundenen Dienstleistungen kostenfrei verfügbar sind. Folgende Arten von Daten sind zur Verfügung zu stellen:

- a) statische Daten der von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe:
  - i) geografische Lage der Ladepunkte oder der Zapfstellen für alternative Kraftstoffe,
  - ii) Anzahl der Anschlüsse,
  - iii) Anzahl der Parkplätze für Menschen mit Behinderungen,
  - iv) Kontaktdaten des Eigentümers und des Betreibers der Ladestation oder der Tankstelle;
  - v) Betriebszeiten;
- b) weitere statische Daten der von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte:
  - i) ID-Codes mindestens des Betreibers des Ladepunkts,
  - ii) Anschlussstyp,
  - iii) Stromart (AC/DC),
  - iv) maximale Ladeleistung (kW) der Ladestation,
  - v) maximale Ladeleistung (kW) des Ladepunkts,
  - vi) Kompatibilität des Fahrzeugtyps;
- c) dynamische Daten der von ihnen betriebenen öffentlich zugänglichen Ladepunkte und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe:
  - i) Betriebszustand (betriebsbereit/außer Betrieb),
  - ii) Verfügbarkeit (in Betrieb/nicht in Betrieb),
  - iii) Ad-hoc-Preis,
  - iv) ob der Strom zu 100 % aus erneuerbaren Quellen geliefert wird (ja/nein).

Die Anforderungen gemäß Buchstabe c gelten nicht für öffentlich zugängliche Ladepunkte, an denen keine Zahlung für den Aufladedienst verlangt wird.

(3) Jeder Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte und von Zapfstellen für alternative Kraftstoffe oder — im Einklang mit den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen — der Eigentümer dieser Punkte richtet eine Anwendungsschnittstelle (API) ein, die freien und uneingeschränkten Zugang zu den in Absatz 2 genannten Daten bietet, und übermittelt den nationalen Zugangspunkten Informationen über diese API.

Die API jedes Betreibers von Ladepunkten und von Zapfstellen oder — im Einklang mit den zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen — die API des Eigentümers dieser Punkte und Stellen erfüllen die gemeinsamen technischen Anforderungen, die von der Kommission in den in Absatz 6 genannten delegierten Rechtsakten festgelegt wurden, um einen automatisierten und einheitlichen Datenaustausch zwischen den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte und Zapfstellen und Datennutzern zu ermöglichen.

(4) Bis zum 31. Dezember 2024 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Daten nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels allen Datennutzern in offener und nichtdiskriminierender Weise über ihre nationalen Zugangspunkte gemäß den einschlägigen Bestimmungen zu solchen Daten in der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 und unter Einhaltung der zusätzlichen, ergänzenden Spezifikationen, die gemäß Absatz 7 des vorliegenden Artikels erlassen werden können, zugänglich gemacht werden. Wenn die Mitgliedstaaten Daten über ihre nationalen Zugangspunkte aggregieren, können sie diese Daten mittels einer API an einen gemeinsamen europäischen Zugangspunkt übermitteln.

(5) Bis zum 31. Dezember 2026 richtet die Kommission einen gemeinsamen europäischen Zugangspunkt ein, der als Daten-Gateway fungiert und den Zugang der verschiedenen nationalen Zugangspunkte zu den in Absatz 2 genannten Daten erleichtert. Die Kommission stellt sicher, dass der gemeinsame europäische Zugangspunkt leicht zugänglich ist und von allen Datennutzern genutzt werden kann, beispielsweise durch die Einrichtung eines speziellen Webportals.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 22 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- a) Absatz 2 des vorliegenden Artikels dahingehend zu ändern, dass zusätzliche Arten von Daten in Bezug auf öffentlich zugängliche Ladepunkte und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe oder untrennbar mit dieser Infrastruktur verbundene Dienstleistungen aufgenommen werden, die die Betreiber dieser Infrastruktur angesichts technologischer Entwicklungen oder neuer, auf dem Markt bereitgestellter Dienste bereitstellen oder auslagern und
- b) diese Verordnung durch Festlegung gemeinsamer technischer Anforderungen für eine gemeinsame Anwendungsschnittstelle zu ergänzen, die einen automatisierten und einheitlichen Datenaustausch zwischen den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte und von Zapfstellen für alternative Kraftstoffe und den Datennutzern ermöglicht.

(7) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:

- a) Spezifikationen in Bezug auf das Datenformat, die Häufigkeit und die Qualität der gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels und gemäß den auf der Grundlage von Absatz 6 des vorliegenden Artikels erlassenen delegierten Rechtsakten zur Verfügung gestellten Daten, mit denen die in der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 festgelegten Spezifikationen ergänzt werden;
- b) detaillierte Verfahren, die die Verfügbarkeit und die Zugänglichkeit der nach dem vorliegenden Artikel geforderten Daten ermöglichen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren gemäß Artikel 23 Absatz 2 erlassen.

Diese Durchführungsrechtsakte lassen die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(32)</sup> und die auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte unberührt.

(8) Die delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte gemäß den Absätzen 6 und 7 enthalten angemessene Übergangsfristen, bevor die darin enthaltenen Bestimmungen oder Änderungen daran für die Betreiber oder Eigentümer von Ladepunkten und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe verbindlich werden.

<sup>(32)</sup> Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

*Artikel 21***Gemeinsame technische Spezifikationen**

- (1) Es gelten die in Anhang II aufgeführten technischen Spezifikationen.
- (2) Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 kann die Kommission die europäischen Normungsorganisationen beauftragen, europäische Normen zur Festlegung technischer Spezifikationen für die in Anhang II dieser Verordnung genannten Bereiche auszuarbeiten, für die die Kommission keine gemeinsamen technischen Spezifikationen angenommen hat.
- (3) Im Einklang mit Artikel 22 erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte, um
  - a) Anhang II durch die Einführung technischer Spezifikationen für die in dem genannten Anhang aufgeführten Bereiche zu ändern, um die vollständige technische Interoperabilität der Lade- und Betankungsinfrastruktur in Bezug auf die physischen Verbindungen, den Kommunikationsaustausch und den Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu diesen Bereichen zu ermöglichen; und
  - b) unverzüglich, spätestens jedoch zwölf Monate nach Annahme der einschlägigen Normen, Anhang II zu ändern, indem die Verweise auf die in den technischen Spezifikationen dieses Anhangs genannten Normen aktualisiert werden.
- (4) Gelten die in Absatz 3 genannten delegierten Rechtsakte für bestehende Infrastrukturen, so beruhen diese delegierten Rechtsakte auf einer Kosten-Nutzen-Analyse, die dem Europäischen Parlament und dem Rat zusammen mit diesen delegierten Rechtsakten vorzulegen ist.
- (5) Werden europäische Normen zur Festlegung der technischen Spezifikationen eines Kraftstoffs ausgearbeitet, nachdem die Kommission einen Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 19 Absatz 4 Unterabsatz 2 erlassen hat, und enthalten sie Bestimmungen, die eine Kennzeichnung zur Angabe der Übereinstimmung mit den betreffenden Normen und zur Bezugnahme auf eine grafische Darstellung samt Farbcodierungen vorschreiben, so müssen die Änderungen des Anhangs II, die mit den in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten delegierten Rechtsakten erlassen wurden, einen Hinweis darauf enthalten, welche dieser Normen oder Durchführungsrechtsakte anzuwenden sind, und heben gegebenenfalls die einschlägigen Durchführungsrechtsakte auf.
- (6) Die Änderungen des Anhangs II, die durch die in Absatz 3 genannten delegierten Rechtsakte erlassen werden, umfassen angemessene Übergangsfristen für technische Spezifikationen, die mit diesen delegierten Rechtsakten eingeführt oder geändert werden und während derer sie für die betreffende Infrastruktur nicht verbindlich sind.

*Artikel 22***Ausübung der Befugnisübertragung**

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 20 und 21 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 13. April 2024 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 20 und 21 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 20 und 21 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um drei Monate verlängert.

#### Artikel 23

##### **Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

#### Artikel 24

##### **Berichterstattung und Überprüfung**

(1) Bis zum 31. Dezember 2024 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Technologie- und Marktreife schwerer Nutzfahrzeuge vor. In diesem Bericht wird ersten Hinweisen auf Präferenzen des Marktes Rechnung getragen. Außerdem werden darin die technologischen Entwicklungen und die Ausarbeitung der technischen Spezifikationen, die bis zu diesem Zeitpunkt vorliegen, sowie die in naher Zukunft zu erwartenden Entwicklungen betrachtet, insbesondere in Bezug auf Lade- und Tanknormen und entsprechende Technologien, etwa Normen für das Schnellladen, elektrische Straßensysteme und die Verwendung von Flüssigwasserstoff.

Hinsichtlich der Wasserstofftankstellen bewertet die Kommission die in Artikel 6 genannten Anforderungen eingehender in Anbetracht der Technologie- und Marktentwicklungen, der notwendigen Festlegung einer höheren Kapazität für diese Tankstellen und von Zielen für die Betankungsinfrastruktur für flüssigen Wasserstoff sowie des Zeitpunkts für die Ausweitung der Anforderungen für die Errichtung von Wasserstofftankstellen auf das TEN-V-Gesamtnetz.

(2) Die Kommission überprüft diese Verordnung bis zum 31. Dezember 2026 und danach alle fünf Jahre.

Bei ihrer Überprüfung bewertet die Kommission insbesondere die folgenden Elemente:

- a) ob die Verkehrsschwellenwerte nach Artikel 3 Absätze 6 und 7, Artikel 4 Absätze 4 und 5 und Artikel 6 Absatz 4 angesichts des erwarteten Anstiegs des Anteils von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb oder von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen an der Gesamtflotte der in der Union verkehrenden Fahrzeuge nach wie vor relevant sind;
- b) ob die elektronischen Zahlungsmittel nach Artikel 5 Absatz 1 noch geeignet sind;
- c) die Funktionsweise des Preismechanismus für öffentlich zugängliche Ladestationen und die Frage, ob die in Artikel 5 Absatz 4 festgelegten Preiskomponenten den Verbrauchern eindeutige und ausreichende Informationen liefern;
- d) eine mögliche Senkung des Schwellenwerts für die Bruttoreumzahl gemäß Artikel 9 sowie eine mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf andere Schiffstypen nach einschlägigen Anpassungen in anderen einschlägigen Rechtsakten der Union;
- e) den gegenwärtigen Stand und die künftige Entwicklung des Marktes für die mit Wasserstoff betriebene und die elektrisch betriebene Luftfahrt;
- f) die Auswirkungen dieser Verordnung im Hinblick auf das Potenzial und das Ausmaß der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Im Rahmen dieser Überprüfung bewertet die Kommission auch, inwieweit mit der Durchführung dieser Verordnung ihre Ziele erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der von ihr erfassten einschlägigen Wirtschaftszweige ausgewirkt hat. Diese Überprüfung erstreckt sich auch auf die Wechselwirkung dieser Verordnung mit anderen einschlägigen Rechtsakten der Union, wobei auch etwaige Bestimmungen ermittelt werden, die aktualisiert und vereinfacht werden könnten, sowie die Aktionen und Maßnahmen, die ergriffen wurden oder ergriffen werden könnten, um den Gesamtkostendruck auf die betreffenden Wirtschaftszweige zu verringern. Im Rahmen der Analyse der Effizienz dieser Verordnung durch die Kommission umfasst die Überprüfung auch eine Bewertung des Aufwands, den diese Verordnung für die Unternehmen mit sich bringt.

(3) Die Kommission prüft gegebenenfalls, ob diese Überprüfung angesichts des Ergebnisses der in Absatz 2 genannten Bewertung mit einem Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung einhergehen soll.

#### Artikel 25

#### **Aufhebung**

(1) Die Richtlinie 2014/94/EU und die Delegierte Verordnungen (EU) 2019/1745 und (EU) 2021/1444 werden mit Wirkung vom 13. April 2024 aufgehoben.

(2) Bezugnahmen auf die Richtlinie 2014/94/EU gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang IV zu lesen.

#### Artikel 26

#### **Inkrafttreten und Geltung**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 13. April 2024.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 13. September 2023.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Die Präsidentin*

R. METSOLA

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

J. M. ALBARES BUENO

## ANHANG I

**Berichterstattung**

Der in Artikel 15 Absatz 1 genannte nationale Fortschrittsbericht enthält mindestens folgende Angaben:

## 1. Zielvorgaben

## a) Prognosen für die Fahrzeugeinführung jeweils zum 31. Dezember der Jahre 2025, 2030 und 2035 für:

- Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge getrennt nach batteriebetriebenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb, Plug-in-Hybrid-Personenkraftwagen und leichten Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeugen und Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb;
- schwere Nutzfahrzeuge, getrennt nach batteriebetriebenen schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb und schweren Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb;

## b) Zielvorgaben jeweils zum 31. Dezember der Jahre 2025, 2027, 2030 und 2035 für:

- Ladeinfrastruktur für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb: Anzahl der Ladestationen und Ladeleistung (Klassifizierung der Ladestationen gemäß Anhang III);
- gegebenenfalls Einrichtung von nicht öffentlich zugänglichen Ladestationen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb;
- Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb: Anzahl der Ladestationen und Ladeleistung;
- gegebenenfalls Einrichtung von nicht öffentlich zugänglichen Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb;
- Wasserstofftankstellen: Anzahl der Tankstellen, Kapazität der Tankstellen und bereitgestellter Betankungsanschluss;
- Straßentankstellen für Flüssigmethan: Anzahl der Tankstellen und Kapazität der Tankstellen;
- Flüssigmethanzapfstellen in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, mit Standort (Hafen) und Kapazität je Hafen;
- landseitige Stromversorgung in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, mit genauem Standort (Hafen) und Kapazität jeder Anlage im Hafen;
- landseitige Stromversorgung in Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes, mit Standort (Hafen) und Kapazität;
- Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge, Anzahl der Anlagen je Flughafen des TEN-V-Kernnetzes oder Flughafen des TEN-V-Gesamtnetzes;
- gegebenenfalls andere nationale Einzel- und Gesamtziele, für die es keine unionsweit verbindlichen nationalen Vorgaben gibt. Bei Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe in Häfen, Flughäfen und für den Schienenverkehr sind der Standort und die Kapazität/Größe der Anlage anzugeben;

## 2. Auslastungsgrade: für die Kategorien in Nummer 1 Buchstabe b — Berichterstattung über die Auslastung dieser Infrastrukturen;

## 3. Ausgewiesener Grad der Erfüllung der nationalen Ziele für den Einsatz alternativer Kraftstoffe bei den verschiedenen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasser, Luft):

- Grad der Erfüllung der in Nummer 1 Buchstabe b genannten Ziele für den Aufbau der Infrastrukturen für alle maßgeblichen Verkehrsträger, insbesondere für Ladestationen, elektrische Straßensysteme (falls zutreffend), Wasserstofftankstellen, landseitige Stromversorgung in See- und Binnenhäfen, Bunkern von Flüssigmethan in Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes, Infrastrukturen für andere alternative Kraftstoffe in Häfen, Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge;
- für Ladepunkte: mit Angabe der Anteile öffentlicher und privater Infrastrukturen;
- Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe innerhalb städtischer Knoten.

## 4. Die Überprüfung der Fälle, in denen die Mitgliedstaaten von den Ausnahmeregelungen nach Artikel 3 Absätze 6, 7 und 8, Artikel 4 Absätze 6, 7 und 8 und Artikel 6 Absatz 4 Gebrauch gemacht haben.

5. Rechtliche Maßnahmen: Informationen über rechtliche Maßnahmen, die aus Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bestehen können, beispielsweise Bauvorschriften, Baugenehmigungen für Parkplätze, Zertifizierung der Umweltfreundlichkeit von Unternehmen, Ladestations- und Tankstellen-Konzessionen;
  6. Informationen über politische Maßnahmen zur Unterstützung der Umsetzung des nationalen Strategierahmens, darunter:
    - direkte Anreize für den Kauf von Verkehrsmitteln, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, oder für den Bau der Infrastruktur;
    - Möglichkeit der Inanspruchnahme steuerlicher Anreize zur Förderung von Verkehrsmitteln, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, und der entsprechenden Infrastruktur;
    - Förderung alternativer Kraftstoffe im Rahmen der Vergabe öffentlicher Aufträge, unter anderem durch gemeinsame Auftragsvergabe;
    - nichtfinanzielle Anreize auf der Nachfrageseite, beispielsweise vorrangiger Zugang zu Bereichen mit Zugangsbeschränkung, Parkplatzpolitik und reservierte Fahrspuren;
  7. Öffentliche Förderung von Infrastrukturaufbau und Produktionsanlagen, einschließlich:
    - jährliche Haushaltsmittel für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, aufgeschlüsselt nach alternativem Kraftstoff und Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft);
    - jährliche Haushaltsmittel zur Förderung von Produktionsanlagen für Technologien im Bereich der alternativen Kraftstoffe, aufgeschlüsselt nach alternativem Kraftstoff;
    - Prüfung etwaiger besonderer Bedürfnisse in der Anfangsphase des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe;
  8. Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration: jährliche Haushaltsmittel zur Förderung der Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration in Bezug auf alternative Kraftstoffe.
-

## ANHANG II

**Technische Spezifikationen**

1. Technische Spezifikationen für die Stromversorgung für den Straßenverkehr
  - 1.1. Normalladepunkte für Kraftfahrzeuge:
    - Wechselstrom-Normalladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 2 nach der Norm EN 62196-2:2017 auszurüsten.
  - 1.2. Schnellladepunkte für Kraftfahrzeuge:
    - Gleichstrom-Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Combo-2-Kupplungen des „Combined Charging System“ nach der Norm EN 62196-3:2014 auszurüsten;
    - Wechselstrom-Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Kupplungen des Typs 2 nach der Norm EN 62196-2:2017 auszurüsten;
    - Gleichstrom-Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Combo-2-Kupplungen des „Combined Charging System“ nach der Norm EN 62196-3:2014 auszurüsten.
  - 1.3. Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L:

Öffentlich zugängliche Wechselspannungs-Ladepunkte bis zu 3,7 kW, die für Elektrofahrzeuge der Klasse L reserviert sind, sind aus Gründen der Interoperabilität mit mindestens einem der folgenden Systeme auszurüsten:

    - a) Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 3A gemäß der Norm EN 62196-2:2017 (für Ladebetriebsart 3);
    - b) Steckdosen gemäß der Norm IEC 60884-1:2002\*A1:2006\*A2:2013 (für Ladebetriebsart 1 oder 2).
  - 1.4. Normalladepunkte und Schnellladepunkte für Elektrobusse:
    - Wechselstrom-Normal- und -Schnellladepunkte für Elektrobusse sind mindestens mit Kupplungen des Typs 2 nach der Norm EN 62196-2:2017 auszurüsten;
    - Gleichstrom-Normal- und -Schnellladepunkte für Elektrobusse sind mindestens mit Combo-2-Kupplungen des „Combined Charging System“ nach der Norm EN 62196-3:2014 auszurüsten.
  - 1.5. Geräte mit Kontaktschnittstelle für den automatischen Verbindungsaufbau für das konduktive Laden von Elektrobussen im Modus 4 gemäß der Norm EN 61851-23-1:2020 sind mindestens mit mechanischen und elektrischen Schnittstellen nach der Norm EN 50696:2021 auszurüsten; dies betrifft:
    - Geräte für den automatischen Verbindungsaufbau (automated connection devices, ACD), die an der Infrastruktur montiert sind (Pantografen);
    - ACD, die auf dem Dach des Fahrzeugs montiert sind;
    - ACD, die unter dem Fahrzeug montiert sind;
    - ACD, die an der Infrastruktur montiert und an der Seite oder auf dem Dach mit dem Fahrzeug verbunden sind.
  - 1.6. Technische Spezifikationen für Ladestecker für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb (Laden mit Gleichstrom).
  - 1.7. Technische Spezifikationen für das induktive statische kabellose Aufladen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb.
  - 1.8. Technische Spezifikationen für das induktive statische kabellose Aufladen schwerer Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb.

- 1.9. Technische Spezifikationen für das induktive dynamische kabellose Aufladen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb.
- 1.10. Technische Spezifikationen für das induktive dynamische kabellose Aufladen schwerer Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb.
- 1.11. Technische Spezifikationen für das induktive statische kabellose Aufladen von Elektrobussen.
- 1.12. Technische Spezifikationen für das induktive dynamische kabellose Aufladen von Elektrobussen.
- 1.13. Technische Spezifikationen für das elektrische Straßensystem für die dynamische Stromversorgung schwerer Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb mittels Oberleitung über einen Stromabnehmer.
- 1.14. Technische Spezifikationen für das elektrische Straßensystem für die dynamische Stromversorgung von Personenkraftwagen mit Elektroantrieb, leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb und schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb am Boden mittels Stromschienen.
- 1.15. Technische Spezifikationen für den Batteriewechsel bei Elektrofahrzeugen der Klasse L.
- 1.16. Soweit technisch machbar, technische Spezifikationen für den Batteriewechsel bei Personenkraftwagen mit Elektroantrieb und Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb.
- 1.17. Soweit technisch machbar, technische Spezifikationen für den Batteriewechsel bei schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb.
- 1.18. Technische Spezifikationen für Ladestationen zur Gewährleistung der barrierefreien Zugänglichkeit für Nutzer mit Behinderungen.
2. Technische Spezifikationen für den Kommunikationsaustausch im Bereich des Aufladens von Elektrofahrzeugen
  - 2.1. Technische Spezifikationen für die Kommunikation zwischen Elektrofahrzeug und Ladepunkt (Vehicle-to-Grid-Kommunikation, V2G).
  - 2.2. Technische Spezifikationen für die Kommunikation zwischen Ladepunkt und Ladepunkt-Managementsystem (Back-End-Kommunikation).
  - 2.3. Technische Spezifikationen für die Kommunikation zwischen Ladepunktbetreiber, Anbietern von Elektromobilitätsdiensten und E-Roaming-Plattformen.
  - 2.4. Technische Spezifikationen für die Kommunikation zwischen Ladepunktbetreiber und Verteilernetzbetreibern.
3. Technische Spezifikationen für die Wasserstoffversorgung für Straßenfahrzeuge
  - 3.1. Wasserstoffzapfstellen im Freien, an denen gasförmiger Wasserstoff aufgenommen werden kann, der als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge dient, müssen mindestens den Interoperabilitätsanforderungen nach der Norm EN 17127:2020 entsprechen.
  - 3.2. Die Qualitätseigenschaften des an Wasserstoffzapfstellen für Kraftfahrzeuge abgegebenen Wasserstoffs müssen den Anforderungen der Norm EN 17124:2022 entsprechen. Die Methoden zur Sicherstellung der Wasserstoffqualität werden ebenfalls in der Norm beschrieben.
  - 3.3. Der Betankungsalgorithmus muss den Anforderungen der Norm EN 17127:2020 entsprechen.
  - 3.4. Nach Abschluss des Zertifizierungsprozesses von Betankungsanschlüssen der Norm EN ISO 17268:2020 müssen die Anschlüsse zur Betankung von Kraftfahrzeugen mit gasförmigem Wasserstoff mindestens dieser Norm entsprechen.

- 3.5. Technische Spezifikationen für Kupplungen für Zapfstellen, die gasförmigen (komprimierten) Wasserstoff für schwere Nutzfahrzeuge abgeben.
- 3.6. Technische Spezifikationen für Kupplungen für Zapfstellen, die flüssigen Wasserstoff für schwere Nutzfahrzeuge abgeben.
4. Technische Spezifikationen für Methan für den Straßenverkehr
  - 4.1. Zapfstellen für komprimiertes Erdgas (CNG) für Kraftfahrzeuge müssen einem Betankungsdruck (Betriebsdruck) von 20,0 MPa (200 bar) bei 15 °C entsprechen. Ein maximaler Betankungsdruck von 26,0 MPa mit „Temperaturkompensation“ ist gemäß der Norm EN ISO 16923:2018 zulässig.
  - 4.2. Der Betankungsanschluss muss der Regelung Nr. 110 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa entsprechen, die auf die Teile I und II der Norm EN ISO 14469:2017 verweist.
  - 4.3. Flüssigmethanzapfstellen für Kraftfahrzeuge müssen einem Betankungsdruck entsprechen, der niedriger ist als der maximal zulässige Arbeitsdruck des Fahrzeugtanks gemäß der Norm EN ISO 16924:2018 „Erdgastankstellen — Tankstellen für verflüssigtes Erdgas zur Betankung von Fahrzeugen“. Darüber hinaus muss der Betankungsanschluss der Norm EN ISO 12617:2017 „Straßenfahrzeuge — Betankungsanschluss für Flüssigerdgas (LNG) — 3,1 MPa Anschluss“ entsprechen.
5. Technische Spezifikationen für die Stromversorgung für den See- und Binnenschiffsverkehr
  - 5.1. Die landseitige Stromversorgung für Seeschiffe einschließlich Auslegung, Installation und Test der Systeme muss mindestens den technischen Spezifikationen der Norm IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 für Hochspannungs-Landanschlussysteme entsprechen.
  - 5.2. Stecker, Steckdosen und Schiffskupplungen für ein Hochspannungs-Landanschlussystem müssen mindestens den technischen Spezifikationen der Norm IEC 62613-1:2019 entsprechen.
  - 5.3. Die landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe muss, je nach benötigter Stromstärke, mindestens der Norm EN 15869-2:2019 oder der Norm EN 16840:2017 entsprechen.
  - 5.4. Technische Spezifikationen für landseitige Batterieladepunkte für Seeschiffe, die Interkonnektivität und Systeminteroperabilität für Seeschiffe aufweisen.
  - 5.5. Technische Spezifikationen für landseitige Batterieladepunkte für Binnenschiffe, die Interkonnektivität und Systeminteroperabilität für Binnenschiffe aufweisen.
  - 5.6. Technische Spezifikationen für die Kommunikationsschnittstellen zwischen Schiffs- und Hafenstromnetz bei automatischer Landstromversorgung (OPS) und bei Batterieladesystemen für Seeschiffe.
  - 5.7. Technische Spezifikationen für die Kommunikationsschnittstellen zwischen Schiffs- und Hafenstromnetz bei automatischer Landstromversorgung (OPS) und bei Batterieladesystemen für Binnenschiffe.
  - 5.8. Soweit technisch machbar, technische Spezifikationen für den Batteriewechsel und das Aufladen von Batterien an landseitigen Ladestationen für Binnenschiffe.
6. Technische Spezifikationen für das Bunkern von Wasserstoff für den See- und Binnenschiffsverkehr
  - 6.1. Technische Spezifikationen für Zapfstellen und das Bunkern von gasförmigem (komprimiertem) Wasserstoff für Seeschiffe mit Wasserstoffantrieb.

- 6.2. Technische Spezifikationen für Zapfstellen und das Bunkern von gasförmigem (komprimiertem) Wasserstoff für Binnenschiffe mit Wasserstoffantrieb.
- 6.3. Technische Spezifikationen für Zapfstellen und das Bunkern von Flüssigwasserstoff für Seeschiffe mit Wasserstoffantrieb.
- 6.4. Technische Spezifikationen für Zapfstellen und das Bunkern von Flüssigwasserstoff für Binnenschiffe mit Wasserstoffantrieb.
7. Technische Spezifikationen für das Bunkern von Methanol für den See- und Binnenschiffsverkehr
- 7.1. Technische Spezifikationen für Zapfstellen und das Bunkern von Methanol für Seeschiffe mit Methanolantrieb.
- 7.2. Technische Spezifikationen für Zapfstellen und das Bunkern von Methanol für Binnenschiffe mit Methanolantrieb.
8. Technische Spezifikationen für das Bunkern von Ammoniak für den See- und Binnenschiffsverkehr
- 8.1. Technische Spezifikationen für Zapfstellen und das Bunkern von Ammoniak für Seeschiffe mit Ammoniakantrieb.
- 8.2. Technische Spezifikationen für Zapfstellen und das Bunkern von Ammoniak für Binnenschiffe mit Ammoniakantrieb.
9. Technische Spezifikationen für Flüssigmethanzapfstellen für den See- und Binnenschiffsverkehr
- 9.1. Flüssigmethanzapfstellen für Seeschiffe, die nicht unter den Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen fallen, die Flüssiggas als Massengut befördern (IGC-Code), müssen mindestens der Norm EN ISO 20519:2017 entsprechen.
- 9.2. Flüssigmethanzapfstellen für Binnenschiffe müssen nur für Zwecke der Interoperabilität mindestens der Norm EN ISO 20519:2017 (Teile 5.3 bis 5.7) entsprechen.
10. Technische Spezifikationen für die Kennzeichnung von Kraftstoffen
- 10.1. Die Kennzeichnung „Kraftstoffe — Identifizierung der Fahrzeug-Kompatibilität — Grafische Darstellung zur Verbraucherinformation“ muss der Norm EN 16942:2016+A1:2021 entsprechen.
- 10.2. Die Kennzeichnung „Identifikation von Fahrzeug- und Infrastrukturkompatibilität — Grafische Darstellung von Kundeninformationen für die Energieversorgung von Elektrofahrzeugen“ muss mindestens der Norm EN 17186:2019 entsprechen.
- 10.3. Die gemeinsame Methode für den auf eine Maßeinheit bezogenen Preisvergleich für alternative Kraftstoffe ist in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/732 der Kommission <sup>(1)</sup> festgelegt.
- 10.4. Technische Spezifikationen für elektrische Ladestationen und Wasserstofftankstellen für den Schienenverkehr.

---

<sup>(1)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/732 der Kommission vom 17. Mai 2018 über eine gemeinsame Methode für den auf eine Maßeinheit bezogenen Preisvergleich für alternative Kraftstoffe gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 123 vom 18.5.2018, S. 85).

## ANHANG III

**Anforderungen an die Berichterstattung über die Einführung von Elektrofahrzeugen und den Aufbau von öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen**

1. Die Mitgliedstaaten gliedern ihre Berichte über die Einführung von Elektrofahrzeugen wie folgt:
  - batteriebetriebene Elektrofahrzeuge, getrennt nach den Klassen M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> und N<sub>2/3</sub>,
  - Plug-in-Hybridfahrzeuge, getrennt nach den Klassen M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> und N<sub>2/3</sub>.
2. Die Mitgliedstaaten gliedern ihre Berichte über die Errichtung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten wie folgt:

Klasse	Unterklasse	Maximale Ladeleistung	Definition gemäß Artikel 2 dieser Verordnung
Klasse 1 (WS)	Langsamladepunkt, Einphasen-Wechselstrom	$P < 7,4 \text{ kW}$	Normalladepunkt
	Standardladepunkt, Dreiphasen-Wechselstrom	$7,4 \text{ kW} \leq P < 22 \text{ kW}$	
	Schnellladepunkt, Dreiphasen-Wechselstrom	$P > 22 \text{ kW}$	Schnellladepunkt
Klasse 2 (GS)	Langsamladepunkt, Gleichstrom	$P < 50 \text{ kW}$	
	Schnellladepunkt, Gleichstrom	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Stufe 1 – Ultraschnellladepunkt, Gleichstrom	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Stufe 2 – Ultraschnellladepunkt, Gleichstrom	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Für öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie schwere Nutzfahrzeuge sind folgende Daten getrennt auszuweisen:
  - Anzahl der Ladepunkte für jede der unter Nummer 2 genannten Kategorien;
  - Anzahl der Ladestationen für jede der unter Nummer 2 genannten Kategorien;
  - Gesamtladeleistung aller Ladestationen.

## ANHANG IV

**Entsprechungstabelle**

Richtlinie 2014/94/EU	Diese Verordnung
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 14
Artikel 4	Artikel 3, 4, 5, 9 und 10
Artikel 5	Artikel 6
—	Artikel 7
Artikel 6	Artikel 8 und 11
—	Artikel 12
—	Artikel 13
Artikel 7	Artikel 19
Artikel 8	Artikel 22
Artikel 9	Artikel 23
Artikel 10	Artikel 15, 16 und 24
—	Artikel 17
—	Artikel 18
—	Artikel 20
—	Artikel 21
—	Artikel 25
Artikel 11	—
Artikel 12	Artikel 26
Artikel 13	—
Anhang I	Anhang I
Anhang II	Anhang II
—	Anhang III

**VERORDNUNG (EU) 2023/1805 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**  
**vom 13. September 2023**  
**über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung**  
**der Richtlinie 2009/16/EG**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Seeverkehr macht rund 75 % des Außenhandels der Union und 31 % ihres Binnenhandels aus. Jährlich gehen 400 Millionen Fahrgäste in Häfen der Mitgliedstaaten an oder von Bord, davon rund 14 Millionen an oder von Bord von Kreuzfahrt-Fahrgastschiffen. Der Seeverkehr ist somit ein wesentlicher Bestandteil des Verkehrssystems der Union und spielt eine entscheidende Rolle für die Wirtschaft der Union. Auf dem Seeverkehrsmarkt herrscht ein starker Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsakteuren innerhalb und außerhalb der Union, weswegen gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen müssen. Die Stabilität und Prosperität des Seeverkehrsmarkts und seiner Wirtschaftsakteure fußt auf einem klar geregelten, harmonisierten Rahmen, innerhalb dessen für Seeverkehrsbetreiber, Häfen und andere Akteure des Sektors Chancengleichheit gewährleistet ist. Marktverzerrungen können dazu führen, dass Seeverkehrsbetreiber oder Häfen gegenüber ihren Wettbewerbern im Seeverkehrssektor oder in anderen Verkehrssektoren benachteiligt werden. Diese Benachteiligung wiederum kann dazu führen, dass der Seeverkehrssektor an Wettbewerbsfähigkeit verliert, Arbeitsplätze abgebaut werden und es zu Einbußen an Konnektivität für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen kommt.
- (2) Laut dem Bericht über die blaue Wirtschaft in der EU von 2022 durchgeführt wurde, hat die blaue Wirtschaft der EU im Jahr 2014 insgesamt rund 5,7 Millionen Arbeitsplätze geschaffen, von denen 3,2 Millionen durch direkte Arbeitsverhältnisse in den etablierten Sektoren und weitere 2,5 Millionen über die jeweiligen Lieferketten geschaffen wurden. Der genannte Bericht stellt auch fest, dass allein die Seehäfen der Union im Jahr 2014 (direkt und indirekt) rund 2,5 Millionen Arbeitsplätze geschaffen haben. Von diesen Arbeitsplätzen werden nur etwa 0,5 Millionen von den Sektorstatistiken erfasst, da Seehäfen Arbeitsplätze und wirtschaftlichen Nutzen in anderen Sektoren wie Logistik und Seeverkehrsdiensten schaffen. Die sieben etablierten Sektoren der blauen Wirtschaft in der EU haben 2019 eine Bruttowertschöpfung von 183,9 Mrd. EUR geschaffen <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> ABl. C 152 vom 6.4.2022, S. 145.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. Juli 2023 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 25. Juli 2023.

<sup>(3)</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei, Gemeinsame Forschungsstelle, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., u. a., „The EU Blue Economy Report 2022“, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Laut der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zur Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ ist der Seeverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nach wie vor gemessen in Tonnen pro Kilometer der CO<sub>2</sub>-effizienteste Verkehrsträger. Zugleich fallen bei Fahrten von Schiffen nach oder von Häfen im Europäischen Wirtschaftsraum rund 11 % aller verkehrsbedingten Kohlendioxid-(CO<sub>2</sub>)-Emissionen bzw. 3 % bis 4 % der CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen der Union an. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Seeverkehrs dürften ansteigen, wenn keine weiteren Maßnahmen ergriffen werden. Alle Sektoren der Wirtschaft der Union haben bis spätestens 2050 an der raschen Reduzierung der Netto-Treibhausgasemissionen auf null beizutragen, wie in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> festgeschrieben. Daher muss die Union unbedingt einen geeigneten Weg für den raschen ökologischen Wandel im Seeverkehrssektor einschlagen, was auch dazu beitragen würde, die weltweite Führungsrolle der Union bei den grünen Technologien, Dienstleistungen und Lösungen zu erhalten und weiter zu fördern und die Schaffung von Arbeitsplätzen in den entsprechenden Wertschöpfungsketten weiter anzuregen und dabei die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.
- (4) Um die Klimaschutzzusagen der Union gemäß dem im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen geschlossenen Übereinkommens von Paris <sup>(5)</sup> („Übereinkommen von Paris“) zu unterstreichen, sollen mit der Verordnung (EU) 2021/1119 die Treibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug des Abbaus) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber den Werten von 1990 gesenkt werden und bringt die Union auf den Weg, bis spätestens 2050 klimaneutral zu werden. Darüber hinaus sind verschiedene ergänzende politische Instrumente erforderlich, um die Nutzung nachhaltig erzeugter erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe, auch im Seeverkehrssektor, zu fördern und zu beschleunigen und dabei dem Grundsatz der Technologieneutralität Rechnung zu tragen. Die Entwicklung der erforderlichen Technologie und ihre Einführung müssen bis 2030 auf den Weg gebracht worden sein, um für den anschließenden wesentlich rascheren Wandel gerüstet zu sein. Auch die Förderung von Innovationen und die Unterstützung der Forschung für neuartige und zukünftige Innovationen, wie beispielsweise neue alternative Kraftstoffe, Ökodesign, biobasierte Materialien, Windantrieb sowie windunterstützter Antrieb, sind von wesentlicher Bedeutung.
- (5) Beim Übergang zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen ist es entscheidend, das reibungslose Funktionieren des Unionsseeverkehrsmarkts in Bezug auf Schiffskraftstoffe, auf die ein erheblicher Teil der den Schifffahrtsunternehmen und -betreibern entstehenden Kosten entfällt, und den fairen Wettbewerb auf diesem Markt zu gewährleisten. Strategische Maßnahmen sollten daher kosteneffizient sein. Unterschiedliche Anforderungen für Kraftstoffe in den einzelnen Mitgliedstaaten können erhebliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistung der Schiffsbetreiber haben und den Wettbewerb auf dem Markt beeinträchtigen. Aufgrund des internationalen Charakters der Schifffahrt können die Schiffsbetreiber große Mengen an Kraftstoff leicht in Drittländern bunkern und an Bord mitführen, was auch zu einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit der Häfen der Union gegenüber Häfen außerhalb der Union beitragen könnte. Diese Situation könnte zur Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen führen und nachteilige Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors haben, wenn erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe in Seehäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zwar verfügbar sind, die Vorschriften für deren Nutzung aber nicht für alle Schiffe gelten, die Seehäfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen oder daraus auslaufen. Daher sollte mit den in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen dafür gesorgt werden, dass die Durchdringung des Markts für Schiffskraftstoffe mit erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen unter Bedingungen erfolgt, die einen fairen Wettbewerb auf dem EU-Seeverkehrsmarkt gewährleisten.
- (6) Im Seeverkehrssektor herrscht ein intensiver internationaler Wettbewerb. Die großen Regulierungsunterschiede zwischen den Flaggenstaaten haben oft zu unerwünschten Praktiken wie der Umflagung von Schiffen geführt. Der intrinsische globale Charakter des Sektors macht die Bedeutung eines flaggenreutralen Ansatzes und eines günstigen Regelungsumfelds deutlich, was dazu beitragen würde, neue Investitionen anzuziehen und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen, Schiffseigner und Schiffsbetreiber in der Union zu sichern.

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

<sup>(5)</sup> ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

- (7) Damit sich diese Verordnung auf alle Tätigkeiten im Seeverkehrssektor auswirkt, sollte sie für die Hälfte der Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, für die Hälfte der Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen außerhalb des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats anläuft, für die gesamte Energie, die ein Schiff verbraucht, das von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, und für die gesamte Energie, die ein Schiff in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbraucht, gelten. Mit einem solchen Geltungsrahmen würde die Wirksamkeit der Verordnung sichergestellt, einschließlich indem die positiven Auswirkungen eines solchen Rahmens auf die Umwelt verstärkt werden. Mit dem genannten Rahmen dürfte das Risiko des Anlaufens von Ausweichhäfen und der Verlagerung oder Umleitung von Tätigkeiten in Gebiete außerhalb der Union begrenzt werden. Damit der Seeverkehr reibungslos ablaufen kann und es im Binnenmarkt zu keinen Verzerrungen kommt, sollten gleiche Wettbewerbsbedingungen für Seeverkehrsbetreiber und Häfen in Bezug auf alle Fahrten, die in Häfen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten enden oder beginnen, sowie in Bezug auf den Aufenthalt von Schiffen in diesen Häfen durch in dieser Verordnung festgelegte einheitliche Vorschriften gewährleistet werden.
- (8) Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass die Kommission und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten kontinuierlich sicherstellen, dass ihre Verwaltungsverfahren bewährten Verfahren entsprechen, und Maßnahmen ergreifen, um bei den sektorspezifischen Rechtsvorschriften Kohärenz zu gewährleisten, Überschneidungen zu vermeiden und die Durchsetzung dieser Verordnung zu vereinfachen und so den Verwaltungsaufwand für Schiffseigner, Schiffsbetreiber, Häfen und Prüfstellen auf ein Mindestmaß zu beschränken.
- (9) Die vorliegende Verordnung sollte mit der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(6)</sup>, der Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(7)</sup>, einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(8)</sup>, der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(9)</sup> und der Richtlinie 98/70/EG <sup>(10)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 <sup>(11)</sup> des Rates sowie mit einer Richtlinie des Rates zur Restrukturierung des Rahmens der Union für die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung) im Einklang stehen, um das erforderliche Maß an Rechts- und Investitionssicherheit sicherzustellen. Mit einer solchen Einheitlichkeit wäre ein kohärenter Rechtsrahmen für den Seeverkehrssektor sichergestellt, der zu einer erheblichen Steigerung der Produktion nachhaltiger alternativer Kraftstoffe beiträgt, den Aufbau der erforderlichen Infrastruktur sicherstellt und Anreize für die Verwendung dieser Kraftstoffe in einem stetig wachsenden Anteil an Schiffen schafft.
- (10) Es sollten, Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan des Hafens und Hafennutzern und anderen einschlägigen Interessenträgern gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(12)</sup> durchgeführt werden, um die Verfügbarkeit von Hafendiensten in Bezug auf die in den Häfen geplante und eingesetzte Versorgung mit alternativen Kraftstoffen sowie im Hinblick auf die erwartete Nachfrage von Schiffen, die diese Häfen anlaufen, zu koordinieren.

<sup>(6)</sup> Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

<sup>(7)</sup> Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134).

<sup>(8)</sup> Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82)

<sup>(9)</sup> Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1)

<sup>(10)</sup> Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 | über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates | (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58)

<sup>(11)</sup> Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates vom 20. April 2015 zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten gemäß der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen (ABl. L 107 vom 25.4.2015, S. 26)

<sup>(12)</sup> Verordnung (EU) 2017/352 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2017 zur Schaffung eines Rahmens für die Erbringung von Hafendiensten und zur Festlegung von gemeinsamen Bestimmungen für die finanzielle Transparenz der Häfen (ABl. L 57 vom 3.3.2017, S. 1).

- (11) Die Vorschriften dieser Verordnung sollten nichtdiskriminierend für Schiffe unabhängig von der Flagge, die sie führen, gelten. Aus Gründen der Kohärenz mit Unions- und internationalen Vorschriften im Bereich des Seeverkehrs und um den Verwaltungsaufwand zu begrenzen, sollte diese Verordnung für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl (BRZ) über 5 000 gelten, nicht jedoch für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Motorantrieb oder staatliche Schiffe, die für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden. Obwohl Schiffe von mehr als 5 000 BRZ nur etwa 55 % der Schiffe ausmachen, die gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(13)</sup> Unionshäfen anlaufen, sind sie für ungefähr 90 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Seeverkehrssektors verantwortlich. Die Kommission sollte die Lage regelmäßig neu bewerten, um den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung schließlich auf Schiffe mit weniger als 5 000 BRZ auszuweiten.
- (12) Mitgliedstaaten, die auf ihrem Hoheitsgebiet keine Seehäfen haben, die über keine akkreditierte Prüfstelle verfügen, keine in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Schiffe unter ihrer Flagge haben und kein Verwaltungsstaat im Sinne dieser Verordnung sind, müssen, solange diese Umstände bestehen, keine Maßnahmen in Bezug auf die entsprechenden Anforderungen dieser Verordnung treffen.
- (13) Angesichts der gestiegenen Kosten für Schiffe, die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen, wird das Risiko der Umgehung durch das Fehlen einer globalen Maßnahme erhöht. Durch das Anlaufen von Ausweichhäfen außerhalb der Union und die Verlagerung von Umladetätigkeiten in Häfen außerhalb der Union werden nicht nur die Umweltvorteile der Internalisierung der Kosten von Emissionen aus Seeverkehrstätigkeiten verringert, es können sogar aufgrund der zusätzlichen Entfernung, die Schiffe zur Umgehung der Anwendung der vorliegenden Verordnung zurücklegen, zusätzliche Emissionen verursacht werden. Es ist daher angezeigt, bestimmte Halte in Häfen außerhalb der Union vom Begriff des „Anlaufhafens“ auszunehmen. Dieser Ausschluss sollte sich auf Häfen in der Nähe der Union richten, wo das erheblichste Risiko der Umgehung dieser Verordnung besteht. Eine Grenze von 300 Seemeilen ab einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats stellt eine verhältnismäßige Reaktion auf Umgehungsverhalten dar, bei der die zusätzliche Belastung und das Risiko der Umgehung in ein ausgewogenes Verhältnis gebracht werden. Darüber hinaus sollte die Ausnahme vom Begriff des Anlaufhafens ausschließlich auf Halte von Containerschiffen in bestimmten Häfen außerhalb der Union gerichtet sein, in denen die Containerumladung den größten Teil des Containerverkehrs ausmacht. In Abwesenheit von Abhilfemaßnahmen besteht bei solchen Transporten das Umgehungsrisiko auch in einer Verlagerung des Drehkreuz-Hafens in Häfen außerhalb der Union, die die Auswirkungen der Umgehung noch verstärkt. Um die Verhältnismäßigkeit der globalen Maßnahme und die Gleichbehandlung in ihrem Rahmen zu gewährleisten, sollten Maßnahmen in Drittländern, die dieser Verordnung gleichwertig sind, berücksichtigt werden.
- (14) Um der von Artikel 174 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) unterstrichenen besonderen Lage der Inselgebiete sowie der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, die Anbindung von Inseln und Randgebieten der Union an zentrale Regionen der Union zu erhalten, sollten vorübergehende Ausnahmen für Fahrten von anderen Fahrgastschiffen als Kreuzfahrt-Fahrgastschiffen zwischen einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats auf einer Insel mit weniger als 200 000 ständigen Einwohnern zulässig sein.
- (15) Unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale und Zwänge der Gebiete in äußerster Randlage der Union, insbesondere ihrer Abgelegenheit und Insellage, sollte besonders darauf geachtet werden, den Zugang zu ihnen und ihre effiziente Anbindung durch den Seeverkehr zu erhalten. Daher sollte für Schiffe, für die diese Verordnung gilt, nur die Hälfte der Energie, die auf Fahrten von oder nach einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage verbraucht wird, in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Aus denselben Gründen sollten vorübergehende Ausnahmen für Fahrten zwischen einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage und einem anderen Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage sowie in Bezug auf die während ihres Aufenthalts innerhalb der Anlaufhäfen der entsprechenden Gebiete in äußerster Randlage von Schiffen verbrauchte Energie zulässig sein.

<sup>(13)</sup> Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

- (16) Mitgliedstaaten, die keine Landgrenze zu einem anderen Mitgliedstaat haben, sind in besonderem Maße von ihrer Seeverbindung zum Rest der Union abhängig, insbesondere um die notwendige Anbindung für ihre Bürgerinnen und Bürger aufrechtzuerhalten. Diese Mitgliedstaaten sind auf Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes oder gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen angewiesen, um das Ziel der Aufrechterhaltung der Anbindung durch Fahrgastschiffe zu erreichen. Um die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, der zwingenden Notwendigkeit, eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu erbringen, gerecht zu werden und die Anbindung sowie den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt zu gewährleisten, sollte eine befristete Ausnahme gewährt werden.
- (17) Zusätzlich zu der allgemeinen Möglichkeit der Mitgliedstaaten, Fahrten von anderen Fahrgastschiffen als Kreuzfahrt-Fahrgastschiffen zu Inseln mit weniger als 200 000 ständigen Einwohnern auszunehmen, sollte eine ähnliche Ausnahme für Inlandfahrten zu Inseln, die im Rahmen eines Vertrags über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes oder unter einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung durchgeführt werden, gewährt werden. Solche Verträge und Verpflichtungen wurden von den Mitgliedstaaten geschlossen bzw. geschaffen, um eine angemessene Anbindung der Inselregionen zu erschwinglichen Preisen zu gewährleisten, was durch Marktkräfte andernfalls nicht erreicht worden wäre. Die Mitgliedstaaten sollten das Recht haben, solche Fahrten von Fahrgastschiffen zwischen ihrem Festland und einer Insel desselben Mitgliedstaats vorübergehend auszunehmen, um die Bedingungen, zu denen die Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes oder die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen geschlossen bzw. geschaffen wurden, aufrechtzuerhalten und die dauerhafte Anbindung sowie den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der betreffenden Insel sicherzustellen.
- (18) Gemäß Artikel 2 Nummer 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates <sup>(14)</sup> sind Häfen in Ceuta und Melilla wie Inselhäfen zu behandeln. Obwohl sie per se keine Inselhäfen sind, bedeutet ihre geografische Lage auf dem afrikanischen Festland und das Fehlen von Landverbindungen zu Spanien, dass diese Häfen in Bezug auf das europäische Festland und insbesondere auf Spanien mit Inselhäfen vergleichbar sind. Daher sollten Ceuta und Melilla in Bezug auf die befristete Ausnahme für die Seekabotage zwischen dem Festland eines Mitgliedstaats und den Inseln in seinem Hoheitsgebiet als Inselhäfen gelten.
- (19) Fahrten in vereisten Gewässern, insbesondere in den nördlichen Teilen der Ostsee, und die technischen Eigenschaften von Schiffen der Eisklasse verursachen zusätzliche Kosten für den Seeverkehr, und diese Kosten könnten durch diese Verordnung weiter erhöht werden. Diese zusätzlichen Kosten für Schiffe der Eisklasse aufgrund ihrer Fahrten in vereisten Gewässern und ihrer technischen Eigenschaften sollten abgedeckt werden, um gleiche Wettbewerbsbedingungen aufrechtzuerhalten. Schifffahrtsunternehmen sollte es daher gestattet sein, für Schiffe der Eisklasse einen angepassten Energieverbrauch an Bord anzuwenden. Darüber hinaus sollte in dieser Verordnung für einen begrenzten Zeitraum die Möglichkeit enthalten sein, dass ein Teil des zusätzlichen Energieverbrauchs bei Fahrten in vereisten Gewässern für die Zeiträume, in denen Schiffe der Eisklasse unter Eisverhältnissen fahren, ausgenommen wird. Zu diesem Zweck sollte eine überprüfbare Methode festgelegt werden, um eine Korrelation zwischen dem ausgenommenen Energieanteil und den tatsächlich herrschenden Eisverhältnissen zu ermöglichen. Die Kommission sollte diese Methodik, insbesondere im Hinblick auf die Robustheit der Überwachung der Daten, die für die Meldung der Strecke und des zusätzlichen Energieverbrauchs bei Fahrten in vereisten Gewässern erforderlich sind, im Hinblick auf eine mögliche Verlängerung der genannten Maßnahme neu bewerten.
- (20) Die für die Sicherstellung der Einhaltung dieser Verordnung verantwortliche Stelle sollte das Schifffahrtsunternehmen sein, definiert als der Schiffseigner oder jegliche andere Organisation oder Person wie Geschäftsführer oder Bareboat-Charterer, die die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs vom Schiffseigner übernommen hat und die sich dabei bereit erklärt hat, allen Pflichten und Verantwortlichkeiten nachzukommen, die sich aus dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) ergeben, der in der Union durch die Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(15)</sup> umgesetzt wird. Die Begriffsbestimmung für „Schifffahrtsunternehmen“ im Rahmen der vorliegenden Verordnung steht im Einklang mit dem globalen Datenerhebungssystem, das 2016 von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization, IMO) eingeführt wurde.

<sup>(14)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).

<sup>(15)</sup> Verordnung (EG) Nr. 336/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Februar 2006 zur Umsetzung des Internationalen Codes für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs innerhalb der Gemeinschaft und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3051/95 des Rates (ABl. L 64 vom 4.3.2006, S. 1).

- (21) Die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie erfordert eine koordinierte Vorgehensweise, um das Angebot, die Nachfrage und den Aufbau der geeigneten Vertriebsinfrastrukturen aufeinander abzustimmen. Wenngleich der derzeitige Rechtsrahmen der Union die Kraftstoffherstellung mittels der Richtlinie (EU) 2018/2001 und den Kraftstoffvertrieb mittels der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(16)</sup> schon in Teilen erfasst, ist zudem ein Instrument erforderlich, um die Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffen zu steigern.
- (22) Instrumente wie die Kohlenstoffbepreisung oder Zielvorgaben für die Kohlenstoffintensität von Tätigkeiten tragen zwar zur Verbesserung der Energieeffizienz bei, sind aber nicht geeignet, um kurz- und mittelfristig eine deutliche Trendwende hin zu erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen herbeizuführen. Daher ist ein spezifischer Regulierungsansatz erforderlich, um die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffen und Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom voranzubringen.
- (23) Politische Maßnahmen zur Stimulierung der Nachfrage nach erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffen sollten zielorientiert sein und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. Daher sollten Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie festgelegt werden, ohne die Nutzung eines bestimmten Kraftstoffs oder einer bestimmten Technologie vorzuschreiben. Diese Grenzwerte sollten in Bezug zu einem Referenzwert festgelegt werden, der der flottenspezifischen durchschnittlichen Treibhausgasintensität der im Jahr 2020 an Bord von Schiffen verbrauchten Energie entspricht, die auf der Grundlage der Daten, die im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 überwacht und gemeldet werden, sowie der Methode und den Standardwerten gemäß den Anhängen I und II der vorliegenden Verordnung bestimmt wird.
- (24) Gefördert werden sollte die Entwicklung und Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe mit hohem Nachhaltigkeitspotenzial, kommerzieller Reife und hohem Innovations- und Wachstumspotenzial zur Deckung des künftigen Bedarfs. Dies wird die Schaffung innovativer und wettbewerbsfähiger Kraftstoffmärkte begünstigen und sowohl kurz- als auch langfristig die ausreichende Versorgung mit nachhaltigen Schiffskraftstoffen sicherstellen, was wiederum zu den Zielen der Union im Bereich der Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen und zugleich ihren Bemühungen um ein hohes Maß an Umweltschutz förderlich sein wird. Zu diesem Zweck sollten nachhaltige Schiffskraftstoffe, die aus den in Anhang IX Teile A und B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden, sowie synthetische Schiffskraftstoffe förderfähig sein. Von zentraler Bedeutung sind insbesondere aus den in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellte nachhaltige Schiffskraftstoffe, da die im Hinblick auf die Dekarbonisierung des Seeverkehrs kommerziell am weitesten ausgereifte Technologie für die Herstellung dieser Schiffskraftstoffe bereits in Kürze zur Verfügung stehen wird.
- (25) Bei indirekten Landnutzungsänderungen wird der herkömmliche Anbau von Pflanzen für die Nahrungs- und Futtermittelproduktion durch den Anbau von Pflanzen für Biokraftstoffe, flüssige Biobrennstoffe und Biomasse-Brennstoffe verdrängt. Die so entstehende zusätzliche Nachfrage erhöht den Druck auf die Flächen und kann dazu führen, dass landwirtschaftliche Nutzflächen auf Gebiete mit hohem Kohlenstoffbestand wie Wälder, Feuchtgebiete und Torfmoorflächen ausgedehnt werden, wodurch zusätzliche Treibhausgasemissionen entstehen und Biodiversität verloren geht. Untersuchungen haben gezeigt, dass das Ausmaß der Auswirkungen von einer Vielzahl von Faktoren abhängt, unter anderem davon, welche Rohstoffe zur Kraftstoffherstellung verwendet werden, wie stark die Nachfrage nach diesen Rohstoffen aufgrund der Nutzung von Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen steigt und in welchem Umfang Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand weltweit geschützt sind. Die Höhe der durch indirekte Landnutzungsänderungen verursachten Treibhausgasemissionen lässt sich nicht eindeutig mit dem Maß an Genauigkeit bestimmen, das zur Festlegung der für die Anwendung dieser Verordnung erforderlichen Emissionsfaktoren nötig wäre. Es ist jedoch erwiesen, dass alle aus pflanzlichen Rohstoffen hergestellten Kraftstoffe in unterschiedlichem Maße zu indirekten Landnutzungsänderungen führen. Zusätzlich dazu, dass die auf indirekte Landnutzungsänderungen zurückzuführenden Treibhausgasemissionen die Treibhausgas-einsparungen durch einzelne Biokraftstoffe, flüssige Biobrennstoffe oder Biomasse-Brennstoffe ganz oder teilweise zunichtemachen können, bergen indirekte Landnutzungsänderungen Risiken für die Biodiversität. Diese Risiken sind im Zusammenhang mit einer potenziell starken Ausweitung der Produktion, die durch einen erheblichen Nachfrageanstieg bedingt ist, besonders ernst zu nehmen. Daher sollte die Verwendung aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellter Kraftstoffe im Rahmen dieser Verordnung nicht gefördert werden. Mit der Richtlinie (EU) 2018/2001 ist der Beitrag dieser Biokraftstoffe, flüssigen Biobrennstoffe und Biomasse-Brennstoffe zu den Treibhausgasemissionseinsparzielen im Bereich Straßen- und Schienenverkehr bereits begrenzt und ein Höchstwert festgelegt worden, da sie geringere Vorteile für die Umwelt bieten, ein geringeres Treibhausgaseinsparpotenzial haben und allgemeine Nachhaltigkeitsprobleme mit sich bringen.

<sup>(16)</sup> Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Abl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

- (26) Um einen klaren und vorhersehbaren Rechtsrahmen zu schaffen und dadurch die frühzeitige Marktentwicklung und den Einsatz der nachhaltigsten und innovativsten Kraftstofftechnologien mit Wachstumspotenzial zur Deckung des künftigen Bedarfs zu fördern, ist ein spezieller Anreiz für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (renewable fuels of non-biological origin, RFNBO) erforderlich. Dieser Anreiz ist dadurch gerechtfertigt, dass diese Arten von Kraftstoffen ein hohes Potenzial haben, Energie aus erneuerbaren Quellen in den Bunkeröl-Mix für die Seeschifffahrt zu integrieren, durch ihr erhebliches Dekarbonisierungspotenzial sowie durch ihre geschätzten kurz- und mittelfristigen Produktionskosten. Synthetische Kraftstoffe, die aus Strom aus erneuerbaren Quellen und direkt aus der Luft gewonnenem Kohlenstoff erzeugt werden, können im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen Emissionseinsparungen von bis zu 100 % erzielen. Auch haben sie im Hinblick auf die Ressourceneffizienz des Produktionsverfahrens erhebliche Vorteile im Vergleich zu anderen Arten nachhaltiger Kraftstoffe, insbesondere hinsichtlich des Wasserbedarfs. Die Produktionskosten von RFNBO liegen jedoch derzeit weit über dem Marktpreis für konventionelle Kraftstoffe und werden erwartungsgemäß derartige höhere Kosten mittelfristig beibehalten. Daher sollte in dieser Verordnung eine Kombination von Maßnahmen vorgesehen werden, um sicherzustellen, dass die Einführung nachhaltiger RFNBO unterstützt wird, einschließlich der Möglichkeit, bis Ende 2033 einen „Multiplikator“ zu verwenden, durch den die Energie aus RFNBO doppelt gezählt werden kann. Darüber hinaus sollte ab 2034 ein Teilziel von 2 % für RFNBO gelten, wenn die Kommission nach Marktbeobachtung berichtet, dass der Anteil von RFNBO an den von Schiffen verwendeten Bunkerölen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, bis 2031 weniger als 1 % beträgt. Diese Kombination von Maßnahmen zur Unterstützung von RFNBO soll Schiffsbetreibern und Kraftstoffanbietern ein Signal für die Gelegenheit zur Investition in die Einführung dieser erneuerbaren, skalierbaren und nachhaltigen Kraftstoffart geben, da sie sowohl ein Endziel enthält, das den Kraftstoffanbietern hinsichtlich der künftigen Mindestnachfrage Sicherheit bietet, als auch die Möglichkeit eröffnet, dass der Markt den effizientesten Weg für eine entsprechende Anpassung findet. Da sich ein Markt für RFNBO für den Seeverkehr erst noch entwickeln muss, enthält diese Verordnung Schutzmaßnahmen und Flexibilität im Hinblick auf verschiedene mögliche Markteinführungsszenarien.
- (27) Obwohl RFNBO ein hohes Potenzial zur Deckung des Dekarbonisierungsbedarfs im Seeverkehrssektor bieten, ist es möglich, dass auch andere Kraftstoffe ein vergleichbares Dekarbonisierungspotenzial aufweisen. Faktoren wie Technologiereife oder Verfügbarkeit für den Seeverkehrssektor können die Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe in verschiedenen Häfen beeinflussen. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, Technologieneutralität sicherzustellen und eine unangemessene Benachteiligung anderer Kraftstoffe, mit denen eine ähnliche Verringerung der Treibhausgasintensität erreicht wird wie mit RFNBO, sowie eine Bestrafung von Schiffen, die solche Kraftstoffe verwenden, zu vermeiden. Hierfür ist es wichtig, festzustellen, dass gemäß einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates der Schwellenwert für die notwendige Einsparung von Treibhausgasen durch RFNBO bei 70 % liegt. Dieser Schwellenwert kann auch von anderen Treibstoffen biologischer oder synthetischer Herkunft als RFNBO erreicht werden.
- (28) Im Seeverkehrssektor besteht derzeit keine erhebliche Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen, da mehr als 99 % der derzeit verwendeten Schiffskraftstoffe fossilen Ursprungs sind. Da aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellte Kraftstoffe nicht für einen Beitrag zu den Zielen dieser Verordnung förderfähig sind, wird auch das Risiko einer Verlangsamung der Dekarbonisierung des Verkehrssektors gemindert, die andernfalls bei einer Verlagerung von Biokraftstoffen auf Pflanzenbasis vom Straßenverkehr auf den Seeverkehr zu befürchten wäre. Eine solche Verlagerung muss so gering wie möglich gehalten werden, da der Straßenverkehr derzeit nach wie vor der bei Weitem umweltschädlichste Verkehrszweig ist und im Seeverkehr derzeit überwiegend fossile Kraftstoffe genutzt werden. Es sollte also verhindert werden, dass eine potenziell große Nachfrage nach aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellten Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen entsteht, indem ihre Nutzung im Rahmen dieser Verordnung gefördert wird. Aufgrund der zusätzlichen Treibhausgasemissionen und der Biodiversitätseinbußen, die mit allen Arten von aus Nahrungs- und Futtermitteln hergestellten Kraftstoffen verbunden sind, müssen für diese Kraftstoffe folglich dieselben Emissionsfaktoren gelten wie für den ungünstigsten Produktionsweg.
- (29) Die langen Vorlaufzeiten für die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr sowie die lange durchschnittliche Lebensdauer von Schiffen, die üblicherweise zwischen 25 und 30 Jahren beträgt, erfordern rasches Handeln und die Schaffung eines langfristigen Regelungsrahmens, der klar und berechenbar ist und damit allen Beteiligten Planung und Investitionen erleichtert. Ein solcher Rechtsrahmen wird die Entwicklung und Einführung neuer Lösungen für Kraftstoffe und Energie im Seeverkehr erleichtern und Investitionen von Interessenträgern begünstigen. In diesem Rechtsrahmen sollten auch Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie bis 2050 festgelegt werden. Diese Grenzwerte sollten im Laufe der Zeit ehrgeiziger werden, um so der im Bereich der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Schiffskraftstoffe zu erwartenden technologischen Entwicklung und wachsenden Produktion zu entsprechen.

- (30) In dieser Verordnung sollten die Methode und die Formel zur Berechnung der jährlichen durchschnittlichen Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie festgelegt werden. Diese Formel sollte auf dem von Schiffen gemeldeten Kraftstoffverbrauch beruhen und die jeweiligen Emissionsfaktoren der verbrauchten Kraftstoffe berücksichtigen. Die Methode sollte auch die Nutzung von Ersatzenergiequellen wie Wind oder Strom berücksichtigen.
- (31) Um zu einem vollständigen Bild der Umweltleistung der verschiedenen Energiequellen zu gelangen, sollte die Treibhausgasbilanz von Kraftstoffen auf Well-to-Wake-Basis bewertet werden, wobei sämtliche Auswirkungen von Erzeugung, Übertragung, Vertrieb und Verbrauch an Bord berücksichtigt werden. Damit sollen Anreize für Technologien und Produktionswege geboten werden, die einen kleineren Treibhausgasfußabdruck haben und damit gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen echte Vorteile bieten.
- (32) Die Well-to-Wake-Bilanz erneuerbarer und kohlenstoffarmer Schiffskraftstoffe sollte anhand von Standardemissionsfaktoren oder tatsächlichen zertifizierten Emissionsfaktoren ermittelt werden und die Well-to-Tank-Emissionen und die Tank-to-Wake-Emissionen erfassen. Für die Zwecke dieser Verordnung sollten nur Standard-Well-to-Tank-Emissionsfaktoren und Standard-Tank-to-Wake-CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren für fossile Brennstoffe verwendet werden.
- (33) Im Falle technologischer Fortschritte bei neuen Technologien zur Verringerung von Treibhausgasemissionen, wie der CO<sub>2</sub>-Abscheidung an Bord, sollte die Kommission bewerten, ob in der in den Anhängen enthaltenen Treibhausgasintensitäts- und Konformitätsbilanzformel der Beitrag solcher Technologien zur Senkung der direkten Treibhausgasemissionen an Bord von Schiffen berücksichtigt werden kann.
- (34) Es ist ein Ansatz erforderlich, der die besonders relevanten Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> und N<sub>2</sub>O) umfasst, damit jene Energiequellen gefördert werden, die insgesamt einen kleineren Treibhausgasfußabdruck haben. Um dem Erderwärmungspotenzial von Methan und Stickstoffoxiden Rechnung zu tragen, sollte der in dieser Verordnung festgelegte Grenzwert daher als „CO<sub>2</sub>-Äquivalent“ ausgedrückt werden.
- (35) Die Nutzung erneuerbarer Energiequellen und alternativer Antriebe wie Wind- und Sonnenenergie verringert die Treibhausgasintensität des gesamten Schiffsenergieverbrauchs erheblich. Obwohl eine genaue Messung bzw. Quantifizierung bei diesen Energiequellen schwierig ist (Schwankungen beim Energieverbrauch, Direktnutzung als Antrieb usw.), sollten sie durch Ermittlung von Näherungswerten bezüglich ihres Beitrags zur Energiebilanz des Schiffs im Gesamtenergieverbrauch des Schiffs berücksichtigt werden.
- (36) Die von Schiffen in Häfen verursachte Luftverschmutzung (Schwefeloxide, Stickoxide und Feinstaub) stellt für Küstengebiete und Hafenstädte ein erhebliches Problem dar. Daher sollten konkrete und strenge Verpflichtungen zur Verringerung der Emissionen von am Kai festgemachten Schiffen erlassen werden.
- (37) Die in der Verordnung (EU) 2023/1804 festgelegte Verpflichtung für Häfen, eine Landstromversorgung bereitzustellen, sollte mit einer entsprechenden Verpflichtung für Schiffe, sich an die Landstromversorgung anzuschließen, solange sie am Kai festgemacht sind, in der vorliegenden Verordnung einhergehen, damit diese Infrastruktur effizient genutzt wird und kein Risiko gestrandeter Vermögenswerte entsteht.
- (38) Wenn die Landstromversorgung genutzt wird, nimmt die durch Schiffe verursachte Luftverschmutzung ab und sinken die seeverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Landstromversorgung ist angesichts der wachsenden Anteile von erneuerbaren Energiequellen und Energiequellen nicht fossilen Ursprungs am Strommix in der EU eine zunehmend saubere Stromversorgung, die Schiffen zur Verfügung steht. Während sich die Richtlinie 2014/94/EU nur auf die Bereitstellung von Anschlusspunkten für die Landstromversorgung erstreckt, ist die Nachfrage nach dieser Technologie nach wie vor begrenzt, weshalb sie auch nur in begrenztem Umfang eingeführt worden ist. Daher sollten Containerschiffe und Fahrgastschiffe, da diese Schiffskategorien nach den 2018 im Rahmen der Verordnung (EU) 2015/757 erhobenen Daten die höchsten Emissionsmengen pro am Kai festgemachtem Schiff erzeugen, durch Festlegung konkreter Bestimmungen zur Nutzung der Landstromversorgung verpflichtet werden.

- (39) Neben der Landstromversorgung können unter Umständen auch andere Technologien in Häfen gleichwertige ökologische Vorteile bieten. Wenn der Einsatz einer alternativen Technologie der Nutzung der Landstromversorgung nachweislich gleichwertig ist, sollte das betreffende Schiff von der Verpflichtung zur Nutzung der Landstromversorgung ausgenommen werden.
- (40) Für Schiffe am Ankerplatz wurden bereits verschiedene Projekte und Lösungen der Landstromversorgung getestet, aber es gibt zurzeit noch keine ausgereifte und skalierbare technische Lösung. Aus diesem Grund sollte die Verpflichtung zur Nutzung der Landstromversorgung grundsätzlich auf Schiffe beschränkt werden, die am Kai festgemacht sind. Die Kommission sollte jedoch regelmäßig eine Neubewertung der Lage mit dem Ziel vornehmen, diese Verpflichtung, wenn die erforderlichen Technologien ausgereift genug sind, auf Schiffe am Ankerplatz auszuweiten. Bis dahin sollten die Mitgliedstaaten Schiffen am Ankerplatz in bestimmten Fällen die Verpflichtung zur Nutzung der Landstromversorgung auferlegen können, beispielsweise in Häfen, die bereits mit der betreffenden Technologie ausgestattet sind oder in Gebieten liegen, in denen jegliche Verschmutzung unterbunden werden sollte.
- (41) Ausnahmen von der Verpflichtung zur Nutzung der Landstromversorgung sollten auch bei Vorliegen einer Reihe objektiver Gründe vorgesehen werden, die von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens oder jeder hinreichend ermächtigten Stelle, gegebenenfalls nach Konsultation der einschlägigen Stellen, zu prüfen sind. Diese Ausnahmen sollten auf außerplanmäßige Hafenaufenthalte, die nicht systematisch erfolgen, aus Gründen der Sicherheit oder Lebensrettung auf See, auf Kurzaufenthalte von am Kai festgemachten Schiffen von weniger als zwei Stunden — da dies die Mindestzeit für den Anschluss ist —, auf Fälle von Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität der Landstromversorgung, auf die Energieerzeugung an Bord in Notsituationen sowie auf Wartungsarbeiten und Betriebstests beschränkt sein.
- (42) In Häfen, die den Verpflichtungen gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 unterliegen, sollten Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromversorgung begrenzt werden, sobald Schiffseigner und Hafenbetreiber ausreichend Zeit hatten, die erforderlichen Investitionen zu tätigen; damit sollen die erforderlichen Anreize für diese Investitionen geschaffen und unfairer Wettbewerb verhindert werden. Schiffsbetreiber sollten ihre Hafenaufenthalte sorgfältig planen, um zu gewährleisten, dass sie ihre Tätigkeiten, während die Schiffe am Kai festgemacht sind, ohne Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen ausüben, um die Umwelt in Küstengebieten und Hafenstädten zu schützen. Eine begrenzte Anzahl von Ausnahmen bei Nichtverfügbarkeit oder mangelnder Kompatibilität von Landstromversorgung sollte vorgesehen werden, um Situationen Rechnung zu tragen, in denen aus Gründen, auf die der Schiffsbetreiber keinen Einfluss hat, keine Landstromversorgung erbracht wurde. Um das Risiko gestrandeter Vermögenswerte, die Inkompatibilität der Infrastruktur für die Landstromversorgung an Bord und am Liegeplatz sowie Ungleichgewichte bei der Nachfrage nach und dem Angebot an alternativen Kraftstoffen abzumildern, sollten häufige Konsultationssitzungen zwischen den relevanten Akteuren organisiert werden, um Anforderungen und künftige Pläne zu erörtern und zu beschließen.
- (43) Bei der Verpflichtung gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804, dass Häfen Landstromversorgung zur Verfügung stellen müssen, werden die versorgten Schiffstypen und das jeweilige Verkehrsaufkommen der Seehäfen berücksichtigt. Die Verpflichtung, dass Schiffe Landstromversorgung nutzen müssen, sollte nicht für Schiffe gelten, die Häfen anlaufen, die nicht unter die Verpflichtung zur landseitigen Stromversorgung gemäß der genannten Verordnung fallen, es sei denn, der Hafen ist mit landseitiger Stromversorgung ausgestattet und stellt diese am angelaufenen Kai zur Verfügung; in diesem Fall sollte das Schiff ab dem 1. Januar 2035 zum Anschluss an die Landstromversorgung verpflichtet sein.
- (44) Da sich die Nutzung der landseitigen Stromversorgung positiv auf die Luftverschmutzung vor Ort auswirkt und es Anreize für die kurzfristige Einführung dieser Technologie geben muss, sollte die Kohlenstoffintensität der Erzeugung des am Liegeplatz gelieferten Stroms mit null angesetzt werden. Die Kommission sollte die Möglichkeit vorsehen, die tatsächlichen Treibhausgasemissionen, die mit dem landseitig bereitgestellten Strom verbunden sind, zu einem späteren Zeitpunkt zu berücksichtigen.
- (45) Bei der Durchführung dieser Verordnung sollten die unterschiedlichen Verwaltungsmodelle für Häfen in der gesamten Union gebührend berücksichtigt werden, insbesondere im Hinblick auf die Zuständigkeit für die Ausstellung eines Zeugnisses, mit dem ein Schiff von der Verpflichtung zur Nutzung der landseitigen Stromversorgung befreit wird.
- (46) Die Koordinierung zwischen Häfen und Schiffsbetreibern ist von entscheidender Bedeutung, um reibungslose Verfahren für den Anschluss an die Landstromversorgung in Häfen sicherzustellen. Die Schiffsbetreiber sollten die Häfen, die sie anlaufen, über ihre Absicht, die Landstromversorgung zu nutzen, und über ihren Strombedarf während des jeweiligen Anlaufens informieren, insbesondere wenn er den für diese Schiffskategorie geschätzten Bedarf übersteigt.

- (47) Ab 2035 sollte die Anzahl der im Rahmen dieser Verordnung während eines Berichtszeitraums gewährten Ausnahmen von der Verpflichtung zum Anschluss an die Landstromversorgung, die für bestimmte Fälle gelten, in denen das Schiff nicht an die Landstromversorgung angeschlossen werden kann, für jedes Schiff begrenzt werden. Um sicherzustellen, dass Schiffe gerecht behandelt werden, und um den Unterschieden in ihren Betriebsprofilen Rechnung zu tragen, sollte die Anzahl der Ausnahmen die Häufigkeit ihrer Hafenaufenthalte widerspiegeln, aber niemals zehn Hafenaufenthalte pro Berichtszeitraum übersteigen. Ein Schiff sollte jedoch nicht bestraft werden, und Hafenaufenthalte sollten nicht auf die Höchstzahl der Ausnahmen angerechnet werden, wenn das Schiff vor der Ankunft in einem Hafen den Anschluss an die Landstromversorgung beantragt hat und dieser Antrag vom Hafen oder von der ordnungsgemäß ermächtigten Stelle angenommen wurde, das Schiff jedoch nicht in der Lage ist, sich an die Landstromversorgung anzuschließen, und nachweisen kann, dass es nach vernünftigem Ermessen nicht wissen konnte, dass es nicht in der Lage sein würde, sich an die Landstromversorgung anzuschließen.
- (48) Mit dieser Verordnung sollte ein robustes und transparentes Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem eingerichtet werden, damit die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen nachverfolgt werden kann. Dieses System sollte in nichtdiskriminierender Weise für alle Schiffe gelten und eine Prüfung durch Dritte vorsehen, damit die Richtigkeit der im Rahmen dieses Systems übermittelten Daten gewährleistet ist. Um die Verwirklichung des Ziels dieser Verordnung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen und zuständige Behörden zu begrenzen, sollten zur Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung bei Bedarf alle bereits für die Zwecke der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Daten verwendet werden.
- (49) Die Schifffahrtsunternehmen sollten dafür verantwortlich sein, die Menge und die Art der Energie, die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord von Schiffen verbraucht wird, zu überwachen und zu melden sowie andere relevante Informationen, etwa über die Bauart der Motoren an Bord oder das Vorhandensein von windgestützten Antriebstechnologien, zu übermitteln, um den Nachweis zu erbringen, dass der in dieser Verordnung festgelegte Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie eingehalten wird. Um die Erfüllung der genannten Überwachungs- und Meldungspflichten und die Durchführung der Prüftätigkeiten durch die Prüfstellen — ähnlich wie in der Verordnung (EU) 2015/757 vorgesehen — zu erleichtern, sollten die Schifffahrtsunternehmen die geplante Überwachungsmethode dokumentieren und weitere Einzelheiten zur Anwendung dieser Verordnung in einem Überwachungskonzept darlegen. Das Überwachungskonzept sollte ebenso wie etwaige spätere Änderungen der Prüfstelle zur Bewertung vorgelegt werden.
- (50) Um den Verwaltungsaufwand zu begrenzen, sollte für die Zwecke der Umsetzung der Rechtsakte der Union zur Verringerung der Treibhausgasemissionen des Seeverkehrs ein besonderes Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem für Schifffahrtsunternehmen eingerichtet werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission kurz nach der Veröffentlichung dieser Verordnung die Übereinstimmung dieser Verordnung mit der Verordnung (EU) 2015/757 und mögliche Überschneidungen zwischen den beiden Verordnungen untersuchen und gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung oder der Verordnung (EU) 2015/757 ausarbeiten.
- (51) Eine robuste Zertifizierung und Überwachung von Kraftstoffen ist von entscheidender Bedeutung, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen und die Umweltintegrität der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe, die voraussichtlich im Seeverkehrssektor eingesetzt werden, zu gewährleisten. Diese Zertifizierung sollte in einem transparenten und nichtdiskriminierenden Verfahren erfolgen. Um die Zertifizierung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand zu begrenzen, sollte die Zertifizierung von Kraftstoffen, die gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder gegebenenfalls den einschlägigen Bestimmungen eines Rechtsakts der Union über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff definiert sind, für die Zertifizierung an den Vorschriften ausgerichtet sein, die durch diese Rechtsakte der Union festgelegt sind. Dieser Zertifizierungsansatz sollte — ähnlich wie der der Richtlinie (EU) 2018/2001 — auch für außerhalb der Union gebunkerte Kraftstoffe gelten, die als eingeführte Kraftstoffe angesehen werden sollten. Wenn Schifffahrtsunternehmen beabsichtigen, von den in den genannten Rechtsakten der Union oder im vorliegenden neuen Rahmen vorgesehenen Standardwerten abzuweichen, sollte dies nur dann geschehen, wenn die Werte durch eines der gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannten Systeme oder gegebenenfalls im Rahmen eines Rechtsakts der Union über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff und zur Festlegung bestimmter Schwellenwerte für die Einsparung von Treibhausgasemissionen sowie von Methoden zu deren Berechnung (für Well-to-Tank-Werte) zertifiziert werden können.
- (52) Die Möglichkeit, tatsächliche Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren zu berechnen, die von den in Anhang II festgelegten abweichen, sollte den Schifffahrtsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, sofern diese Berechnung im Einklang mit anerkannten internationalen Normen, die für den betreffenden Gegenstand relevant sind, festgelegt und durch diese gestützt wird. Diese Berechnung der Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren sollte in erster Linie Laborprüfungen oder direkte Messungen aus Energiewandlern, einschließlich Verbrennungsmotoren, Brennstoffzellen und damit verbundener Reforming-Anlagen, Gasturbinen oder Kessel, entwichener Emissionen umfassen. Da die tatsächlichen

Tank-to-Wake-CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren von der Kraftstoffzusammensetzung und nicht vom Energiewandler abhängen, sollten sie nicht von den Standardwerten in Anhang II abweichen. Diese Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren, insbesondere für synthetische Kraftstoffe oder Biokraftstoffe, sollten nur dann neu berechnet werden, wenn eine einschlägige internationale Norm zu diesem Zweck entwickelt wird. Es sollte nicht von den für CO<sub>2</sub>-Verbrennungs-Emissionsfaktoren für fossile Brennstoffe vorgelegten Standardwerten abgewichen werden können.

- (53) Prüftätigkeiten werden von Prüfstellen wahrgenommen. Um Unparteilichkeit und Wirksamkeit sicherzustellen, sollte es sich bei den Prüfstellen um unabhängige qualifizierte Stellen handeln, die von den nationalen Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(17)</sup> akkreditiert sein sollten. Die Prüfstellen sollten in einem Umfang mit Mitteln und Personal ausgestattet sein, der der Größe der Flotte entspricht, für die sie Prüftätigkeiten im Rahmen dieser Verordnung durchführen. Mittels einer Prüfung sollte gewährleistet werden, dass die Überwachung und Berichterstattung durch die Schifffahrtsunternehmen zutreffend und vollständig ist und dieser Verordnung entsprochen wird.
- (54) Auf der Grundlage der von den Schifffahrtsunternehmen überwachten und gemeldeten Daten und Informationen sollten die Prüfstellen die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie und die Konformitätsbilanz des Schiffs in Bezug auf die Einhaltung des Grenzwerts, einschließlich eines etwaigen Konformitätsüberschusses oder -Defizits, berechnen und erstellen sowie feststellen, ob das Schiff die Verpflichtung zur Nutzung der Landstromversorgung eingehalten hat. Die Prüfstelle sollte die Ergebnisse dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen mitteilen. Ist die Prüfstelle zugleich die Prüfstelle für die Zwecke der Verordnung (EU) 2015/757, so kann diese Mitteilung zusammen mit dem Prüfbericht gemäß der genannten Verordnung erfolgen.
- (55) Die Kommission sollte eine elektronische Datenbank einrichten, in der die Bilanz jedes Schiffs erfasst wird, damit die Konformität des Schiffs mit dieser Verordnung sichergestellt ist („FuelEU-Datenbank“), und die Betriebsfähigkeit dieser Datenbank gewährleisten. Die FuelEU-Datenbank sollte bei allen besonders wichtigen Maßnahmen, die zur Erfüllung der in dieser Verordnung vorgesehenen Verpflichtungen notwendig sind, herangezogen werden. Um die Berichterstattung zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen und andere Nutzer zu begrenzen, sollte die FuelEU-Datenbank auf dem bestehenden Modul THETIS-MRV aufbauen bzw. soweit möglich durch Aktualisierung dieses Modells weiterentwickelt werden. Die FuelEU-Datenbank sollte außerdem eine Verwendung der für die Zwecke der Verordnung (EU) 2015/757 erhobenen Angaben und Daten ermöglichen.
- (56) Die Einhaltung dieser Verordnung wird von Elementen abhängen, die sich der Kontrolle des Schifffahrtsunternehmens entziehen könnten, etwa Fragen im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit von Kraftstoffen oder der Kraftstoffqualität. Daher sollte den Schifffahrtsunternehmen die Flexibilität eingeräumt werden, einen Konformitätsüberschuss von einem Jahr auf das nächste zu übertragen oder innerhalb bestimmter Grenzen einen Vorschuss auf einen entsprechenden Konformitätsüberschuss im folgenden Jahr in Anspruch zu nehmen. Die Nutzung der Landstromversorgung am Liegeplatz, die für die örtliche Luftqualität in Hafencities und Küstengebieten von großer Bedeutung ist, sollte für derartige Flexibilitätsbestimmungen nicht in Betracht kommen.
- (57) Um technologische Lock-in-Effekte zu vermeiden und weiter den Einsatz der leistungsfähigsten Lösungen zu fördern, sollte es den Schifffahrtsunternehmen gestattet sein, die Bilanzen verschiedener Schiffe in einem Pool zusammenzulegen. Dafür sollte es möglich sein, mit der Überkonformität eines Schiffs die Unterkonformität anderer Schiffe auszugleichen, vorausgesetzt, die in einem Pool zusammengelegte Gesamtkonformität ist positiv. Dadurch besteht die Möglichkeit, Überkonformität zu belohnen, und es entstehen Anreize für Investitionen in modernere Technologien. Die Möglichkeit, sich für die Zusammenlegung der Konformität in einem Pool zu entscheiden, sollte freiwillig bleiben und sollte von der Zustimmung der betroffenen Schifffahrtsunternehmen abhängig sein.
- (58) Ein Konformitätsnachweis („FuelEU-Konformitätsnachweis“), der von einer Prüfstelle oder gegebenenfalls von der zuständigen Behörde des Verwaltungsstaats nach den in dieser Verordnung festgelegten Verfahren ausgestellt wird, sollte als Nachweis für die Einhaltung der Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord des Schiffs verbrauchten Energie und der Verpflichtung, die Landstromversorgung zu nutzen, an Bord der Schiffe mitgeführt werden. Die Prüfstellen oder gegebenenfalls die zuständige Behörde des Verwaltungsstaats sollten die Ausstellung des FuelEU-Konformitätsnachweises in der FuelEU-Datenbank erfassen.

<sup>(17)</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

- (59) Die Anzahl der nichtkonformen Hafenaufenthalte sollte von den Prüfstellen anhand eindeutiger und objektiver Kriterien festgestellt werden, wobei für jeden Hafenaufenthalt, der in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt, alle relevanten Informationen einschließlich der Aufenthaltsdauer, der Menge und Art der verbrauchten Energie sowie der Anwendung etwaiger Ausschlussbedingungen, zu berücksichtigen sind. Die Schifffahrtsunternehmen sollten diese Informationen den Prüfstellen zur Verfügung stellen, damit die Konformität festgestellt werden kann.
- (60) Unbeschadet der Möglichkeit, Konformität im Rahmen der Bestimmungen über Flexibilität und Zusammenlegung in einem Pool zu erreichen, sollte gegen Schiffe, die die Grenzwerte für die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie nicht einhalten, eine Strafzahlung verhängt werden, die eine abschreckende Wirkung hat, in einem angemessenen Verhältnis zum Ausmaß der Nichtkonformität steht und etwaige wirtschaftliche Vorteile der Nichtkonformität beseitigt, damit gleiche Wettbewerbsbedingungen in dem Sektor gewahrt bleiben („FuelEU-Strafzahlung“). Berechnungsgrundlage für die FuelEU-Strafzahlung sollten Menge und Kosten der erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffe sein, die zur Einhaltung dieser Verordnung auf den Schiffen hätten verbraucht werden müssen.
- (61) Auch für jeden nichtkonformen Hafenaufenthalt sollte eine FuelEU-Strafzahlung verhängt werden. Diese FuelEU-Strafzahlung sollte in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten des Stromverbrauchs in ausreichender Höhe stehen, sollte als Abschreckung vor der Nutzung umweltschädlicherer Energiequellen wirken und als fester Betrag in EUR angegeben werden, der mit dem ermittelten Gesamtstrombedarf des Schiffs am Liegeplatz und mit der Gesamtzahl der auf die nächste volle Stunde aufgerundeten Stunden, die das Schiff in Nichteinhaltung der Verpflichtungen bezüglich der Landstromversorgung am Liegeplatz lag, multipliziert wird. Da keine genauen Zahlen zu den Kosten für die Bereitstellung von Landstromversorgung in der Union vorliegen, sollte diesem Satz der durchschnittliche Strompreis für Nichthaushaltskunden in der Union zugrunde liegen und mit zwei multipliziert werden, um anderen Kostenfaktoren im Zusammenhang mit der Leistungserbringung, einschließlich unter anderem der Anschlusskosten und einer Investitionsrentabilitätskomponente, Rechnung zu tragen.
- (62) Die aus den FuelEU-Strafzahlungen erzielten und von den Verwaltungsstaaten eingezogenen Einnahmen sollten dazu verwendet werden, die Vertriebsinfrastruktur für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe und deren Nutzung im Seeverkehrssektor zu fördern und den Seeverkehrsbetreibern zu helfen, ihre Klima- und Umweltziele zu erreichen.
- (63) Während das Schifffahrtsunternehmen weiter die Verantwortung dafür tragen sollte, dass die nach dieser Verordnung geltenden Überwachungs- und Meldungspflichten erfüllt sowie die FuelEU-Strafzahlungen gezahlt werden, könnte der für den Kraftstoffkauf und/oder Betriebsentscheidungen, die sich auf die Treibhausgasintensität der vom Schiff verbrauchten Energie auswirken, verantwortliche Rechtsträger bei einem Konformitätsdefizit durch vertragliche Vereinbarung mit dem Schifffahrtsunternehmen, im Einklang mit dem Verursacherprinzip und um die Einführung saubererer Kraftstoffe zu fördern, verpflichtet werden, dem Schifffahrtsunternehmen die Ausgaben für die mit dem Betrieb des Schiffs verbundenen FuelEU-Strafzahlungen zu erstatten oder es entsprechend zu entschädigen. Das Schifffahrtsunternehmen sollte die Prüfstelle auf vertraglicher Basis um die Berechnung des Betrags der EU-Strafzahlungen ersuchen können, der dem Betrieb des Schiffs durch den anderen Rechtsträger im Berichtszeitraum entspricht. In diesem Zusammenhang ist unter Betrieb des Schiffs die Festlegung der beförderten Ladung, der Route und der Geschwindigkeit des Schiffs zu verstehen. Während das Schifffahrtsunternehmen zwar weiterhin für die Erfüllung der Überwachungs- und Meldungspflichten gemäß dieser Verordnung sowie für die Zahlung der FuelEU-Strafzahlungen verantwortlich bleiben sollte, sollten Schifffahrtsunternehmen und Kraftstoffanbieter daneben mittels vertraglicher Vereinbarungen gegenseitige Verpflichtungen zur Herstellung, Lieferung und zum Kauf bestimmter im Voraus festgelegter Mengen bestimmter Kraftstoffe vereinbaren können. Solche vertraglichen Vereinbarungen könnten die Haftung der Kraftstoffanbieter vorsehen, um das Schifffahrtsunternehmen für die Zahlung von Strafen in Fällen zu entschädigen, in denen dem Schifffahrtsunternehmen Brennstoffe nicht wie vereinbart zur Verfügung gestellt wurden.
- (64) Die Durchsetzung der Verpflichtungen, die sich aus dieser Verordnung ergeben, sollte sich auf vorhandene Instrumente stützen, einschließlich jener, die gemäß den Richtlinien 2009/16/EG<sup>(18)</sup> und 2009/21/EG<sup>(19)</sup> des Europäischen Parlaments und des Rates eingerichtet wurden. Außerdem sollten die Mitgliedstaaten die Vorschriften über bei Verstößen gegen diese Verordnung geltende Sanktionen erlassen. Die vorgesehenen Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Um eine unangemessene oder doppelte Bestrafung für denselben Verstoß zu vermeiden, sollten mit diesen Sanktionen nicht die FuelEU-Strafzahlungen dupliziert werden, die bei einem Konformitätsdefizit oder bei nichtkonformen Hafenaufhalten des Schiffs zur Anwendung kommen. Der Nachweis über die Konformität des Schiffs mit den Anforderungen der vorliegenden Verordnung sollte in das Verzeichnis der Zeugnisse und Unterlagen in Anhang IV der Richtlinie 2009/16/EG aufgenommen werden.

<sup>(18)</sup> Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenaufenthaltskontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

<sup>(19)</sup> Richtlinie 2009/21/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 132).

- (65) Um den Verwaltungsaufwand für die Schifffahrtsunternehmen zu verringern, sollte für jedes Schifffahrtsunternehmen nur ein Mitgliedstaat für die Überwachung der Durchsetzung dieser Verordnung zuständig sein. Zur Festlegung des Verwaltungsstaats für die einzelnen Schifffahrtsunternehmen sollten die entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(20)</sup> herangezogen werden. Der Verwaltungsstaat sollte bezüglich der Einhaltung der vorliegenden Verordnung durch ein bestimmtes Schiff für die zwei zurückliegenden Berichtszeiträume zusätzliche Kontrollen durchführen können und darüber hinaus sicherstellen, dass die FuelEU-Strafzahlungen fristgerecht gezahlt werden.
- (66) Angesichts der bedeutenden Folgen, die die von den Prüfstellen gemäß dieser Verordnung ergriffenen Maßnahmen für die betreffenden Schifffahrtsunternehmen haben können, insbesondere in Bezug auf die Feststellung nichtkonformer Hafenaufenthalte, die Berechnung der Beträge der FuelEU-Strafzahlungen und die Nichtausstellung eines FuelEU-Konformitätsnachweises, sollten die Schifffahrtsunternehmen berechtigt sein, bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Prüfstelle akkreditiert ist, eine Überprüfung der betreffenden Maßnahmen zu beantragen. Im Lichte des Rechts auf einen wirksamen Rechtsbehelf, das in Artikel 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankert ist, sollten die von den zuständigen Behörden im Rahmen dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen der Überprüfung durch ein Gericht des Mitgliedstaats der betreffenden zuständigen Behörde unterliegen, die gemäß dem nationalen Rechtssystem des jeweiligen Mitgliedstaats erfolgt.
- (67) Um eine reibungslose Anwendung dieser Verordnung sicherzustellen und damit gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV in folgenden Bereichen Rechtsakte zu erlassen: Änderung der Well-to-Wake-Emissionsfaktoren, Angaben zum RFNBO-Teilziel, Ergänzung der bestehenden Tabelle um zusätzliche emissionsfreie Technologien, Festlegung weiterer Methoden und Kriterien für die Akkreditierung der Prüfstellen, Anpassung eines FuelEU-Strafzahlungsfaktors auf der Grundlage der Entwicklungen bei den Energiekosten und Änderung des Betrags des numerischen Faktors der FuelEU-Strafzahlung auf der Grundlage der Indexierung der durchschnittlichen Stromkosten in der Union. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung <sup>(21)</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (68) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(22)</sup> ausgeübt werden. Die Kommission sollte die Möglichkeit berücksichtigen, die für die Zwecke der Verordnung (EU) 2015/757 erhobenen Informationen und Daten weiterzuverwenden, wenn sie im Wege von Durchführungsrechtsakten Folgendes festlegt: die Liste der benachbarten Containerumladehäfen, die von der Begriffsbestimmung des Anlaufhafens ausgenommen sind, die Kriterien für die Bewertung der Produktionskapazität und der RFNBO-Verfügbarkeit im Seeverkehrssektor und die Methode zur Berechnung des Faktors der Preisdifferenz zwischen RFNBO und fossilen Kraftstoffen, gegebenenfalls die Festlegung von Vorschriften für die Anwendung des RFNBO-Teilziels, die detaillierten Kriterien, nach denen Technologien und die Art ihrer Nutzung als emissionsfreie Technologien einzustufen sind, die Angaben von Schiffen, die beabsichtigen, sich in Häfen an Landstromversorgung anzuschließen oder eine emissionsfreie Technologie zu verwenden, und das Verfahren für die Bereitstellung dieser Angaben, Vorlagen für standardisierte Überwachungskonzepte einschließlich der technischen Vorschriften für deren einheitliche Anwendung, die Liste der internationalen Normen und Zertifizierungsreferenzen zum Nachweis der tatsächlichen Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren, weitere Präzisierung der Vorschriften für die in dieser Verordnung genannten Prüftätigkeiten, Vorschriften für die Zugangsrechte zu den funktionalen und technischen Spezifikationen der FuelEU-Datenbank sowie Muster für den FuelEU-Konformitätsnachweis.

<sup>(20)</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

<sup>(21)</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

<sup>(22)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (69) Angesichts der internationalen Dimension des Seeverkehrssektors ist ein globales Vorgehen zur Begrenzung der Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie vorzuziehen, da ein solches Vorgehen aufgrund des breiteren Ansatzes erheblich wirksamer wäre. Zur Erleichterung der Ausarbeitung internationaler Regeln innerhalb der IMO sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen relevante Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln, und bei der IMO sollten entsprechende Stellungnahmen abgegeben werden, sodass die Union ihre Bemühungen um die Förderung ehrgeiziger Dekarbonisierungsziele für den Seeverkehr auf internationaler Ebene fortsetzt. Wird in Fragen, die für diese Verordnung von Belang sind, eine Einigung über ein globales Vorgehen erzielt, so sollte die Kommission diese Verordnung überprüfen und gegebenenfalls an die internationalen Vorschriften anpassen.
- (70) Die Kommission sollte entsprechend der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Better Regulation Guidelines“ (Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung) die Einführung und Verfügbarkeit von Instrumenten für die Zusammenarbeit und den Austausch bewährter Verfahren für den Seeverkehrssektor sicherstellen.
- (71) Da diese Verordnung zusätzliche Anpassungs- und Verwaltungskosten nach sich ziehen wird, sollte der Regelungsaufwand für den Seeverkehrssektor insgesamt genau überprüft werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem die Funktionsweise dieser Verordnung evaluiert wird. Die Kommission sollte in diesem Bericht bewerten, inwieweit die Ziele dieser Verordnung erreicht worden sind und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors ausgewirkt hat. Dieser Bericht sollte auch die Wechselwirkung zwischen dieser Verordnung und anderen einschlägigen Rechtsakten der Union erfassen, einschließlich möglicher Maßnahmen, die ergriffen wurden oder ergriffen werden könnten, um den Gesamtkostendruck auf den Seeverkehrssektor zu verringern.
- (72) Da die Ziele dieser Verordnung, das heißt die verstärkte Einführung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen durch Schiffe, die Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Union anlaufen, dort liegen oder aus diesen auslaufen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, ohne dass die Gefahr besteht, dass sich Hemmnisse für den Binnenmarkt und Wettbewerbsverzerrungen zwischen Häfen und zwischen Seeverkehrsbetreibern ergeben, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkungen besser durch die Einführung einheitlicher Vorschriften auf Unionsebene zu verwirklichen sind, mit denen wirtschaftliche Anreize für die Seeverkehrsbetreiber geschaffen werden — um weiter ungehindert tätig zu sein und zugleich den Verpflichtungen in Bezug auf die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe nachzukommen —, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## Kapitel I

### Allgemeine Bestimmungen

#### Artikel 1

#### Gegenstand und Ziel

Mit dieser Verordnung werden einheitliche Vorschriften eingeführt für

- a) eine Begrenzung der Treibhausgasintensität von Energie, die an Bord eines Schiffs verbraucht wird, das Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anläuft, dort liegt oder aus diesen ausläuft, und
- b) eine Verpflichtung, in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats die Landstromversorgung zu nutzen oder emissionsfreie Technologien einzusetzen.

Ziel dieser Vorschriften ist es, die Nutzung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen und Ersatzenergiequellen systematisch im Seeverkehr in der gesamten Union zu steigern — im Einklang mit dem Ziel, spätestens 2050 unionsweite Klimaneutralität zu erreichen — und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Seeverkehrs zu gewährleisten, Rechtssicherheit für die Einführung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe und nachhaltiger Technologien zu schaffen und Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden

## Artikel 2

**Anwendungsbereich**

(1) Diese Verordnung gilt für alle zum Transport von Passagieren oder von Ladung zu kommerziellen Zwecken eingesetzten Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl über 5 000, unabhängig von ihrer Flagge, in Bezug auf

- a) die während des Aufenthalts in einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbrauchte Energie,
- b) die gesamte, auf Fahrten von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbrauchte Energie,
- c) unbeschadet des Buchstabens b die Hälfte der auf Fahrten nach oder von einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats von Schiffen verbrauchte Energie und
- d) die Hälfte der auf Fahrten nach oder von einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats verbrauchte Energie, wenn der vorherige oder nächste Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Drittlands liegt.

(2) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2025 Durchführungsrechtsakte zur Erstellung einer Liste von benachbarten Containerumschlaghäfen. Danach aktualisiert die Kommission diese Liste alle zwei Jahre jeweils bis zum 31. Dezember.

In den in Unterabsatz 1 genannten Durchführungsrechtsakten wird ein Hafen dann als benachbarter Containerumschlagshafen aufgeführt, wenn der Anteil der Umladungen von Containern, gemessen in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit — Einheit entsprechend 20 Fuß), während des letzten Zwölfmonatszeitraums, für den einschlägige Daten vorliegen, 65 % des gesamten Containerverkehrs dieses Hafens übersteigt und wenn sich dieser Hafen außerhalb der Union, aber weniger als 300 Seemeilen von einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats entfernt befindet.

Für die Zwecke dieser Durchführungsrechtsakte gelten Container als umgeladen, wenn der Zweck des Entladens des Containers von einem Schiff in einen Hafen allein darin besteht, auf ein anderes Schiff verladen zu werden.

Die von der Kommission erstellte Liste von benachbarten Containerumschlaghäfen darf keine Häfen in einem Drittland enthalten, für die dieses Drittland effektiv Maßnahmen anwendet, die den Maßnahmen dieser Verordnung gleichwertig sind.

Die in Unterabsatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Mitgliedstaaten können in Bezug auf die Energie, die auf Fahrten von Fahrgastschiffen, die keine Kreuzfahrtschiffe sind, zwischen einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats auf einer Insel mit weniger als 200 000 ständigen Einwohnern verbraucht wird, sowie in Bezug auf die Energie, die während eines Aufenthalts in einem Anlaufhafen auf dieser Insel verbraucht wird, bestimmte Routen und Häfen von der Anwendung von Absatz 1 Buchstaben a und b ausnehmen. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit. Die Kommission veröffentlicht diese Ausnahmen im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

(4) Die Mitgliedstaaten können in Bezug auf die Energie, die auf Fahrten zwischen einem Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage und einem anderen Anlaufhafen in einem Gebiet in äußerster Randlage verbraucht wird, sowie in Bezug auf die Energie, die während eines Aufenthalts in den Anlaufhäfen dieser Gebiete in äußerster Randlage verbraucht wird, bestimmte Routen und Häfen von der Anwendung von Absatz 1 Buchstaben a und c ausnehmen. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit. Die Kommission veröffentlicht diese Ausnahmen im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

(5) Mitgliedstaaten, die keine Landgrenze mit einem anderen Mitgliedstaat haben, können Fahrgastschiffe, die im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes grenzüberschreitende Fahrten zu den Anlaufhäfen anderer Mitgliedstaaten unternehmen, von der Anwendung des Absatzes 1 ausnehmen. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit. Die Kommission veröffentlicht diese Ausnahmen im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

(6) Die Mitgliedstaaten können Fahrgastschiffe, die im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes Seeverkehrsdienstleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 erbringen und vor dem 12. Oktober 2023 betrieben werden, für bestimmte Routen zwischen ihren Anlaufhäfen auf dem Festland und Anlaufhäfen in ihrem Hoheitsgebiet auf einer Insel oder in den Städten Ceuta und Melilla von der Anwendung des Absatzes 1 ausnehmen. Diese Ausnahmen gelten nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus. Die Mitgliedstaaten teilen diese Ausnahmen vor ihrem Inkrafttreten der Kommission mit. Die Kommission veröffentlicht diese Ausnahmen im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

Für die Zwecke dieses Absatzes gelten die Städte Ceuta und Melilla als Anlaufhäfen auf einer Insel.

(7) Diese Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe, Schiffe für den Fang oder die Verarbeitung von Fisch, Holzschiffe einfacher Bauart, Schiffe ohne Motorantrieb oder Schiffe, die sich in Staatseigentum befinden oder vom Staat betrieben werden und ausschließlich für nichtgewerbliche Zwecke verwendet werden.

### Artikel 3

#### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Treibhausgasemissionen“ die Freisetzung von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>) und Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O) in die Atmosphäre;
2. „Biokraftstoffe“ Biokraftstoffe im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 Nummer 33 der Richtlinie (EU) 2018/2001;
3. „Biogas“ Biogas im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 Nummer 28 der Richtlinie (EU) 2018/2001;
4. „wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe“ wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 Nummer 35 der Richtlinie (EU) 2018/2001;
5. „erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs“ (renewable fuels of non-biological origin — RFNBO) erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001;
6. „Nahrungs- und Futtermittelpflanzen“ Nahrungs- und Futtermittelpflanzen im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 Nummer 40 der Richtlinie (EU) 2018/2001;
7. „emissionsfreie Technologie“ eine Technologie, bei deren Einsatz zur Energieversorgung es nicht zur Freisetzung folgender Treibhausgase und Luftschadstoffe von Schiffen in die Atmosphäre kommt: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), Schwefeloxide (SO<sub>x</sub>), Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (particulate matter — PM);
8. „Ersatzenergiequellen“ erneuerbare Energie, die an Bord erzeugt wird, oder Strom aus der Landstromversorgung;
9. „windunterstützter Antrieb“ den teilweisen oder vollständigen Antrieb eines Schiffs durch Windkraft, die mittels windunterstützter Antriebssysteme wie z. B. Rotorsegel, Zugdrachen, harter oder starrer Segel, weicher Segel, Saugflügel oder Turbinen genutzt wird;

10. „Anlaufhafen“ einen Hafen, den Schiffe anlaufen, um Ladung zu laden oder zu entladen oder Fahrgäste aufzunehmen oder auszuschießen, mit Ausnahme von Aufenthalten, die ausschließlich der Betankung, der Versorgung, der Ablösung der Besatzung, dem Aufenthalt im Trockendock oder der Durchführung von Reparaturen am Schiff, an seiner Ausrüstung oder an beidem dienen, von Aufenthalten im Hafen, weil das Schiff Hilfe benötigt oder sich in Not befindet, von Umladungen von Schiff zu Schiff außerhalb von Häfen, von Aufenthalten, die ausschließlich dem Schutz vor Schlechtwetterlagen dienen oder durch Such- und Rettungsmaßnahmen erforderlich werden, sowie von Aufenthalten von Containerschiffen in einem benachbarten Containerumschlaghafen, der in der Liste des nach Artikel 2 Absatz 2 erlassenen Durchführungsrechtsakts aufgeführt ist;
11. „Fahrt“ eine Fahrt im Sinne des Artikels 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2015/757;
12. „Gebiet in äußerster Randlage“ ein in Artikel 349 AEUV genanntes Gebiet;
13. „Schiffahrtsunternehmen“ den Schiffseigner oder sonstige Organisation oder Person, wie den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Schiffseigner die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs übernommen und zugestimmt hat, alle durch den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen;
14. „Bruttoreaumzahl“ (BRZ) die Bruttoreaumzahl im Sinne des Artikels 3 Buchstabe e der Verordnung (EU) 2015/757;
15. „Schiff am Liegeplatz“ ein Schiff am Liegeplatz im Sinne des Artikels 3 Buchstabe n der Verordnung (EU) 2015/757;
16. „Schiff am Ankerplatz“ ein Schiff am Liegeplatz, das nicht am Kai festgemacht ist;
17. „Energieverbrauch an Bord“ die in Megajoule (MJ) ausgedrückte Menge an Energie, die ein Schiff zum Antrieb und beim Betrieb bordseitiger Ausrüstung auf See oder am Liegeplatz verbraucht;
18. „Well-to-Wake“ eine Methode der Emissionsberechnung, bei der der Treibhausgasemissionsfaktor der Energieerzeugung, der Energieübertragung, des Energievertriebs und des Energieverbrauchs an Bord, auch während der Verbrennung, berücksichtigt wird;
19. „Treibhausgasintensität des Energieverbrauchs an Bord“ die in Gramm CO<sub>2</sub>-Äquivalent ausgedrückten Treibhausgasemissionen pro MJ des Energieverbrauchs an Bord auf Well-to-Wake-Basis;
20. „Emissionsfaktor“ die durchschnittliche Rate der Emissionen eines Treibhausgases bezogen auf die Tätigkeitsdaten für einen Stoffstrom, wobei bei der Verbrennung von einer vollständigen Oxidation und bei allen anderen chemischen Reaktionen von einer vollständigen Umwandlung ausgegangen wird;
21. „Eisklasse“ die einem Schiff von den zuständigen nationalen Behörden des Flaggenstaats oder einer von diesem Staat anerkannten Organisation zugewiesene Einstufung, die anzeigt, dass das Schiff für das Befahren vereister Meere konzipiert wurde;
22. „Eiskante“ die zu einem bestimmten Zeitpunkt bestehende Abgrenzung zwischen offenem Meer und Meereis jeglicher Art, ob fest oder treibend, gemäß Nummer 4.4.8 der Meereis-Nomenklatur der Weltorganisation für Meteorologie vom März 2014;
23. „Fahrt in vereisten Gewässern“ eine Fahrt eines Schiffs der Eisklasse in einem Meeresgebiet innerhalb der Eiskante;
24. „Landstromversorgung“ das System für die Versorgung von Schiffen am Liegeplatz mit Gleich- oder Wechselstrom mit Nieder- oder Hochspannung, einschließlich bordseitiger und hafenseitiger Anlagen, bei direkter Einspeisung des Stroms für Aufenthalts- und Dienstlasten oder das Aufladen von Sekundärbatterien in die Hauptverteilerschalttafel des Schiffs;
25. „Strombedarf am Liegeplatz“ den Strombedarf eines Schiffs zur Deckung des gesamten Energiebedarfs am Liegeplatz auf der Grundlage des Strombedarfs an Bord;

26. „ermittelter Gesamtstrombedarf des Schiffs am Liegeplatz“ den höchsten in Kilowatt ausgedrückten Wert des Gesamtstrombedarfs des Schiffs am Liegeplatz, einschließlich Aufenthalts- und Ladungsumschlagslasten;
27. „Prüfstelle“ einen Rechtsträger, die Prüftätigkeiten ausführt und von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und gemäß der vorliegenden Verordnung akkreditiert wurde;
28. „FuelEU-Konformitätsnachweis“ ein schiffsspezifisches Dokument, das für ein Schifffahrtsunternehmen von einer Prüfstelle ausgestellt wird und in dem bestätigt wird, dass das betreffende Schiff dieser Verordnung für einen bestimmten Berichtszeitraum entsprochen hat;
29. „Fahrgastschiff“ ein Fahrgastschiff im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(23)</sup>;
30. „Kreuzfahrtschiff“ ein Fahrgastschiff ohne Frachtdeck, das ausschließlich für die gewerbsmäßige Beförderung von Fahrgästen mit Übernachtung auf einer Seereise ausgelegt ist;
31. „Containerschiff“ ein Schiff, das ausschließlich zur Beförderung von Containern in Laderäumen und an Deck bestimmt ist;
32. „nichtkonformer Hafenaufenthalt“ einen Hafenaufenthalt, bei dem das Schiff die Verpflichtung nach Artikel 6 Absatz 1 nicht erfüllt und für den keine der Ausnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 5 gilt;
33. „ungünstigster Produktionsweg“ den kohlenstoffintensivsten Produktionsweg für einen bestimmten Kraftstoff;
34. „CO<sub>2</sub>-Äquivalent“ die metrische Maßeinheit, die verwendet wird, um die CO<sub>2</sub>-, CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O-Emissionen ausgehend von deren Erderwärmungspotenzial zu berechnen, indem die Menge von CH<sub>4</sub>- und N<sub>2</sub>O in die entsprechende, im Hinblick auf das Erderwärmungspotenzial äquivalente Menge an CO<sub>2</sub> umgerechnet wird;
35. „Konformitätsbilanz“ die gemäß Anhang IV Teil A berechnete Maßeinheit für die Über- oder Unterkonformität eines Schiffs im Hinblick auf die Grenzwerte für die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie oder auf das RFNBO-Teilziel;
36. „Konformitätsüberschuss“ eine positive Konformitätsbilanz;
37. „Konformitätsdefizit“ eine negative Konformitätsbilanz;
38. „Gesamtkonformitätsbilanz des Pools“ die Summe der Konformitätsbilanzen aller zu dem Pool gehörenden Schiffe;
39. „Leitungsorgan des Hafens“ das Leitungsorgan des Hafens im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 5 der Verordnung (EU) 2017/352;
40. „Verwaltungsstaat“ einen Mitgliedstaat entsprechend der Anwendung von Artikel 36f Absatz 1 der Richtlinie 2003/87/EG in Bezug auf ein Schifffahrtsunternehmen im Sinne der vorliegenden Verordnung, unbeschadet der Wahl der im betreffenden Mitgliedstaat verantwortlichen Behörden;
41. „Berichtszeitraum“ einen Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des Jahres, in dem die in dieser Verordnung genannten Informationen überwacht und aufgezeichnet werden, wobei Daten für Fahrten, deren Beginn und Ende in zwei unterschiedlichen Kalenderjahren liegen, dem betreffenden Kalenderjahr zugerechnet werden;“
42. „Überprüfungszeitraum“ das Kalenderjahr, das unmittelbar auf den Berichtszeitraum folgt.

<sup>(23)</sup> Richtlinie (EU) 2016/802 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe (ABl. L 132 vom 21.5.2016, S. 58).

## Kapitel II

### Anforderungen an die an Bord von Schiffen verbrauchte Energie

#### Artikel 4

#### Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie

- (1) Die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der Energie, die an Bord eines Schiffs in einem Berichtszeitraum verbraucht wird, darf den in Absatz 2 festgelegten Grenzwert nicht überschreiten.
- (2) Der in Absatz 1 genannte Grenzwert wird berechnet, indem der Referenzwert von 91,16 g CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro MJ um folgenden Prozentsatz gesenkt wird:
  - 2 % ab dem 1. Januar 2025,
  - 6 % ab dem 1. Januar 2030,
  - 14,5 % ab dem 1. Januar 2035,
  - 31 % ab dem 1. Januar 2040,
  - 62 % ab dem 1. Januar 2045,
  - 80 % ab dem 1. Januar 2050.
- (3) Die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie wird nach der in Anhang I festgelegten Methode als Menge der Treibhausgasemissionen pro Energieeinheit berechnet.
- (4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 28 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs II zu erlassen, um Well-to-Wake-Emissionsfaktoren für neue Energiequellen aufzunehmen oder die bestehenden Emissionsfaktoren anzupassen, damit die Kohärenz mit künftigen internationalen Normen oder den Rechtsvorschriften der Union im Energiebereich nach den besten verfügbaren wissenschaftlichen und technischen Erkenntnissen gewährleistet ist.

#### Artikel 5

#### Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs

- (1) Zur Berechnung der Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie kann vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2033 ein Multiplikator von „2“ verwendet werden, um das Schiff für die Nutzung von RFNBO zu belohnen. Die Methode für diese Berechnung ist in Anhang I festgelegt.
- (2) Die Kommission überwacht, berechnet und veröffentlicht jährlich auf der Grundlage der Daten, die in der in Artikel 19 genannten FuelEU-Datenbank erfasst sind, und spätestens 18 Monate nach Ablauf des jeweiligen Berichtszeitraums den Anteil von RFNBO an der jährlich an Bord von Schiffen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, verbrauchten Energie.
- (3) Beträgt der in Absatz 2 genannte Anteil von RFNBO im Berichtszeitraum 2031 weniger als 1 %, so gilt vorbehaltlich des Absatzes 5 für diese Kraftstoffe ab dem 1. Januar 2034 ein Teilziel von 2 % an der jährlich an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie.
- (4) Absatz 3 gilt nicht, wenn die vor dem 1. Januar 2033 verfügbaren Überwachungsergebnisse, die nach Absatz 2 vorgesehen sind, zeigen, dass der in Absatz 2 genannte Anteil mehr als 2 % beträgt.
- (5) Liegen auf der Grundlage der in Absatz 2 genannten Überwachungstätigkeiten und nach der Bewertung durch die Kommission Nachweise auf eine unzureichende Produktionskapazität und eine unzureichende Verfügbarkeit von RFNBO im Seeverkehrssektor, eine ungleiche geografische Verteilung oder einen zu hohen Preis dieser Kraftstoffe vor, so findet das in Absatz 3 vorgesehene Teilziel keine Anwendung.

(6) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Kriterien für die nach Absatz 5 vorgesehene Bewertung und der Methode zur Berechnung des Faktors der Preisdifferenz zwischen RFNBO und fossilen Brennstoffen, die in Zelle 14 der Tabelle in Anhang IV Teil B angewendet wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 28 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- a) Absatz 5 des vorliegenden Artikels um zusätzliche Elemente zu ergänzen,
- b) über die Nichtanwendbarkeit des in Absatz 3 dieses Artikels genannten Teilziels, die sich aus der Überwachung gemäß Absatz 2 dieses Artikels oder der Bewertung gemäß Absatz 5 dieses Artikels ergibt, zu informieren.

(8) Gilt das in Absatz 3 dieses Artikels genannte Teilziel, so erlässt die Kommission bis zum 31. Dezember 2033 Durchführungsrechtsakte, um die Vorschriften für die Anwendung von Absatz 3 dieses Artikels in Bezug auf Folgendes festzulegen:

- a) Prüfung und Berechnung gemäß Artikel 16,
- b) anwendbare Flexibilitätsmechanismen gemäß den Artikeln 20 und 21,
- c) anwendbare FuelEU-Strafzahlungen gemäß Artikel 23 und gemäß Anhang IV.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(9) Das in Absatz 3 dieses Artikels genannte Teilziel gilt — wenn anwendbar — nicht für ein Schiff, das nachweist, dass der gleiche Anteil der jährlich an Bord verbrauchten Energie durch andere Kraftstoffe erreicht wird, die gleichwertige Treibhausgaseinsparungen bewirken und gemäß Artikel 10 der vorliegenden Verordnung zertifiziert sind, mit Ausnahme der in Anhang IX Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannten Biokraftstoffe.

(10) Dieser Artikel gilt nicht für den Anteil der Landstromversorgung an der jährlichen Energie, die an Bord von Schiffen verbraucht wird.

#### Artikel 6

#### **Zusätzliche Vorschriften für den emissionsfreien Energieverbrauch am Liegeplatz**

(1) Ab dem 1. Januar 2030 muss ein am Kai festgemachtes Schiff in einem Anlaufhafen, der unter Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 fällt und der im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt, an die Landstromversorgung angeschlossen sein und daraus seinen gesamten Strombedarf am Liegeplatz decken.

(2) Ab dem 1. Januar 2035 muss ein am Kai festgemachtes Schiff in einem Anlaufhafen, der nicht unter Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 fällt und der im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats liegt, an die Landstromversorgung angeschlossen sein, sofern der Kai über eine solche verfügt, und daraus seinen gesamten Strombedarf am Liegeplatz decken.

(3) Ab dem 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034 kann ein Mitgliedstaat nach Konsultation der einschlägigen Interessenträger, gegebenenfalls einschließlich des Leitungsorgans des Hafens, beschließen, dass ein Schiff, das in einem Anlaufhafen in seinem Hoheitsgebiet, der nicht unter Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 fällt, oder in bestimmten Teilen eines solchen Hafens am Kai festgemacht ist, an die Landstromversorgung angeschlossen sein und daraus seinen gesamten Strombedarf am Liegeplatz decken muss. Der Mitgliedstaat teilt der Kommission seinen Beschluss in Bezug auf die Einführung einer solchen Verpflichtung ein Jahr vor ihrer Anwendung mit. Ein solcher Beschluss ist vom Beginn eines Berichtszeitraums anzuwenden. Die Kommission veröffentlicht die Informationen im *Amtsblatt der Europäischen Union* und macht eine aktualisierte Liste der betreffenden Häfen öffentlich zugänglich. Diese Liste muss leicht zugänglich sein.

(4) Die Absätze 1, 2 und 3 gelten für

- a) Containerschiffe,
- b) Fahrgastschiffe.

- (5) Die Absätze 1, 2 und 3 gelten nicht für Schiffe, die
- a) gemäß der Berechnung aufgrund der nach Artikel 15 überwachten und aufgezeichneten Ankunfts- und Abfahrtszeit weniger als zwei Stunden am Kai festgemacht sind;
  - b) zur Deckung ihres gesamten Strombedarfs am Liegeplatz, während sie am Kai festgemacht sind, emissionsfreie Technologien einsetzen, die die in Anhang III vorgesehenen allgemeinen Anforderungen für solche Technologien erfüllen und in den gemäß den Absätzen 6 und 7 erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten aufgeführt und spezifiziert sind;
  - c) aufgrund unvorhergesehener Umstände, die außerhalb der Kontrolle des Schiffs liegen, aus Sicherheitsgründen oder zur Rettung von Menschenleben auf See darauf angewiesen sind, außerplanmäßig einen Hafen anzulaufen und dies nicht auf systematischer Grundlage erfolgt, wobei Gründe vorliegen, die nicht bereits gemäß Artikel 3 Nummer 10 ausgeschlossen sind;
  - d) nicht an die Landstromversorgung angeschlossen werden können, weil in einem Hafen keine Anschlusspunkte für die Landstromversorgung vorhanden sind;
  - e) nicht an die Landstromversorgung angeschlossen werden können, weil die Stabilität des Stromnetzes ausnahmsweise aufgrund unzureichender verfügbarer Landstromversorgung für den Strombedarf des Schiffs am Liegeplatz gefährdet ist;
  - f) nicht an die Landstromversorgung angeschlossen werden können, weil die landseitigen Anlagen im Hafen nicht mit der bordseitigen Ausrüstung für die Landstromversorgung kompatibel sind — sofern die bordseitigen Anlagen für den Landanschluss gemäß den in Anhang II der Verordnung (EU) 2023/1804 festgelegten technischen Spezifikationen für die Landanschlusssysteme von Seeschiffen zertifiziert sind;
  - g) in Notfällen, die eine unmittelbare Gefahr für das Leben, das Schiff oder die Umwelt darstellen, oder aus anderen Gründen höherer Gewalt für einen begrenzten Zeitraum Energie an Bord erzeugen müssen;
  - h) während sie weiter an die Landstromversorgung angeschlossen sind, für einen auf das zwingend Notwendige beschränkten Zeitraum Energie an Bord erzeugen müssen, um — auf Verlangen eines Bediensteten einer zuständigen Behörde oder eines Vertreters einer anerkannten Organisation während einer Besichtigung oder Inspektion — Wartungstests oder Betriebstests durchzuführen.
- (6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 28 delegierte Rechtsakte zu erlassen und regelmäßig zu aktualisieren, um die nicht erschöpfende Tabelle in Anhang III um weitere emissionsfreie Technologien im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 zu ergänzen.
- (7) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um die detaillierten Zulassungskriterien festzulegen, einschließlich der Festlegung von Systemgrenzen und Zertifizierungsanforderungen, nach denen die allgemeinen Anforderungen an emissionsfreie Technologien gemäß Anhang III, einschließlich künftiger Aktualisierungen, als erfüllt gelten.

Für die bestehende Liste von Technologien in Anhang III werden diese Durchführungsrechtsakte gegebenenfalls bis zum 30. Juni 2024 erlassen. Für alle neuen Technologien werden diese Durchführungsrechtsakte unverzüglich erlassen, sobald weitere Technologien gemäß Anhang III verfügbar werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (8) Ein Schiff informiert vorab die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens oder jede entsprechend autorisierte Stelle vor dem Einlaufen in den Hafen über seine Absicht, sich an die Landstromversorgung anzuschließen, oder über seine Absicht, in Anwendung von Absatz 5 Buchstabe b eine emissionsfreie Technologie einzusetzen. Schiffe, die beabsichtigen, sich an die Landstromversorgung anzuschließen, geben auch den Strombedarf an, den sie während des Hafenaufenthalts voraussichtlich benötigen werden.

Nach Erhalt der in Unterabsatz 1 genannten Informationen von einem Schiff im Hinblick auf Landstromversorgung bestätigt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens oder jede entsprechend autorisierte Stelle dem Schiff, ob ein Anschluss an die Landstromversorgung verfügbar ist.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die gemäß Unterabsätze 1 und 2 zu übermittelnden Informationen sowie das Verfahren für die Übermittlung dieser Informationen festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(9) Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens oder jede entsprechend autorisierte Stelle erfasst und speichert — gegebenenfalls nach Konsultation des Leitungsorgans des Hafens — in der FuelEU-Datenbank unverzüglich die folgenden Informationen:

- a) die Anwendung einer Ausnahmeregelung gemäß Absatz 5,
- b) die Nichteinhaltung der in den Absätzen 1, 2 und 3 festgelegten Vorschriften durch ein Schiff, wenn keine der in Absatz 5 genannten Ausnahmen zutrifft.

(10) Ab dem 1. Januar 2035 können in Häfen, die den Anforderungen des Artikels 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 unterliegen, die in Absatz 5 Buchstaben d, e und f vorgesehenen Ausnahmen nur auf eine Höchstzahl von Hafenaufhalten entsprechend 10 % der gesamten Hafenaufhalte eines Schiffs, die in einem Berichtszeitraum stattgefunden haben, gegebenenfalls aufgerundet auf die nächste ganze Zahl, oder auf eine Höchstzahl von 10 Hafenaufhalten während des entsprechenden Berichtszeitraums — je nachdem, welche Zahl niedriger ist — angewendet werden.

Ein Hafenaufhalt zählt für die Zwecke der Einhaltung der Anforderung dieser Vorschrift nicht, wenn das Schifffahrtsunternehmen auf der Grundlage des in Absatz 8 vorgesehenen Informationsaustauschs nachweist, dass es vernünftigerweise nicht wissen konnte, dass das Schiff aus einem der in Absatz 5 Buchstaben d, e oder f genannten Gründe nicht an die Landstromversorgung angeschlossen werden kann.

(11) Ein Mitgliedstaat kann beschließen, dass Containerschiffe oder Fahrgastschiffe am Ankerplatz in einem Hafen oder in bestimmten Teilen eines Hafens in seinem Hoheitsgebiet den gleichen Verpflichtungen unterliegen, die im Rahmen dieser Verordnung für am Kai festgemachte Schiffe gelten. Der Mitgliedstaat teilt der Kommission seinen Beschluss in Bezug auf die Einführung einer solchen Verpflichtung ein Jahr vor ihrer Anwendung mit. Eine solche Entscheidung muss ab dem Beginn eines Berichtszeitraums gelten. Die Kommission veröffentlicht die Informationen im *Amtsblatt der Europäischen Union* und macht eine aktualisierte Liste der betreffenden Häfen öffentlich zugänglich. Diese Liste muss leicht zugänglich sein.

### Kapitel III

#### Gemeinsame Grundsätze und Zertifizierung

##### Artikel 7

#### Gemeinsame Grundsätze für die Überwachung und Berichterstattung

(1) Entsprechend den Artikeln 8, 9 und 10 überwachen die Schifffahrtsunternehmen für jedes ihrer Schiffe die einschlägigen Daten in einem Berichtszeitraum und erstatten darüber Bericht. Sie führen diese Überwachung und Berichterstattung in allen Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und bei allen in Artikel 2 Absatz 1 genannten Fahrten durch.

(2) Die Überwachung und die Berichterstattung müssen vollständig sein und den Energieverbrauch an Bord von Schiffen sowohl auf See als auch am Liegeplatz jederzeit erfassen. Die Schifffahrtsunternehmen ergreifen geeignete Maßnahmen, um etwaige Datenlücken im Berichtszeitraum zu vermeiden.

(3) Die Überwachung und die Berichterstattung müssen im Verlauf der Zeit einheitlich erfolgen und vergleichbar sein. Zu diesem Zweck wenden die Schifffahrtsunternehmen — vorbehaltlich von der Prüfstelle bewerteter Änderungen — dieselben Überwachungsmethoden und Datensätze an. Die Schifffahrtsunternehmen tragen dafür Sorge, dass hinreichende Gewähr für die Integrität der zu überwachenden und zu meldenden Daten besteht.

(4) Alle Überwachungsdaten und -aufzeichnungen, einschließlich Annahmen, Referenzwerten, Emissionsfaktoren, gemäß Anhang I ergänzten Bunkerlieferbescheinigungen und Tätigkeitsdaten sowie alle anderen Informationen, die zur Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung benötigt werden, werden von den Schifffahrtsunternehmen auf transparente Weise korrekt in Papierform oder elektronischer Form ermittelt, analysiert und mindestens fünf Jahre lang verwahrt, sodass die Prüfstelle die Treibhausgasintensität der an Bord der Schiffe verbrauchten Energie feststellen kann.

(5) Im Rahmen der Überwachung und Berichterstattung gemäß den Artikeln 8, 9, 10 und 15 der vorliegenden Verordnung werden gegebenenfalls die für die Zwecke der Verordnung (EU) 2015/757 erhobenen Informationen und Daten verwendet.

## Artikel 8

### Überwachungskonzept

(1) Bis zum 31. August 2024 legen die Schifffahrtsunternehmen den Prüfstellen für jedes ihrer Schiffe ein Überwachungskonzept vor, in dem die unter den Methoden in Anhang I ausgewählte Methode zur Überwachung der Menge, der Art und des Emissionsfaktors der an Bord des Schiffs verbrauchten Energie und anderer relevanter Informationen sowie zur Berichterstattung darüber angegeben ist.

(2) Für Schiffe, die nach dem 31. August 2024 erstmals in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, legen die Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle unverzüglich und spätestens zwei Monate, nachdem das betreffende Schiff erstmals einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats angelaufen hat, ein Überwachungskonzept vor.

(3) Das Überwachungskonzept besteht aus einer vollständigen und transparenten Dokumentation und enthält mindestens folgende Angaben:

- a) die Identifikation und den Typ des Schiffs einschließlich seines Namens und seiner Identifikationsnummer der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), seinen Register- oder Heimathafen und den Namen des Schiffseigners;
- b) den Namen des Schifffahrtsunternehmens und die Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse einer Kontaktperson;
- c) eine Beschreibung der Energieumwandlungssysteme an Bord und deren Leistung in Megawatt (MW);
- d) für unter Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe b fallende Schiffe: eine Beschreibung der Normen und Eigenschaften der Ausrüstung, die den Anschluss an die Landstromversorgung oder eine emissionsfreie Technologie ermöglicht;
- e) den Wert des ermittelten Gesamtstrombedarfs des Schiffs am Liegeplatz entsprechend der elektrischen Lastbilanz oder der elektrischen Laststudie des Schiffs, mit der die Einhaltung der Regeln 40 und 41 des Kapitels II-1 des Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) nachgewiesen wird, entsprechend der Genehmigung der Verwaltung seines Flaggenstaats oder einer anerkannten Organisation im Sinne des durch die Resolutionen MEPC.237(65) und MSC.349(92) angenommenen IMO-Codes über anerkannte Organisationen. Ist das Schiff nicht in der Lage, diesen Nachweis zu erbringen, so wird von einem Wert von 25 % des Gesamtwerts der in seinem in Anwendung des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) vorgelegten EIAPP-Zeugnis — oder, falls für die Motoren kein EIAPP-Zeugnis erforderlich ist, auf dem Typenschild — angegebenen maximalen Dauerleistung der Hauptmotoren des Schiffs ausgegangen;
- f) eine Beschreibung der Energiequellen, die während der Fahrt und am Liegeplatz an Bord genutzt werden sollen, um die Anforderungen der Artikel 4 und 6 zu erfüllen;
- g) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung des Kraftstoffverbrauchs des Schiffs sowie der Energie, die durch Ersatzenergiequellen oder eine emissionsfreie Technologie bereitgestellt wird;
- h) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung und Meldung der Well-to-Tank- und Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren der Energie, die an Bord genutzt werden soll, gemäß den in Artikel 10 und in den Anhängen I und II angegebenen Methoden;

- i) eine Beschreibung der Verfahren zur Überwachung der Vollständigkeit der Liste der Fahrten;
- j) eine Beschreibung der Verfahren zur Feststellung der Tätigkeitsdaten je Fahrt, einschließlich der Verfahren, Zuständigkeiten, Formeln und Datenquellen zur Bestimmung und Aufzeichnung der zwischen Auslaufhafen und Anlaufhafen auf See sowie der am Liegeplatz verbrachten Zeit;
- k) eine Beschreibung der Verfahren, Systeme und Zuständigkeiten für die Aktualisierung der Daten im Überwachungskonzept während des Berichtszeitraums;
- l) eine Beschreibung der Methode zur Bestimmung von Ersatzdaten, die zur Schließung von Datenlücken oder zur Ermittlung und Berichtigung von Datenfehlern verwendet werden können;
- m) ein Überarbeitungsblatt zur Erfassung aller Einzelheiten zum Überarbeitungsverlauf;
- n) Angaben zur Eisklasse des Schiffs, wenn das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die aufgrund der Eisklasse des Schiffs zusätzlich verbrauchte Energie aus der Berechnung der Konformitätsbilanz gemäß Anhang IV auszuschließen;
- o) Angaben zur Eisklasse eines Schiffs und die Beschreibung eines überprüfbaren Verfahrens zur Überwachung der während der gesamten Fahrt zurückgelegten Strecke und der bei der Fahrt in vereisten Gewässern zurückgelegten Strecke, das Datum, die Uhrzeit und die Position bei der Einfahrt in vereiste Gewässer und bei der Ausfahrt aus vereisten Gewässern sowie der Kraftstoffverbrauch bei der Fahrt in vereisten Gewässern, falls das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die zusätzlich aufgrund von Fahrten in vereisten Gewässern verbrauchte Energie aus der Berechnung der Konformitätsbilanz gemäß Anhang IV auszuschließen;
- p) für ein Schiff mit windunterstütztem Antrieb eine Beschreibung der installierten Windantriebsausrüstung an Bord und die Werte für  $P_{\text{Wind}}$  und  $P_{\text{Prop}}$  gemäß Anhang I.

(4) Die Schifffahrtsunternehmen verwenden standardisierte Überwachungskonzepte auf der Grundlage von Vorlagen. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen diese Vorlagen, einschließlich der technischen Vorschriften für deren einheitliche Anwendung, festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 9

### Änderung des Überwachungskonzepts

- (1) Die Schifffahrtsunternehmen überprüfen regelmäßig — mindestens einmal jährlich —, ob das Überwachungskonzept für ein Schiff dessen Art und Funktionsweise angemessen ist und ob die in dem Konzept enthaltenen Daten verbessert, korrigiert oder aktualisiert werden können.
- (2) Die Schifffahrtsunternehmen ändern das Überwachungskonzept in den folgenden Situationen unverzüglich:
  - a) einem Wechsel des Schifffahrtsunternehmens;
  - b) der Einführung neuer Energieumwandlungssysteme, neuer Energiearten, neuer Systeme zum Anschluss an die Landstromversorgung oder neuer Ersatzenergiequellen oder neuer emissionsfreie Technologien;
  - c) einer Änderung der Datenverfügbarkeit aufgrund der Verwendung neuer Arten von Messeinrichtungen, neuer Probenahmemethoden oder neuer Analysemethoden oder aus anderen Gründen aufgrund der die Richtigkeit der erhobenen Daten beeinträchtigt werden kann;
  - d) Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen oder zuständige Behörden haben festgestellt, dass aus der angewendeten Überwachungsmethode resultierende Daten nicht korrekt sind;
  - e) Prüfstellen haben ermittelt, dass ein Teil des Überwachungskonzepts nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung im Einklang steht, und die Prüfstelle fordert das Schifffahrtsunternehmen im Einklang mit Artikel 11 Absatz 1 auf, das Konzept zu überarbeiten;

f) Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen oder zuständige Behörden haben festgestellt, dass die Methoden zur Vermeidung von Datenlücken und zur Ermittlung von Datenfehlern nicht geeignet sind, um Genauigkeit, Vollständigkeit und Transparenz der Daten zu gewährleisten.

(3) Die Schifffahrtsunternehmen übermitteln den Prüfstellen umgehend Vorschläge für die Änderung des Überwachungskonzepts.

## Artikel 10

### Zertifizierung von Kraftstoffen und Emissionsfaktoren

(1) Sind Biokraftstoffe, Biogas, RFNBO und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/2001 für die in Artikel 4 Absatz 1 dieser Verordnung genannten Zwecke zu berücksichtigen, so gilt Folgendes:

- a) für Biokraftstoffe und Biogas, die den Nachhaltigkeitskriterien und den Kriterien für Treibhausgaseinsparungen in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001 nicht entsprechen oder die aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen hergestellt werden, gelten dieselben Emissionsfaktoren wie für die über den ungünstigsten Produktionsweg gewonnenen fossilen Kraftstoffe dieser Kraftstoffart;
- b) für RFNBO und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe, die dem Mindestschwellenwert für Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 25 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2018/2001 nicht entsprechen, gelten dieselben Emissionsfaktoren wie für die über den ungünstigsten Produktionsweg gewonnenen fossilen Kraftstoffe dieser Kraftstoffart.

(2) Für nicht unter Absatz 1 fallende Kraftstoffe gelten dieselben Emissionsfaktoren wie für die über den ungünstigsten Produktionsweg gewonnenen fossilen Kraftstoffe der betreffenden Kraftstoffart, es sei denn, sie wurden im Einklang mit den Rechtsakten der Union über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff zertifiziert, mit denen ein Schwellenwert für Treibhausgaseinsparungen und eine zugehörige Methode zur Berechnung der Treibhausgasemissionen aus der Herstellung solcher Kraftstoffe festgelegt werden.

(3) Auf der Grundlage der gemäß Anhang I dieser Verordnung ergänzten Bunkerlieferbescheinigungen liefern die Schifffahrtsunternehmen genaue, vollständige und zuverlässige Daten über die Treibhausgasintensität und die Nachhaltigkeitseigenschaften von Kraftstoffen, die für die in Artikel 4 Absatz 1 dieser Verordnung genannten Zwecke zu berücksichtigen sind, und die im Rahmen eines von der Kommission gemäß Artikel 30 Absätze 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2018/2001 anerkannten Systems oder gegebenenfalls der einschlägigen Bestimmungen von Rechtsakten der Union über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff zertifiziert wurden.

(4) Die Schifffahrtsunternehmen weichen nicht von den in Anhang II für fossile Kraftstoffe festgelegten Standardwerten für die Well-to-Tank-Emissionsfaktoren ab. Unbeschadet des Absatzes 1 sind die Schifffahrtsunternehmen berechtigt, von den Standardwerten für die Well-to-Tank-Emissionsfaktoren gemäß Anhang II dieser Verordnung abzuweichen, sofern die tatsächlichen Werte im Rahmen eines von der Kommission anerkannten Systems zertifiziert werden. Diese Zertifizierung erfolgt für Biokraftstoffe, Biogas, RFNBO und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe gemäß Artikel 30 Absätze 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder gegebenenfalls im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen der Rechtsakte der Union über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff.

(5) Die Schifffahrtsunternehmen dürfen von den Standardwerten für die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren gemäß Absatz II abweichen, wenn die tatsächlichen Werte durch Laborprüfungen oder direkte Emissionsmessungen zertifiziert sind; davon ausgenommen sind die Tank-to-Wake-CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren fossiler Kraftstoffe.

(6) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um festzulegen, welche internationalen Normen und Zertifizierungsreferenzen für den Nachweis der tatsächlichen Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren anerkannt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

## Kapitel IV

### Prüfung und Akkreditierung

#### Artikel 11

#### **Bewertung des Überwachungskonzepts und des geänderten Überwachungskonzepts**

- (1) Für jedes Schiff sowie bei Änderung der Prüfstelle bewertet die Prüfstelle die Konformität des Überwachungskonzepts mit den Anforderungen der Artikel 7, 8 und 9. Werden bei der Bewertung durch die Prüfstelle Nichtkonformitäten mit diesen Anforderungen festgestellt, so überarbeitet das betreffende Schifffahrtsunternehmen unverzüglich sein Überwachungskonzept entsprechend und übermittelt das überarbeitete Konzept zur endgültigen Bewertung durch die Prüfstelle vor Beginn des Berichtszeitraums. Das betreffende Schifffahrtsunternehmen vereinbart mit der Prüfstelle einen für die Durchführung dieser Überarbeitung notwendigen Zeitraum. Dieser Zeitraum geht keinesfalls über den Beginn des Berichtszeitraums hinaus.
- (2) Änderungen des Überwachungskonzepts gemäß Absatz 2 Buchstaben b, c und d unterliegen der Bewertung durch die Prüfstelle. Nach dieser Bewertung teilt die Prüfstelle dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen mit, ob diese Änderungen mit den Anforderungen gemäß den Artikeln 7, 8 und 9 im Einklang stehen.
- (3) Sobald das Überwachungskonzept und das geänderte Überwachungskonzept zufriedenstellend bewertet wurden, erfasst die Prüfstelle sie in der FuelEU-Datenbank. Der Verwaltungsstaat hat Zugang zu dem Überwachungskonzept und dem geänderten Überwachungskonzept.

#### Artikel 12

#### **Allgemeine Pflichten und Grundsätze für die Prüfstellen**

- (1) Die Prüfstelle ist von dem Schifffahrtsunternehmen oder dem Schiffsbetreiber unabhängig und führt die im Rahmen dieser Verordnung verlangten Tätigkeiten im öffentlichen Interesse durch. Zu diesem Zweck, und um potenzielle Interessenkonflikte zu vermeiden, dürfen weder die Prüfstelle noch ein Teil eines Rechtsträgers, zu dem sie gehört, ein Schifffahrtsunternehmen, ein Schiffsbetreiber oder der Eigner eines Schifffahrtsunternehmens sein. Darüber hinaus darf die Prüfstelle weder Eigentum eines Schifffahrtsunternehmens, eines Schiffsbetreibers oder eines Eigners eines Schifffahrtsunternehmens sein noch Beziehungen zu einem Schifffahrtsunternehmen unterhalten, die ihre Unabhängigkeit und Unparteilichkeit beeinträchtigen könnten.
- (2) Die Prüfstelle bewertet die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten und Informationen zu Menge, Art und Emissionsfaktor der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie, insbesondere in Bezug auf
- die Zuordnung des Kraftstoffverbrauchs und die Nutzung von Ersatzenergiequellen zu Fahrten und am Liegeplatz;
  - die gemeldeten Daten zum Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Messungen und Berechnungen;
  - die Wahl und die Anwendung der Emissionsfaktoren;
  - die Nutzung der Landstromversorgung oder die Anwendung einer der gemäß Artikel 6 Absatz 9 Buchstabe a in der FuelEU-Datenbank erfassten Ausnahmen;
  - die Daten gemäß Artikel 10 Absatz 3.
- (3) Die Bewertung gemäß Absatz 2 stützt sich auf folgende Gesichtspunkte:
- ob die gemeldeten Daten mit den Schätzwerten harmonisieren, die auf Schiffsverfolungsdaten und Merkmalen wie der installierten Motorleistung basieren,
  - ob die gemeldeten Daten keine Unstimmigkeiten aufweisen, insbesondere beim Vergleich der Gesamtmenge des von jedem Schiff jährlich gebunkerten Kraftstoffs und des aggregierten Kraftstoffverbrauchs auf Fahrten,

- c) ob die Daten nach Maßgabe der geltenden Vorschriften erhoben wurden und
- d) ob die einschlägigen Aufzeichnungen des Schiffs vollständig und schlüssig sind.

### Artikel 13

#### Überprüfungsverfahren

- (1) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit der Überwachung und Berichterstattung, indem sie die Meldungen über die Menge, die Art und den Emissionsfaktor der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie mit Schätzwerten vergleicht, die auf den Schiffsverfolungsdaten und Merkmalen wie der installierten Motorleistung basieren. Werden erhebliche Unterschiede festgestellt, nimmt die Prüfstelle weitere Untersuchungen vor.
- (2) Die Prüfstelle ermittelt potenzielle Risiken im Zusammenhang mit den einzelnen Berechnungsschritten, indem sie alle vom betreffenden Schifffahrtsunternehmen verwendeten Datenquellen und Methoden überprüft.
- (3) Die Prüfstelle berücksichtigt jegliche wirksamen Methoden zur Beherrschung der Risiken, die das Schifffahrtsunternehmen anwendet, um den Unsicherheitsgrad in Bezug auf die Genauigkeit der jeweils angewendeten Überwachungsmethoden zu verringern.
- (4) Auf Verlangen der Prüfstelle übermittelt das betreffende Schifffahrtsunternehmen jegliche zusätzlichen Angaben, die die Prüfstelle in die Lage versetzen, ihre Prüftätigkeiten durchzuführen. Falls erforderlich, um die Zuverlässigkeit, Glaubwürdigkeit, Richtigkeit und Vollständigkeit der vorgelegten Daten und Informationen festzustellen, führt die Prüfstelle im Rahmen des Prüfvorgangs Kontrollen durch. Im Zweifelsfall kann die Prüfstelle Ortsbesichtigungen auf dem Gelände des Schifffahrtsunternehmens oder an Bord des Schiffs vornehmen. Das Schifffahrtsunternehmen gewährt der Prüfstelle Zugang zu dem Gelände des Schifffahrtsunternehmens oder zu dem Schiff, um die Prüftätigkeiten zu erleichtern.
- (5) Die Kommission erlässt mindestens hinsichtlich der folgenden Elemente Durchführungsrechtsakte zur Präzisierung der Vorschriften für die Prüftätigkeiten gemäß dieser Verordnung: Zuständigkeiten der Prüfstellen, den Prüfstellen durch die Schifffahrtsunternehmen vorzulegende Dokumente, Bewertung der Konformität des Überwachungskonzepts und des geänderten Überwachungskonzepts, von den Prüfstellen durchzuführende Risikobewertung, einschließlich Kontrollen, Prüfung des FuelEU-Berichts gemäß Artikel 15 Absatz 3, Signifikanzschwelle, hinreichende Gewähr der Prüfstellen, Falschangaben und Nichtkonformitäten, Inhalt des Prüfberichts, Empfehlungen für Verbesserungen, Ortsbesichtigungen und Kommunikation zwischen Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen, zuständigen Behörden und Kommission. Die in diesen Durchführungsrechtsakten festgelegten Vorschriften stützen sich auf die in den Artikeln 11 und 12 und in diesem Artikel genannten Prüfgrundsätze sowie auf einschlägige international anerkannte Normen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

### Artikel 14

#### Akkreditierung von Prüfstellen

- (1) Die Prüfstellen müssen von einer nationalen Akkreditierungsstelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 für Prüftätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, akkreditiert werden. Bis zum Ende jedes Jahres übermittelt die nationale Akkreditierungsstelle der Kommission die Liste der akkreditierten Prüfstellen zusammen mit allen relevanten Kontaktangaben.
- (2) Wenn die vorliegende Verordnung keine speziellen Vorschriften für die Akkreditierung von Prüfstellen enthält, gelten die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.
- (3) Die Prüfstellen müssen immer mit ausreichend Mitteln und Personal ausgestattet sein, um mit der Größe der Flotte, für die sie Prüftätigkeiten im Rahmen dieser Verordnung durchführen, umgehen zu können. Insbesondere müssen die Prüfstellen stets über ausreichende Fachkenntnisse verfügen, vor allem im Seeverkehr, damit sie die gemäß der vorliegenden Verordnung erforderlichen Aufgaben wahrnehmen können. Sie müssen in der Lage sein, jedem Dienstort Mittel und Personal zu dem Zeitpunkt und in dem Umfang zuzuweisen, wenn und in dem Umfang, in dem dies für die Durchführung der gemäß der vorliegenden Verordnung erforderlichen Aufgaben nötig ist.

(4) Eine zuständige Behörde, die bei den Tätigkeiten einer Prüfstelle im Anwendungsbereich dieser Verordnung eine Nichtkonformität feststellt, setzt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats der nationalen Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, davon in Kenntnis. Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats der nationalen Akkreditierungsstelle fordert ihre nationale Akkreditierungsstelle auf, diese Informationen im Rahmen ihrer Überwachungstätigkeiten zu berücksichtigen.

(5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 28 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, indem weitere Methoden und Kriterien für die Akkreditierung von Prüfstellen zu mindestens den folgenden Elementen festzulegen: Antrag auf Akkreditierung für Prüftätigkeiten im Rahmen dieser Verordnung, Bewertung von Prüfstellen durch die nationalen Akkreditierungsstellen, Überwachungstätigkeiten der nationalen Akkreditierungsstellen zur Bestätigung des Fortbestands der Akkreditierungen, im Falle der Nichterfüllung der Anforderungen dieser Verordnung zu ergreifende administrative Maßnahmen sowie Anforderungen, die nationale Akkreditierungsstellen erfüllen müssen, um die Akkreditierung von Prüfstellen für Prüftätigkeiten im Rahmen dieser Verordnung vornehmen zu können, einschließlich einer Bezugnahme auf harmonisierte Normen. Die in diesen Durchführungsrechtsakten festgelegten Methoden und Kriterien stützen sich auf die in den Artikeln 11, 12 und 13 genannten Prüfgrundsätze sowie auf einschlägige international anerkannte Normen.

## Kapitel V

### Aufzeichnung, Prüfung, Berichterstattung und Konformitätsbewertung

#### Artikel 15

### Überwachung und Berichterstattung

(1) Ab dem 1. Januar 2025 müssen Schifffahrtsunternehmen auf der Grundlage des von der Prüfstelle bewerteten Überwachungskonzepts gemäß Artikel 8 für jedes Schiff, das einen Anlaufhafen anläuft oder aus einem solchen ausläuft, sowie für jede Fahrt nach Artikel 2 Absatz 1 Folgendes überwachen und entsprechende Aufzeichnungen führen:

- a) Auslauf- und Anlaufhafen, einschließlich des Datums und der Uhrzeit der Abfahrt und der Ankunft sowie der Dauer des Aufenthalts am Liegeplatz;
- b) für jedes Schiff, für das Artikel 6 Absatz 1 gilt, den Anschluss an die Landstromversorgung und deren Nutzung oder gegebenenfalls die Anwendung einer der in Artikel 6 Absatz 5 vorgesehenen und gemäß Artikel 6 Absatz 9 Buchstabe a bestätigten Ausnahmen;
- c) die Menge jeder am Liegeplatz und auf See verbrauchten Kraftstoffart;
- d) die Strommenge, die dem Schiff über die Landstromversorgung geliefert wurde;
- e) den Well-to-Tank-Emissionsfaktor, die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren des verbrannten Kraftstoffs und die Tank-to-Wake-Emissionsfaktoren des entwichenen Kraftstoffs im Zusammenhang mit den verschiedenen kraftstoffverbrauchenden Einheiten an Bord für jede am Liegeplatz und auf See verbrauchte Kraftstoffart und alle einschlägigen Treibhausgase;
- f) die Menge jeder am Liegeplatz und auf See verbrauchten Energie aus Ersatzenergiequellen nach Energieart;
- g) die Eisklasse des Schiffs, wenn das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die zusätzlich verbrauchte Energie aufgrund der Eisklasse des Schiffs aus der Berechnung der Konformitätsbilanz gemäß Anhang IV auszuschließen; hierbei wird zur Feststellung der Entsprechung von Eisklassen die Empfehlung 25/7 der Helsinki-Kommission zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (HEL.COM) zur Winterschifffahrt in der Ostsee verwendet;
- h) die Eisklasse des Schiffs, das Datum, die Uhrzeit und die Position beim Ein- und Ausfahren in vereiste Gewässer, die Menge jeder Art von verbrauchtem Kraftstoff und die zurückgelegte Strecke bei der Fahrt in vereisten Gewässern sowie die bei allen Fahrten während des Berichtszeitraums insgesamt zurückgelegte Strecke, wenn das Schifffahrtsunternehmen beantragt, die aufgrund der Fahrt in vereisten Gewässern zusätzlich verbrauchte Energie von der Berechnung der Konformitätsbilanz auszuschließen.

- (2) Die Schifffahrtsunternehmen zeichnen die Informationen und Daten gemäß Absatz 1 rechtzeitig und in transparenter Weise auf und stellen sie jährlich zusammen, damit die Einhaltung dieser Verordnung durch die Prüfstelle überprüft werden kann.
- (3) Bis zum 31. Januar des Überprüfungszeitraums legen die Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle einen schiffsspezifischen Bericht (den „FuelEU-Bericht“) vor, der alle in Absatz 1 genannten Angaben sowie die Überwachungsdaten und -aufzeichnungen gemäß Artikel 7 Absatz 4 für den jeweiligen Berichtszeitraum enthält.
- (4) Falls ein Schiff von einem Schifffahrtsunternehmen auf ein anderes übertragen wird, gilt Folgendes:
- a) Das übertragende Schifffahrtsunternehmen übermittelt der Prüfstelle die in Absatz 1 genannten Angaben für den Zeitraum, in dem es die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs hatte.
  - b) Die Angaben nach Buchstabe a werden von der Prüfstelle, die die Prüftätigkeiten für das Schiff bei dem übertragenden Schifffahrtsunternehmen durchführt, so nah wie praktikabel an dem Tag, an dem die Übertragung abgeschlossen wurde, und spätestens einen Monat danach gemäß Artikel 16 geprüft und in der FuelEU-Datenbank aufgezeichnet und
  - c) unbeschadet der Buchstaben a und b ist das Schifffahrtsunternehmen, das die Verantwortung für den Betrieb des Schiffs am 31. Dezember des Berichtszeitraums hat, für die Konformität des Schiffs mit den Anforderungen gemäß den Artikeln 4 und 6 für den gesamten Berichtszeitraum zuständig, in dem die Übertragung oder mehrere Übertragungen stattgefunden haben.

#### Artikel 16

### Prüfung und Berechnung

- (1) Im Anschluss an die Prüfung gemäß den Artikeln 11, 12 und 13 bewertet die Prüfstelle die Qualität, Vollständigkeit und Richtigkeit des FuelEU-Berichts. Dazu nutzt die Prüfstelle sämtliche Informationen in der FuelEU-Datenbank, auch die im Einklang mit Artikel 6 übermittelten Informationen über Hafenaufenthalte.
- (2) Führt die Prüfbewertung nach Absatz 1 zu dem Schluss, dass mit hinreichender Gewähr der Prüfstelle der FuelEU-Bericht keine wesentlichen Falschangaben oder Nichtkonformitäten enthält, so stellt die Prüfstelle dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der FuelEU-Bericht dieser Verordnung entspricht. Im Prüfbericht sind alle wichtigen Aspekte der von der Prüfstelle durchgeführten Arbeiten präzisiert.
- (3) Werden bei der Prüfbewertung Falschangaben oder Nichtkonformitäten mit dieser Verordnung festgestellt, so teilt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen dies zeitnah mit. Das Schifffahrtsunternehmen berichtigt daraufhin unverzüglich die Falschangaben oder Nichtkonformitäten, damit das Prüfverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden kann, und übermittelt der Prüfstelle einen überarbeiteten FuelEU-Bericht sowie alle weiteren für die Berichtigung der festgestellten Falschangaben oder Nichtkonformitäten erforderlichen Informationen. Die Prüfstelle gibt in ihrem Prüfbericht an, ob der überarbeitete FuelEU-Bericht dieser Verordnung entspricht. Wurden die mitgeteilten Falschangaben oder Nichtkonformitäten nicht berichtigt und führen zu wesentlichen Falschangaben, so stellt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen einen Prüfbericht aus, in dem erklärt wird, dass der FuelEU-Bericht nicht dieser Verordnung entspricht.
- (4) Auf der Grundlage des FuelEU-Berichts, der dieser Verordnung entspricht, berechnet die Prüfstelle
- a) anhand der Methode in Anhang I die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord des betreffenden Schiffs verbrauchten Energie;
  - b) anhand der Formel in Anhang IV Teil A die Konformitätsbilanz des Schiffs;

- c) die Anzahl nichtkonformer Hafenaufenthalte im zurückliegenden Berichtszeitraum, einschließlich für jeden nicht mit den Anforderungen von Artikel 6 konformen Hafenaufenthalt des Schiffs die Zeit, die es am Kai festgemacht oder, gegebenenfalls im Einklang mit Artikel 6 Absatz 9, am Ankerplatz verbracht hat.
  - d) die Menge der jährlich an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie ausgenommen die Energie aus Landstromversorgung;
  - e) die Menge der jährlich an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie aus RFNBO.
- (5) Bis zum 31. März des Überprüfungszeitraums übermittelt die Prüfstelle dem Schiffahrtsunternehmen die Angaben gemäß Absatz 4 und erfasst den FuelEU-Bericht, der dieser Verordnung entspricht, den Prüfbericht und die in Absatz 4 genannten Informationen in der FuelEU-Datenbank.

Alle in der FuelEU-Datenbank erfassten Informationen sind dem Verwaltungsstaat zugänglich.

#### Artikel 17

#### **Zusätzliche Kontrollen durch eine zuständige Behörde**

- (1) Die zuständige Behörde des Verwaltungsstaates kann jederzeit in Bezug auf ein Schiffahrtsunternehmen für jedes seiner Schiffe hinsichtlich der zwei zurückliegenden Berichtszeiträume zusätzliche Kontrollen in Bezug auf Folgendes vornehmen:
- a) den gemäß den Artikeln 15 und 16 erstellten FuelEU-Bericht, der dieser Verordnung entspricht;
  - b) den gemäß Artikel 16 erstellten Prüfbericht;
  - c) die gemäß Artikel 16 Absatz 4 von der Prüfstelle durchgeführten Berechnungen.
- (2) Auf Verlangen der in Absatz 1 genannten zuständigen Behörde legt das Schiffahrtsunternehmen alle erforderlichen Informationen oder Dokumente vor, um der zuständigen Behörde zu ermöglichen, zusätzliche Kontrollen durchzuführen, und gewährt Zugang zu seinem Gelände oder dem Schiff, um solche zusätzlichen Kontrollen zu erleichtern.
- (3) Die in Absatz 1 genannte zuständige Behörde stellt einen Bericht über die zusätzlichen Kontrollen aus, in dem gegebenenfalls die aktualisierten, in Anwendung von Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe c durchgeführten Berechnungen, der aktualisierte Wert des Konformitätsüberschusses oder des Konformitätsüberschussvorschusses und der aktualisierte Wert der FuelEU-Strafzahlung aufgeführt sind.
- (4) Werden in dem in Absatz 3 genannten Bericht über die zusätzlichen Kontrollen Falschangaben, Nichtkonformitäten oder Fehlberechnungen festgestellt, die zu einer Nichtkonformität mit den Anforderungen der Artikel 4 oder 6 und in der Folge zu einer FuelEU-Strafzahlung oder zur Änderung einer bereits geleisteten FuelEU-Strafzahlung führen, so teilt die in Absatz 1 genannte zuständige Behörde dem betreffenden Schiffahrtsunternehmen den der FuelEU-Strafzahlung oder der geänderten FuelEU-Strafzahlung entsprechenden Betrag mit. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das in dem Zeitraum, in dem die zusätzlichen Kontrollen durchgeführt werden, für das Schiff verantwortliche Schiffahrtsunternehmen innerhalb eines Monats nach dieser Mitteilung gemäß den in Artikel 23 beschriebenen Modalitäten einen Betrag zahlt, der der FuelEU-Strafzahlung oder der geänderten FuelEU-Strafzahlung entspricht.
- (5) Die in Absatz 1 genannte zuständige Behörde entfernt den FuelEU-Konformitätsnachweis eines Schiffs, für das sein Schiffahrtsunternehmen die FuelEU-Strafzahlungen gemäß Absatz 4 nicht fristgerecht gezahlt hat, unverzüglich aus der FuelEU-Datenbank und teilt dem betreffenden Schiffahrtsunternehmen dies zeitnah mit. Sie stellt den entsprechenden FuelEU-Konformitätsnachweis erst dann erneut aus, wenn ein Betrag gezahlt wurde, der der FuelEU-Strafzahlung entspricht, sofern die anderen Bedingungen für den Erhalt des FuelEU-Konformitätsnachweises gemäß dieser Verordnung von dem Schiffahrtsunternehmen erfüllt werden.

(6) Absatz 5 findet keine Anwendung auf ein Schiff, das einem anderen Schifffahrtsunternehmen als dem Schifffahrtsunternehmen übertragen wurden, das in dem Zeitraum, in dem die Kontrollen durchgeführt wurden, für deren Betrieb verantwortlich war.

(7) Die in diesem Artikel aufgeführten Maßnahmen, der in Absatz 3 genannte Bericht über die zusätzlichen Kontrollen sowie der Nachweis der Zahlungen der FuelEU-Strafzahlungen werden von den Stellen, die diese Maßnahmen durchgeführt, den Bericht erstellt oder die Zahlung vorgenommen haben, unverzüglich in der FuelEU-Datenbank erfasst.

#### Artikel 18

### Unterstützende Instrumente und Leitlinien

Die Kommission entwickelt geeignete Überwachungsinstrumente sowie Leitlinien und risikobasierte Identifizierungsinstrumente, um die Prüf- und Durchsetzungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dieser Verordnung zu erleichtern und zu koordinieren. Soweit praktikabel werden solche Leitlinien und Instrumente den Mitgliedstaaten, den Prüfstellen und den nationalen Akkreditierungsstellen zur Verfügung gestellt, um den Informationsaustausch zu ermöglichen und eine robuste Durchsetzung dieser Verordnung besser sicherstellen zu können.

#### Artikel 19

### FuelEU-Datenbank und Berichterstattung

(1) Die Kommission entwickelt, pflegt und aktualisiert eine elektronische Datenbank, die der Überwachung der Einhaltung dieser Verordnung dient (die „FuelEU-Datenbank“). In der FuelEU-Datenbank werden die Aufzeichnungen über Maßnahmen im Zusammenhang mit Prüftätigkeiten, die Konformitätsbilanz der Schiffe, einschließlich Inanspruchnahme der Flexibilitätsmechanismen gemäß den Artikeln 20 und 21, die Anwendung von Ausnahmeregelungen nach Artikel 6 Absatz 5, Maßnahmen im Zusammenhang mit der Zahlung von gemäß Artikel 23 verhängten FuelEU-Strafzahlungen sowie die Ausstellung des FuelEU-Konformitätsnachweises gespeichert. Sie ist den Schifffahrtsunternehmen, den Prüfstellen, den zuständigen Behörden und jedem entsprechend autorisierte Stelle, den nationalen Akkreditierungsstellen, der mit der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates eingesetzten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs<sup>(24)</sup> und der Kommission zugänglich; diese verfügen über angemessene, ihren jeweiligen Zuständigkeiten bei der Umsetzung dieser Verordnung entsprechende Zugangsrechte und Funktionalitäten.

(2) Alle in der FuelEU-Datenbank erfassten oder geänderten Elemente werden den Stellen mitgeteilt, die zu ihnen Zugang haben.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften für die Zugangsrechte sowie die funktionalen und technischen Spezifikationen, einschließlich Mitteilungsregeln und Filtern, der FuelEU-Datenbank. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 29 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 20

### Übertragung von Konformitätsüberschüssen zwischen Berichtszeiträumen — Gutschriften und Vorschüsse

(1) Wird für ein Schiff in einem Berichtszeitraum auf der Grundlage der in Artikel 16 Absatz 4 genannten Berechnungen ein Konformitätsüberschuss seiner Treibhausgasintensität gemäß Artikel 4 Absatz 2 oder gegebenenfalls des RFNBO-Teilziels gemäß Artikel 5 Absatz 3 ausgewiesen, so kann das betreffende Schifffahrtsunternehmen diesen der Konformitätsbilanz desselben Schiffs im folgenden Berichtszeitraum gutschreiben. Das Schifffahrtsunternehmen erfasst die Übertragung des Konformitätsüberschusses auf den folgenden Berichtszeitraum — vorbehaltlich der Genehmigung durch seine Prüfstelle — in der FuelEU-Datenbank. Nach der Ausstellung des FuelEU-Konformitätsnachweises kann das Schifffahrtsunternehmen den Konformitätsüberschuss nicht mehr übertragen.

<sup>(24)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

(2) Wird für ein Schiff in einem Berichtszeitraum auf der Grundlage der gemäß Artikel 16 Absatz 4 durchgeführten Berechnungen ein Konformitätsdefizit ausgewiesen, so kann das betreffende Schifffahrtsunternehmen einen Vorschuss auf einen entsprechenden Konformitätsüberschuss im folgenden Berichtszeitraum in Anspruch nehmen. Der Konformitätsüberschussvorschuss wird der Konformitätsbilanz des Schiffs im Berichtszeitraum gutgeschrieben und der mit dem Faktor 1,1 multiplizierte Konformitätsüberschussvorschuss wird im folgenden Berichtszeitraum von der Konformitätsbilanz desselben Schiffs abgezogen. Nicht in Anspruch genommen werden kann der Konformitätsüberschussvorschuss für

a) einen Betrag, der den in Artikel 4 Absatz 2 festgelegten Grenzwert um mehr als 2 % überschreitet, multipliziert mit dem gemäß Anhang I berechneten Energieverbrauch des Schiffs;

b) zwei aufeinanderfolgende Berichtszeiträume.

(3) Bis zum 30. April des Überprüfungszeitraums erfasst das Schifffahrtsunternehmen den Konformitätsüberschussvorschuss nach der Genehmigung durch seine Prüfstelle in der FuelEU-Datenbank.

(4) Hat ein Schiff im Berichtszeitraum keinen Hafenaufenthalt in der Union vorgenommen und im vorigen Berichtszeitraum einen Konformitätsüberschussvorschuss in Anspruch genommen, so teilt die zuständige Behörde des Verwaltungsstaats dem Schifffahrtsunternehmen bis zum 1. Juni des Überprüfungszeitraums den Betrag der in Artikel 23 Absatz 2 genannten, zunächst durch Inanspruchnahme dieses Konformitätsüberschussvorschusses vermiedenen FuelEU-Strafzahlung — multipliziert mit dem Faktor 1,1 — mit.

#### Artikel 21

### Zusammenlegung der Konformität in einem Pool

(1) Die Konformitätsbilanzen für die Treibhausgasintensität gemäß Artikel 4 Absatz 2 und gegebenenfalls das RFNBO-Teilziel gemäß Artikel 5 Absatz 3 von zwei oder mehr Schiffen, berechnet gemäß Artikel 16 Absatz 4, können für die Zwecke der Erfüllung der Anforderungen des Artikels 4 und gegebenenfalls des Artikels 5 Absatz 3 in einem Pool zusammengelegt werden. Die Konformitätsbilanz eines Schiffs darf im selben Berichtszeitraum nicht mehr als einem Pool zugeordnet werden.

Für das Treibhausgasintensitätsziel und für das RFNBO-Teilziel können zwei getrennte Pools verwendet werden.

(2) Das Schifffahrtsunternehmen registriert seine Absicht, die Konformitätsbilanz eines Schiffs einem Pool zuzuordnen, die Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz des Pools auf die einzelnen Schiffe und die Wahl der Prüfstelle, die diese Aufteilung prüfen soll, in der FuelEU-Datenbank.

(3) Unterstehen die zu dem Pool gehörenden Schiffe zwei oder mehreren Schifffahrtsunternehmen, sind die in der FuelEU-Datenbank registrierten Angaben zum Pool, einschließlich der Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz des Pools auf die im Pool erfassten Schiffe und die Wahl der Prüfstelle, die diese Aufteilung der Gesamtkonformitätsbilanz des Pools auf die einzelnen Schiffe prüfen soll, in der FuelEU-Datenbank von allen betreffenden Schifffahrtsunternehmen in dem Pool zu bestätigen.

(4) Ein Pool ist nur zulässig, wenn die in einem Pool zusammengelegte Gesamtkonformitätsbilanz positiv ist, wenn bei Schiffen mit einem gemäß Artikel 16 Absatz 4 errechneten Konformitätsdefizit nach der Aufteilung der in dem Pool zusammengelegten Konformitätsbilanz kein höheres Konformitätsdefizit entsteht und wenn bei Schiffen mit einem gemäß Artikel 16 Absatz 4 berechneten Konformitätsüberschuss nach der Aufteilung der in dem Pool zusammengelegten Konformitätsbilanz kein Konformitätsdefizit entsteht.

(5) Wenn ein Schiff nicht die Pflicht gemäß Artikel 24 erfüllt, kann es keinem Pool zugeordnet werden.

(6) Führt die im Pool zusammengelegte Gesamtkonformitätsbilanz zu einem Konformitätsüberschuss eines einzelnen Schiffs, so gilt Artikel 20 Absatz 1.

- (7) Artikel 20 Absatz 2 gilt nicht für ein Schiff, das dem Pool angehört.
- (8) Die ausgewählte Prüfstelle erfasst bis zum 30. April des Überprüfungszeitraums die endgültige Zusammensetzung des Pools und die Aufteilung der im Pool zusammengelegten Gesamtkonformitätsbilanz auf die einzelnen Schiffe in der FuelEU-Datenbank.

#### Artikel 22

##### **FuelEU-Konformitätsnachweis**

- (1) Bis zum 30. Juni des Überprüfungszeitraums stellt die Prüfstelle einen FuelEU-Konformitätsnachweis für das betreffende Schiff aus, sofern für das Schiff nach Anwendung der Artikel 20 und 21, kein Konformitätsdefizit ausgewiesen ist und keine nichtkonformen Hafenaufenthalte verzeichnet sind und das Schiff die Pflicht gemäß Artikel 24 erfüllt.
- (2) Ist eine FuelEU-Strafzahlung gemäß Artikel 23 Absatz 2 oder Artikel 23 Absatz 5 zu zahlen, so stellt die zuständige Behörde des Verwaltungsstaats bis zum 30. Juni des Überprüfungszeitraums einen FuelEU-Konformitätsnachweis für das betreffende Schiff aus, sofern ein Betrag in Höhe der FuelEU-Strafzahlung gezahlt wurde.
- (3) Der FuelEU-Konformitätsnachweis enthält folgende Informationen:
- Identifikation des Schiffs (Name, IMO-Identifikationsnummer und Register- oder Heimathafen);
  - Name, Anschrift und Hauptgeschäftssitz des Schiffseigners;
  - Identität der Prüfstelle;
  - Ausstellungsdatum dieses Nachweises, seinen Gültigkeitszeitraum und den Berichtszeitraum, auf den er sich bezieht.
- (4) Der FuelEU-Konformitätsnachweis ist für einen Zeitraum von 18 Monaten nach Ablauf des Berichtszeitraums bzw. so lange gültig, bis ein neuer FuelEU-Konformitätsnachweis ausgestellt wird, je nachdem, welches Ereignis früher eintritt.
- (5) Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde des Verwaltungsstaats erfasst den ausgestellten FuelEU-Konformitätsnachweis unverzüglich in der FuelEU-Datenbank.
- (6) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Muster für den FuelEU-Konformitätsnachweis einschließlich elektronischer Vorlagen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 29 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

#### Artikel 23

##### **FuelEU-Strafzahlungen**

- (1) Die Prüfstelle erfasst vor dem 1. Mai des Überprüfungszeitraums auf der Grundlage der gemäß Artikel 16 Absatz 4 durchgeführten Berechnungen und nach möglicher Anwendung der Artikel 20 und 21 die geprüfte Konformitätsbilanz des Schiffs in Bezug auf die Treibhausgasintensität gemäß Artikel 4 Absatz 2 und gegebenenfalls das RFNBO-Teilziel gemäß Artikel 5 Absatz 3 in der FuelEU-Datenbank.

Weist ein Schiff ein Konformitätsdefizit für das RFNBO-Teilziel gemäß Artikel 5 Absatz 3 auf, so wird die FuelEU-Strafzahlung nach der Formel in Anhang IV Teil B berechnet.

- (2) Der Verwaltungsstaat stellt in Bezug auf ein Schifffahrtsunternehmen sicher, dass das Schifffahrtsunternehmen für jedes seiner Schiffe, das am 1. Juni des Überprüfungszeitraums ein Konformitätsdefizit in Bezug auf die Treibhausgasintensität gemäß Artikel 4 Absatz 2 und gegebenenfalls das RFNBO-Teilziel gemäß Artikel 5 Absatz 3 aufweist, nach einer etwaigen Validierung durch seine zuständige Behörde bis zum 30. Juni des Überprüfungszeitraums einen Betrag in Höhe der FuelEU-Strafzahlung zahlt, die sich aus der Anwendung der Formeln in Anhang IV Teil B ergibt. Wird für ein Schiff in zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen ein Konformitätsdefizit ausgewiesen, so wird der Betrag mit  $1 + (n - 1)/10$  multipliziert; dabei ist  $n$  die Anzahl der aufeinanderfolgenden Berichtszeiträume, für die dem Schifffahrtsunternehmen für dieses Schiff eine FuelEU-Strafzahlung auferlegt wird.

(3) Der Verwaltungsstaat für ein Schifffahrtsunternehmen stellt sicher, dass dieses Schifffahrtsunternehmen für jedes seiner Schiffe, das sich in der in Artikel 20 Absatz 4 beschriebenen Lage befindet, bis zum 30. Juni des Überprüfungszeitraums einen Betrag in Höhe der gemäß dem genannten Absatz mitgeteilten FuelEU-Strafzahlung zahlt.

(4) Falls es auf der Grundlage der gemäß Artikel 16 Absatz 4 durchgeführten Berechnung angezeigt ist, erfasst die Prüfstelle die Gesamtzahl der Stunden, die das Schiff unter Nichteinhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 am Kai festgemacht war, vor dem 1. Mai des Überprüfungszeitraums in der FuelEU-Datenbank.

(5) Der Verwaltungsstaat für ein Schifffahrtsunternehmen stellt sicher, dass das Schifffahrtsunternehmen für jedes seiner Schiffe mit mindestens einem nichtkonformen Hafenaufenthalt nach einer möglichen Validierung durch die für diese Schiffe zuständige Behörde bis zum 30. Juni des Überprüfungszeitraums einen Betrag in Höhe der FuelEU-Strafzahlung zahlt, die sich aus der Multiplikation von 1,5 EUR mit dem festgestellten Gesamtstrombedarf des Schiffs am Liegeplatz und mit der Gesamtzahl der auf die nächste volle Stunde aufgerundeten Stunden, die das Schiff unter Nichteinhaltung der Verpflichtungen nach Artikel 6 vor Anker lag, ergibt.

(6) Die Mitgliedstaaten verfügen über den erforderlichen Rechts- und Verwaltungsrahmen auf nationaler Ebene, um zu gewährleisten, dass die Verpflichtungen in Bezug auf die Erhebung, die Zahlung und die Einziehung der FuelEU-Strafzahlungen erfüllt werden.

(7) Die in diesem Artikel aufgeführten Maßnahmen sowie der Nachweis der Zahlungen der FuelEU-Strafzahlungen werden von den Stellen, die diese Maßnahmen durchgeführt oder diese Zahlung vorgenommen haben, unverzüglich in der FuelEU-Datenbank erfasst.

(8) Auch wenn die endgültige Verantwortung für den Kauf von Kraftstoff oder den Betrieb des Schiffs von einem gewerblichen Betreiber übernommen wird, bleibt das Schifffahrtsunternehmen — unbeschadet der Möglichkeit des Schifffahrtsunternehmens, vertragliche Vereinbarungen mit dem gewerblichen Betreiber des Schiffs zu schließen, in denen vorgesehen ist, dass der gewerbliche Betreiber dem Schifffahrtsunternehmen die Zahlung der FuelEU-Strafzahlungen zu erstatten hat — für die Zahlung der FuelEU-Strafzahlungen verantwortlich. Für die Zwecke dieses Absatzes bezeichnet der Ausdruck „Betrieb des Schiffs“ die Festlegung der transportierten Ladung, der Route und der Geschwindigkeit des Schiffs.

(9) Das Schifffahrtsunternehmen bleibt für die Zahlung der FuelEU-Strafzahlungen verantwortlich, unbeschadet der Möglichkeit des Schifffahrtsunternehmens, vertragliche Vereinbarungen mit Kraftstoffanbietern zu schließen, in denen vorgesehen ist, dass der Kraftstoffanbieter dem Schifffahrtsunternehmen die Zahlung der FuelEU-Strafzahlungen zu erstatten hat.

(10) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 28 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IV zu erlassen, um den in Zelle 7 und gegebenenfalls Zelle 14 der Tabelle in Anhang IV Teil B angegebenen und in der Formel in Absatz 1 des vorliegenden Artikels verwendeten Faktor auf der Grundlage der Entwicklung der Energiekosten anzupassen und um den in Absatz 5 dieses Artikels festgelegten Multiplikationsfaktor auf der Grundlage der Indexierung der durchschnittlichen Stromkosten in der Union zu ändern.

(11) Die Mitgliedstaaten streben an, sicherzustellen, dass die aus FuelEU-Strafzahlungen gewonnene Einnahme oder ihr entsprechender finanzieller Wert eingesetzt werden, um den raschen Einsatz und die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehrssektor zu unterstützen, indem die Erzeugung größerer Mengen erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für den Seeverkehrssektor gefördert, der Bau geeigneter Bunkeranlagen oder von Infrastruktur für die Landstromversorgung in Häfen erleichtert und die Entwicklung, Erprobung und Verwendung der innovativsten Technologien in der Flotte unterstützt wird, damit erhebliche Emissionsreduktionen erreicht werden.

Bis zum 30. Juni 2030 und danach alle fünf Jahre veröffentlichen die Mitgliedstaaten einen Bericht über die Verwendung der Einnahme aus den FuelEU-Strafzahlungen in den fünf Jahren vor dem Jahr des jeweiligen Berichts, einschließlich Informationen über die Begünstigten und die Höhe der Ausgaben in Bezug auf die in Unterabsatz 1 aufgeführten Ziele.

#### Artikel 24

#### ***Pflicht zum Besitz eines gültigen FuelEU-Konformitätsnachweises***

(1) Schiffe, die einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen, die an oder in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich darin aufhalten oder daraus auslaufen oder die in dem betreffenden Berichtszeitraum Fahrten durchgeführt haben, müssen bis zum 30. Juni des Überprüfungszeitraums einen gültigen FuelEU-Konformitätsnachweis besitzen.

(2) Der für das betreffende Schiff gemäß Artikel 22 ausgestellte FuelEU-Konformitätsnachweis gilt als Nachweis für die Einhaltung dieser Verordnung.

#### Artikel 25

##### Durchsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen mit und melden ihr unverzüglich alle diesbezüglichen Änderungen.

(2) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass bei einer gemäß der Richtlinie 2009/16/EG durchgeführten Überprüfung eines in einem Hafen in seinem Hoheitsgebiet befindlichen Schiffs überprüft wird, ob das Schiff einen gültigen FuelEU-Konformitätsnachweis besitzt.

(3) Erfüllt ein Schiff in zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen nicht die Pflicht gemäß Artikel 24, und konnte die Konformität mit dieser Verordnung nicht durch andere Durchsetzungsmaßnahmen gewährleistet werden, so kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens in Bezug auf ein Schiff, das nicht die Flagge eines Mitgliedstaats führt, und nachdem sie dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Ausweisungsanordnung verhängen. Beschließt die zuständige Behörde des Mitgliedstaats des Anlaufhafens, eine Ausweisungsanordnung zu verhängen, setzt sie die Kommission, die anderen Mitgliedstaaten und den betreffenden Flaggenstaat mittels der FuelEU-Datenbank von dieser Anordnung in Kenntnis. Mit Ausnahme des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt, verweigert jeder Mitgliedstaat dem Schiff, das Gegenstand der Ausweisungsanordnung ist, das Anlaufen aller seiner Häfen, bis das Schifffahrtsunternehmen seine Pflichten erfüllt. Erfüllt ein Schiff, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt und in einen dessen Häfen einläuft, in zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen nicht die Pflicht gemäß Artikel 24, so ordnet der betreffende Mitgliedstaat, während sich das Schiff in einem seiner Häfen befindet, nachdem er dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, eine Festhaltung an, bis das Schifffahrtsunternehmen seine Pflichten erfüllt.

(4) Das betreffende Schifffahrtsunternehmen bestätigt die Erfüllung der Pflicht, im Besitz eines gültigen FuelEU-Konformitätsnachweises zu sein, indem es der zuständigen nationalen Behörde, die die Ausweisungsanordnung verhängt hat, einen gültigen FuelEU-Konformitätsnachweis übermittelt. Völkerrechtliche Vorschriften für Schiffe in Seenot bleiben von diesem Absatz unberührt.

(5) Sanktionen, die ein Mitgliedstaat gegen ein bestimmtes Schiff verhängt, sind der Kommission, den übrigen Mitgliedstaaten und dem betreffenden Flaggenstaat mittels der FuelEU-Datenbank mitzuteilen.

#### Artikel 26

##### Recht auf Überprüfung

(1) Schifffahrtsunternehmen können beantragen, dass die ihnen von der Prüfstelle im Rahmen dieser Verordnung mitgeteilten Berechnungen und Maßnahmen einschließlich der Weigerung, einen FuelEU-Konformitätsnachweis gemäß Artikel 22 Absatz 1 auszustellen, überprüft werden.

Der Antrag auf Überprüfung ist bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Prüfstelle akkreditiert ist, innerhalb eines Monats, nachdem die Prüfstelle das Ergebnis der Berechnung oder der Maßnahme mitgeteilt hat, zu stellen.

(2) Entscheidungen, die die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats gemäß dieser Verordnung trifft, unterliegen der Überprüfung durch ein Gericht des Mitgliedstaats dieser zuständigen Behörde.

#### Artikel 27

##### Zuständige Behörden

Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, die für die Anwendung und Durchsetzung dieser Verordnung zuständig ist bzw. sind (im Folgenden „zuständige Behörden“) und teilen der Kommission deren Namen und Kontaktangaben mit. Die Kommission veröffentlicht die Liste der zuständigen Behörden auf ihrer Website.

## Kapitel VI

### Befugnisübertragung, Durchführungsbefugnisse und Schlussbestimmungen

#### Artikel 28

##### Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 4, Artikel 5 Absatz 7, Artikel 6 Absatz 6, Artikel 14 Absatz 5 und Artikel 23 Absatz 10 wird der Kommission mit Wirkung vom 12. Oktober 2023 auf unbestimmte Zeit übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 4, Artikel 5 Absatz 7, Artikel 6 Absatz 6, Artikel 14 Absatz 5 und Artikel 23 Absatz 10 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 4, Artikel 5 Absatz 7, Artikel 6 Absatz 6, Artikel 14 Absatz 5 und Artikel 23 Absatz 10 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

#### Artikel 29

##### Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(25)</sup> eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from ships, COSS) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

#### Artikel 30

##### Berichte und Überprüfung

- (1) Bis zum 23. September 2024 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem die Wechselwirkung und die Konvergenz dieser Verordnung mit der Verordnung (EU) 2015/757 oder anderen sektoralen Rechtsakten untersucht werden. Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.

<sup>(25)</sup> Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).

(2) Bis zum 31. Dezember 2027 und anschließend spätestens alle fünf Jahre erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Ergebnisse einer Bewertung der Funktionsweise dieser Verordnung, einschließlich etwaiger Auswirkungen von Marktverzerrungen oder Hafenumgehung, über die Entwicklung der emissionsfreien Technologie im Seeverkehr und ihren Markt, sowie über die Entwicklung der Technologien und des Marktes für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe und für Landstromversorgung, auch am Ankerplatz, über die Nutzung der Einnahmen aus den FuelEU-Strafzahlungen sowie über die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors in der Union Bericht.

In diesem Bericht prüft die Kommission unter anderem

- a) den sachlichen und geografischen Anwendungsbereich dieser Verordnung in Bezug auf die Senkung des Schwellenwerts für die Bruttoreumzahl gemäß Artikel 2 Absatz 1 oder die Erhöhung des Anteils der von Schiffen auf Fahrten nach und aus Drittländern gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d verbrauchten Energie;
- b) den in Artikel 4 Absatz 2 genannten Grenzwert zur Verwirklichung der Ziele der Verordnung (EU) 2021/1119;
- c) die Schiffstypen und die Schiffsgröße, auf die Artikel 6 Absatz 1 Anwendung findet, und die Ausweitung der Verpflichtungen gemäß Artikel 6 Absatz 1 auf Schiffe am Ankerplatz;
- d) die Ausnahmen gemäß Artikel 6 Absatz 5;
- e) die Verbuchung des mittels Landstromversorgung gelieferten Stroms in Anhang I und den Well-to-Tank-Emissionsfaktor im Zusammenhang mit diesem Strom gemäß Anhang II;
- f) die Möglichkeit, spezielle Mechanismen für die nachhaltigsten und innovativsten Kraftstofftechnologien mit erheblichem Dekarbonisierungspotenzial in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufzunehmen, um einen klaren und vorhersehbaren Rechtsrahmen zu schaffen und die Marktentwicklung und den Einsatz solcher Kraftstofftechnologien zu fördern;
- g) die Berechnung der Konformitätsbilanz für Schiffe, die beantragen, die zusätzliche verbrauchte Energie aufgrund von Fahrten in vereisten Gewässern gemäß den Anhängen IV und V auszuschließen, und die mögliche Verlängerung der Geltung dieser Bestimmungen nach dem 31. Dezember 2034;
- h) die Möglichkeit, Energie aus Wind in die Berechnung der Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie gemäß Anhang I einzubeziehen, sofern eine überprüfbare Methode für die Überwachung und Anrechnung der Windantriebsenergie zur Verfügung steht;
- i) die Möglichkeit, neue Technologien zur Verringerung von Treibhausgasemissionen, wie die CO<sub>2</sub>-Abscheidung an Bord, in die Berechnung der Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Energie gemäß Anhang I sowie der Konformitätsbilanz gemäß Anhang IV einzubeziehen, sofern eine überprüfbare Methode für die Überwachung und Anrechnung des abgeschiedenen Kohlenstoffs zur Verfügung steht;
- j) die Möglichkeit, zusätzliche Elemente in diese Verordnung aufzunehmen, insbesondere Rußemissionen („black carbon emissions“);
- k) die Notwendigkeit von Maßnahmen, um gegen Versuche von Schifffahrtsunternehmen vorzugehen, sich den Anforderungen dieser Verordnung zu entziehen.

Die Kommission prüft gegebenenfalls, ob dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigefügt werden soll.

(3) Die Kommission nimmt in ihren Bericht gemäß Absatz 2 eine Bewertung der sozialen Auswirkungen dieser Verordnung auf den Seeverkehrssektor einschließlich der dort Beschäftigten auf.

(4) Bei der Vorbereitung ihres Berichts gemäß Absatz 2 berücksichtigt die Kommission, inwieweit mit der Durchführung dieser Verordnung deren Ziele erreicht wurden und inwieweit sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrssektors ausgewirkt hat. In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission ferner die Wechselwirkung zwischen dieser Verordnung und anderen einschlägigen Rechtsakten der Union und ermittelt die Bestimmungen, die aktualisiert und vereinfacht werden könnten, sowie die Maßnahmen, die ergriffen wurden oder ergriffen werden könnten, in Erwägung, um den Gesamtkostendruck auf den Seeverkehrssektor zu verringern, aufzuzeigen. Im Rahmen der Analyse der Effizienz dieser Verordnung durch die Kommission enthält der Bericht auch eine Bewertung des Aufwands, den diese Verordnung für die Unternehmen mit sich bringt.

Die Kommission prüft unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Berichts nach Unterabsatz 1 gegebenenfalls, ob dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigefügt werden soll.

(5) Falls die IMO eine globale Kraftstoffnorm für Treibhausgase oder globale Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie annimmt, legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat unverzüglich einen Bericht vor. In dem Bericht prüft die Kommission diese globale Maßnahme im Hinblick auf ihr Ambitionsniveau angesichts der Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris und ihre Umweltintegrität insgesamt. Ferner prüft sie alle Fragen im Zusammenhang mit der möglichen Ausformulierung oder Angleichung der vorliegenden Verordnung an diese globale Maßnahme, einschließlich der Notwendigkeit, eine doppelte Regulierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr auf Unionsebene und auf internationaler Ebene zu vermeiden.

Gegebenenfalls kann der Bericht durch einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung ergänzt werden, der im Einklang mit Verpflichtungen in Bezug auf Treibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft der Union steht und dem Ziel dient, die Umweltintegrität und die Wirksamkeit der Klimapolitik der Union zu erhalten.

(6) Die Kommission überwacht die Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf den Seeverkehr, insbesondere um Umgehungsverhalten zu erkennen und ein solches Verhalten frühzeitig zu verhindern, auch in Bezug auf Gebiete in äußerster Randlage.

Die Überwachungsergebnisse werden in den Bericht aufgenommen, der alle zwei Jahre gemäß Artikel 36 Absatz 3 der Richtlinie 2003/87/EG zu erstellen ist.

#### Artikel 31

### Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

Folgende Nummer wird der Liste in Anhang IV der Richtlinie 2009/16/EG hinzugefügt:

„51. FuelEU-Konformitätsnachweis ausgestellt gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*).“

(\*) Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48).“

#### Artikel 32

### Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar 2025, mit Ausnahme der Artikel 8 und 9, die ab dem 31. August 2024 gelten.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 13. September 2023.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
Die Präsidentin  
R. METSOLA

*Im Namen des Rates*  
Der Präsident  
J. M. ALBARES BUENO

## ANHANG I

**Methode zur Festlegung der Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie**

Für die Berechnung der Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie gilt die folgende Formel, die als Gleichung 1 bezeichnet wird:

GHG intensity $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ Gleichung 1	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{WtT}, i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{electricity}, k}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} \sum_j^m \text{engine} M_{i,j} \times \left[ \left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j}\right) \times (\text{CO}_{2\text{eq}}, \text{TtW}, i, j) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{TtW}, \text{slip}, i, j\right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
$f_{\text{wind}}$	Belohnungsfaktor für windunterstützten Antrieb

Für die Zwecke der Gleichung 1 werden die verschiedenen verwendeten Begriffe und Notationen in der folgenden Tabelle dargestellt:

Term	Erläuterung
i	Index für die im Berichtszeitraum an das Schiff gelieferten Kraftstoffarten
j	Index für die kraftstoffverbrauchenden Einheiten an Bord des Schiffs. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten Hauptmotor(en), Hilfsmotor(en), Kessel, Brennstoffzellen und Abfallverbrennungsanlagen als kraftstoffverbrauchende Einheiten.
k	Index für die Anschlusspunkte für die Landstromversorgung
n	Gesamtzahl der im Berichtszeitraum an das Schiff gelieferten Kraftstoffarten
c	Gesamtzahl der Anschlusspunkte für die Landstromversorgung
m	Gesamtzahl kraftstoffverbrauchender Einheiten
$M_{i,j}$	Masse des Kraftstoffs i, der von der kraftstoffverbrauchenden Einheit j verbraucht wird, in [gFuel]
$E_k$	An das Schiff gelieferter Strom pro Anschlusspunkt für die Landstromversorgung k, in [MJ]
$\text{CO}_{2\text{eq}} \text{WtT}, i$	Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktor des Kraftstoffs i, in [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$\text{CO}_{2\text{eq}} \text{electricity}, k$	Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktor des am Liegeplatz an das Schiff gelieferten Stroms pro Anschlusspunkt für die Landstromversorgung k, in [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$\text{LCV}_i$	Unterer Heizwert (lower calorific value, LCV) des Kraftstoffs i, in [MJ/gFuel]
RWDi	Im Falle des Kraftstoffs i nicht biogenen Ursprungs kann vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2033 ein Belohnungsfaktor von 2 angewandt werden. Ansonsten gilt: RWDi = 1.

$C_{slipj}$	Koeffizient für nicht verbrannten Kraftstoff als Anteil der Masse des von der kraftstoffverbrauchenden Einheit j verbrauchten Kraftstoffs i, in [%]. $C_{slip}$ umfasst diffuse und entwichene Emissionen.
$C_{rCO_2i,j}, C_{rCH_4i,j},$ $C_{rN_2O_i,j}$	Tank-to-Wake-Treibhausgasemissionsfaktoren für in der kraftstoffverbrauchenden Einheit j verbrannten Kraftstoff i, in [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Tank-to-Wake-Emissionen (CO <sub>2</sub> -Äquivalent) des in der kraftstoffverbrauchenden Einheit j verbrannten Kraftstoffs i, in [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel]  $CO_{2eq,TtWi,j} = (C_{rCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{rCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{rN_2O_j} \times GWP_{N_2O})_i$ <p style="text-align: center;">Gleichung 2</p>
$C_{sfCO_2i,j}, C_{sfCH_4i,j},$ $C_{sfN_2O_i,j}$	Tank-to-Wake-Treibhausgasemissionsfaktoren für den bei der Zuleitung zur kraftstoffverbrauchenden Einheit j entwichenen Kraftstoff i, in [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslipj}$	Tank-to-Wake-Emissionen (CO <sub>2</sub> -Äquivalent) des bei der Zuleitung zur kraftstoffverbrauchenden Einheit j entwichenen Kraftstoffs i, in [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel]  $CO_{2eq,TtWslipj} = (C_{sfCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O_j} \times GWP_{N_2O})_i$ <p>Dabei gilt: <math>C_{sf CO_2}</math> und <math>C_{sf N_2O} = 0</math>. <math>C_{sfCH_4j} = 1</math>.</p>
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ $GWP_{N_2O}$	Erderwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) von CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> und N <sub>2</sub> O über einen Zeitraum von 100 Jahren gemäß den Festlegungen in Anhang V Teil C Nummer 4 der Richtlinie (EU) 2018/2001

Für die Zwecke dieser Verordnung wird der Term  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq,electricity,k}$  im Zähler der Gleichung 1 auf null gesetzt.

Methode zur Bestimmung von [M<sub>i</sub>]

Die Kraftstoffmasse [M<sub>i</sub>] wird anhand der im Einklang mit dem Rahmen der Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 gemeldeten Kraftstoffmenge für Fahrten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, auf der Grundlage der vom Schifffahrtsunternehmen gewählten Überwachungsmethode bestimmt.

Methode zur Bestimmung der Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktoren

Die Well-to-Tank-Emissionen werden nach der in diesem Anhang beschriebenen Methode gemäß der Gleichung 1 bestimmt.

Die Standardwerte für die Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktoren (CO<sub>2eq,WtT,i</sub>) sind in Anhang II aufgeführt.

Bei fossilen Kraftstoffen sind nur die Standardwerte in Anhang II zu verwenden.

Tatsächliche Werte können verwendet werden, wenn sie in Anwendung von Artikel 10 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung im Rahmen eines Systems zertifiziert wurden, das von der Kommission gemäß Artikel 30 Absätze 5 und 6 der Richtlinie (EU) 2018/2001 für Biokraftstoffe, Biogas, RFNBO und wiederverwertete kohlenstoffhaltige Kraftstoffe anerkannt wurde, oder gegebenenfalls im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen der Rechtsakte der Union für die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff.

Bunkerlieferbescheinigung — Kraftstoff

Nach den geltenden MARPOL-Regeln (Anlage VI) ist die Bunkerlieferbescheinigung obligatorisch und sind die darin zu vermerkenden Angaben festgelegt.

Für die Zwecke dieser Verordnung gilt Folgendes:

1. Bunkerlieferbescheinigungen, einschließlich anderer an Bord verwendeter Kraftstoffe als fossile Kraftstoffe, müssen um die folgenden Angaben zu diesen Kraftstoffen ergänzt werden:
  - unterer Heizwert, in [MJ/g],
  - für Biokraftstoffe: die nach den Methoden gemäß Anhang V Teil C und Anhang VI Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Emissionswerte  $E$  in [gCO<sub>2eq</sub>/MJ] und entsprechende Nachweise, die die Einhaltung der in der genannten Richtlinie für diese Kraftstoffe festgelegten Vorschriften belegen und aus denen der Produktionsweg des Kraftstoffs hervorgeht,
  - für andere Kraftstoffe als fossile Kraftstoffe und Biokraftstoffe: den Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktor [gCO<sub>2eq</sub>/MJ] und ein entsprechendes Zertifikat, aus dem der Produktionsweg des Kraftstoffs hervorgeht.
2. Bei Produktgemischen sind die nach der vorliegenden Verordnung vorgeschriebenen Angaben zu jedem einzelnen Erzeugnis zu machen.

#### Stromlieferbescheinigung

Für die Zwecke dieser Verordnung müssen die einschlägigen Stromlieferbescheinigungen für den an das Schiff gelieferten Strom mindestens folgende Angaben enthalten:

1. Anbieter: Name, Anschrift, Telefonnummer, E-Mail-Adresse, Name des Vertreters,
2. Empfangendes Schiff: IMO-Nummer (MMSI), Schiffsname, Schiffstyp, Flagge, Name des Vertreters,
3. Hafen: Name, Standort (LOCODE), Terminal/Liegeplatz,
4. Anschlusspunkt für die Landstromversorgung: Einzelheiten zum Anschlusspunkt,
5. Zeitpunkt der Landstromversorgung: Datum/Uhrzeit des Beginns/Endes,
6. Gelieferte Energie: dem Versorgungspunkt zugewiesener Leistungsanteil in [kW] (falls zutreffend), Stromverbrauch im Abrechnungszeitraum in [kWh], Angaben zur Spitzenleistung (falls verfügbar),
7. Zählerdaten.

#### Methode zur Bestimmung der Tank-to-Wake-Treibhausgasemissionsfaktoren

Die Tank-to-Wake-Treibhausgasemissionsfaktoren werden nach der in diesem Anhang beschriebenen Methode gemäß der Gleichung 1 und der Gleichung 2 bestimmt.

Die Standardwerte für die Tank-to-Wake-Treibhausgasemissionsfaktoren (CO<sub>2eq,TtW,j</sub>) sind in Anhang II aufgeführt.

Im Einklang mit dem ihrem Überwachungskonzept gemäß Artikel 8 und nach Bewertung durch die Prüfstelle kann ein Schifffahrtsunternehmen in Anwendung von Artikel 10 Absatz 5 andere Methoden wie direkte CO<sub>2eq</sub>-Messungen oder Laborprüfungen verwenden, wenn diese die Gesamtgenauigkeit der Berechnung verbessern.

#### Methode zur Bestimmung der diffusen und entwichenen Tank-to-Wake-Emissionen

Diffuse und entwichene Emissionen sind Emissionen, die durch die Kraftstoffmenge verursacht werden, die den Brennraum der kraftstoffverbrauchenden Einheit nicht erreicht hat oder von der kraftstoffverbrauchenden Einheit nicht verbraucht wurde, weil sie nicht verbrannt wurde, sich verflüchtigt hat oder aus dem System ausgetreten ist. Für die Zwecke dieser Verordnung werden diffuse und entwichene Emissionen als Prozentsatz der von der kraftstoffverbrauchenden Einheit verbrauchten Kraftstoffmenge berücksichtigt. Die Standardwerte sind in Anhang II aufgeführt.

#### Methoden zur Bestimmung der mit windunterstütztem Antrieb verbundenen Belohnungsfaktoren

Ist an Bord eines Schiffs windunterstützter Antrieb installiert, so kann ein Belohnungsfaktor angewandt werden, der wie folgt bestimmt wird:

Belohnungsfaktor für windunterstützten Antrieb — WIND ( $f_{\text{wind}}$ )	$\frac{P_{\text{Wind}}}{P_{\text{Prop}}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

Dabei gilt:

- $P_{\text{Wind}}$  ist die verfügbare effektive Leistung der windunterstützten Antriebssysteme und entspricht dem Produkt  $f_{\text{eff}} * P_{\text{eff}}$ , das gemäß den Leitlinien für die Behandlung innovativer Energieeffizienztechnologien bei der Berechnung und Überprüfung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts für Schiffsneubauten (EEDI) und Energieeffizienz-Kennwerts für Bestandsschiffe (EEXI) von 2021 (MEPC.1/Circ.896) berechnet wird;
- $P_{\text{Prop}}$  ist die Antriebsleistung des Schiffs und entspricht  $P_{\text{ME}}$  gemäß der Definition in den Leitlinien für die Methode zur Berechnung des erreichten EEDI von 2018 (geänderte Fassung der IMO-EntschlieÙung MEPC.364(79)) und den Leitlinien für die Methode zur Berechnung des erreichten EEXI von 2021 (IMO-EntschlieÙung MEPC.333(76)). Wenn eine oder mehrere Wellenanlage(n) eingebaut ist bzw. sind, gilt  $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI(i),shaft}}$

In diesem Fall wird der Treibhausgasintensitätsindex des Schiffs berechnet, indem das Ergebnis von Gleichung 1 mit dem Belohnungsfaktor multipliziert wird.

## ANHANG II

**Standardemissionsfaktoren**

Zur Bestimmung des Treibhausgasintensitätsindex gemäß Anhang I dieser Verordnung werden die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Standardemissionsfaktoren herangezogen, es sei denn, ein Schifffahrtsunternehmen weicht in Anwendung von Artikel 10 Absätze 4 und 5 dieser Verordnung von diesen Standardemissionsfaktoren ab.

In nachstehender Tabelle

- steht TBM für To Be Measured (zu messen),
- steht N/A für Not Available (nicht verfügbar),
- bedeutet der waagerechte Strich „nicht anwendbar“.
- E wird nach den in Anhang V Teil C und Anhang VI Teil B der Richtlinie (EU) 2018/2001 angegebenen Methoden festgelegt.

Wenn in einer Tabellenzelle „TBM“ oder „N/A“ angegeben ist, außer wenn ein Wert gemäß Artikel 10 ausgewiesen ist, ist der höchste Standardwert zu verwenden, der in derselben Tabellenspalte für die Kraftstoffklasse angegeben ist.

Ist für eine Kraftstoffklasse in allen Zellen der Tabellenspalte entweder „TBM“ oder „N/A“ angegeben, außer wenn ein Wert gemäß Artikel 10 ausgewiesen ist, so wird der Standardwert für den ungünstigsten Produktionsweg verwendet. Diese Regel gilt nicht für Spalte 9, in der „TBM“ oder „N/A“ auf nicht verfügbare Werte für kraftstoffverbrauchende Einheiten Bezug nimmt. Bei nicht-Standard-Werten sollte ein zertifizierter Wert entsprechend Artikel 10 Absatz 5 verwendet werden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
Kraftstoffklasse	Produktionsweg/ Bezeichnung	LCV [ $\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$ ]	CO <sub>2eq</sub> WtT [ $\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$ ]	Klasse kraftstoffver- brauchender Einheit	C <sub>f CO<sub>2</sub></sub> [ $\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>f CH<sub>4</sub></sub> [ $\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>f N<sub>2</sub>O</sub> [ $\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>slip</sub> Anteil der vom Motor verbrauchten Kraftstoff- menge in %	
Fossil	HFO ISO 8217 Kategorien RME bis RMK	0,0405	13,5	Alle Verbren- nungsmoto- ren	3,114	0,00005	0,00018	—	
	LFO ISO 8217 Kategorien RMA bis RMD	0,041	13,2	Alle Verbren- nungsmoto- ren	3,151	0,00005	0,00018	—	
	MDO MGO ISO 8217 Kategorien DMX bis DMB	0,0427	14,4	Alle Verbren- nungsmoto- ren	3,206	0,00005	0,00018	—	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Kraftstoffklasse	Produktionsweg/ Bezeichnung	LCV [ $\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$ ]	CO <sub>2eq</sub> WtT [ $\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$ ]	Klasse kraftstoffver- brauchender Einheit	C <sub>f</sub> CO <sub>2</sub> [ $\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>f</sub> CH <sub>4</sub> [ $\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>f</sub> N <sub>2</sub> O [ $\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$ ]	C <sub>slip</sub> Anteil der vom Motor verbrauchten Kraftstoff- menge in %
Fossil	LNG	0,0491	18,5	LNG Otto (Zweistoff- motor mit mittlerer Drehzahl)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (Zweistoff- motor mit niedriger Drehzahl)				1,7
				LNG Diesel (Zweistoff- motor mit niedriger Drehzahl)				0,2
				LBSI				2,6
	LPG	0,046	7,8	Alle Verbren- nungsmoto- ren	3,030 Butan 3,000 Propan	TBM	TBM	N/A
	H <sub>2</sub> (Erdgas)	0,12	132	Brennstoff- zellen	0	0	—	—
				Verbren- nungsmo- tor	0	0	TBM	
	NH <sub>3</sub> (Erdgas)	0,0186	121	Brennstoff- zellen	0	N/A	TBM	N/A
				Verbren- nungsmo- tor	0	N/A	TBM	N/A-
	Methanol (Erdgas)	0,0199	31,3	Alle Verbren- nungsmoto- ren	1,375	TBM	TBM	—

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Kraftstoffklasse	Produktionsweg/ Bezeichnung	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	$\text{CO}_{2\text{eq WtT}}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Klasse kraftstoffver- brauchender Einheit	$C_{f\text{CO}_2}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{CH}_4}$ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{N}_2\text{O}}$ $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{\text{slip}}$ Anteil der vom Motor verbrauchten Kraftstoff- menge in %
Biokraft- stoffe	Ethanol Produktions- wege der Richtlinie (EU)- 2018/2001	in Anhang III der Richtlinie (EU)- 2018/2001 angegebener Wert	$E - \frac{C_{f\text{CO}_2}}{\text{LCV}}$	Alle Verbren- nungsmoto- ren	1,913	TBM	TBM	—
	Biodiesel Produktions- wege der Richtlinie (EU)- 2018/2001			Alle Verbren- nungsmoto- ren	2,834	TBM	TBM	—
	hydrierte pflanzliche Öle (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) Produktions- wege der Richtlinie (EU)- 2018/2001			Alle Verbren- nungsmoto- ren	3,115	0,00005	0,00018	—
	Als Verkehr- skraftstoff eingesetztes flüssiges Biomethan (Bio-LNG) Produktions- wege der Richtlinie (EU)- 2018/2001			LNG Otto (Zweistoff- motor mit mittlerer Drehzahl)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (Zweistoff- motor mit niedriger Drehzahl)				1,7
				LNG Diesel (Zweistoff- motor)				0,2
				LBSI				2,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Kraftstoffklasse	Produktionsweg/ Bezeichnung	LCV [ $\frac{MJ}{g}$ ]	$CO_{2eq}$ WtT [ $\frac{gCO_{2eq}}{MJ}$ ]	Klasse kraftstoffver- brauchender Einheit	$C_{fCO_2}$ [ $\frac{gCO_2}{gFuel}$ ]	$C_{fCH_4}$ [ $\frac{gCH_4}{gFuel}$ ]	$C_{fN_2O}$ [ $\frac{gN_2O}{gFuel}$ ]	$C_{slip}$ Anteil der vom Motor verbrauchten Kraftstoff- menge in %
	Biomethanol Produktions- wege der Richtlinie (EU)- 2018/2001			Alle Verbren- nungsmoto- ren	1,375	TBM	TBM	—
	Andere Produktions- wege der Richtlinie (EU)- 2018/2001			Alle Verbren- nungsmoto- ren	3,115	0,00005	0,00018	—
Biokraft- stoffe	Bio-H2 Produktions- wege der Richtlinie (EU)- 2018/2001	in Anhang III der Richtlinie (EU)- 2018/2001 angegebener Wert	N/A	Brennstoff- zellen	0	0	0	—
				Verbren- nungsmo- tor	0	0	TBM	
Erneuer- bare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (Renewable Fuels of non- Biological Origin, RFNBO) — E-Fuels	E-Diesel	0,0427	Verweis auf Richtlinie (EU)- 2018/2001	Alle Verbren- nungsmoto- ren	3,206	0,00005	0,00018	—
	E-Methanol	0,0199	Verweis auf Richtlinie (EU)- 2018/2001	Alle Verbren- nungsmoto- ren	1,375	TBM	TBM	—
	E-LNG	0,0491	Verweis auf Richtlinie (EU)- 2018/2001	LNG Otto (Zweistoff- motor mit mittlerer Drehzahl)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (Zweistoff- motor mit niedriger Drehzahl)				1,7
LNG Diesel (Zweistoff- motor)				0,2				
				LBSI			2,6	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
Kraftstoffklasse	Produktionsweg/ Bezeichnung	LCV [ $\frac{MJ}{g}$ ]	$CO_{2eq\ WtT}$ [ $\frac{gCO_{2eq}}{MJ}$ ]	Klasse kraftstoffver- brauchender Einheit	$C_{f\ CO_2}$ [ $\frac{gCO_2}{gFuel}$ ]	$C_{f\ CH_4}$ [ $\frac{gCH_4}{gFuel}$ ]	$C_{f\ N_2O}$ [ $\frac{gN_2O}{gFuel}$ ]	$C_{slip}$ Anteil der vom Motor verbrauchten Kraftstoff- menge in %	
	e-H2	0,12	Verweis auf Richtlinie (EU)- 2018/2001	Brennstoff- zellen	0	0	0	—	
				Verbren- nungsmo- tor	0	0	TBM		
	e-NH3	0,0186	N/A	Brennstoff- zellen	0	N/A	TBM	N/A	
				Verbren- nungsmo- tor	0	N/A	TBM	N/A	
	E-LPG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	
	E-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	—	
Sonstige	Strom	—	EU-ENER- GIEMIX	Landstrom- versorgung (On-shore Power Supply, OPS)	—	—	—	—	

Spalte 1 enthält die Kraftstoffklasse, das heißt fossile Kraftstoffe, flüssige Biokraftstoffe, gasförmige Biokraftstoffe und E-Fuels.

Spalte 2 enthält die Bezeichnung oder den Produktionsweg der betreffenden Kraftstoffe innerhalb ihrer Kraftstoffklasse.

Spalte 3 enthält den unteren Heizwert der Kraftstoffe in [MJ/g]. Für flüssige Biokraftstoffe sind die Werte für den gewichtsspezifischen Energiegehalt (unterer Heizwert in MJ/kg) aus Anhang III der Richtlinie (EU) 2018/2001, umgerechnet in [MJ/g], zu verwenden.

Spalte 4 enthält die Well-to-Tank-Treibhausgasemissionsfaktoren in [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]:

- Zur Berechnung der Standardwerte für flüssige Biokraftstoffe werden die Emissionswerte E verwendet, die für alle flüssigen Biokraftstoffe außer Bio-LNG nach der Methode in Anhang V Teil C der Richtlinie (EU) 2018/2001 und für Bio-LNG nach der Methode in Anhang VI Teil B jener Richtlinie festgelegt wurden, und die Standardwerte herangezogen, die für den als Verkehrskraftstoff eingesetzten betreffenden Biokraftstoff und dessen Produktionsweg für alle flüssigen Biokraftstoffe außer Bio-LNG in Anhang V Teile D und E der genannten Richtlinie und für Bio-LNG in Anhang VI Teil D jener Richtlinie angegeben sind. Die Emissionswerte E sind jedoch durch Subtraktion des Quotienten aus dem Wert in Spalte 6 ( $C_{f\ CO_2}$ ) und dem Wert in Spalte 3 (LCV) anzupassen. Diese Anpassung ist nach der vorliegenden Verordnung vorgeschrieben, da hier klar zwischen Well-to-Tank- und Tank-to-Wake-Berechnung unterschieden wird, damit Emissionen nicht doppelt verbucht werden.
- Für RFNBO und andere Kraftstoffe, die nicht unter Buchstabe a fallen und für die in Artikel 4 Absatz 1 dieser Verordnung genannten Zwecke zu berücksichtigen sind, sind Standardwerte entweder nach der Methode des delegierten Rechtsakts gemäß Artikel 28 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2018/2001 oder gegebenenfalls nach einer ähnlichen Methode zu berechnen, sofern sie in einem Rechtsakt der Union über die Binnenmärkte für erneuerbare Gase und Erdgas sowie für Wasserstoff gemäß Artikel 10 Absätze 1 und 2 der vorliegenden Verordnung festgelegt ist.

Spalte 5 enthält die wichtigsten Arten/Klassen kraftstoffverbrauchender Einheiten, wie Zwei- und Viertakt-Diesel- oder Otto-Verbrennungsmotoren (Internal Combustion Engines, ICE), fremdgezündete Magermotoren (Lean-Burn Spark-Ignited, LBSI), Brennstoffzellen usw.

Spalte 6 enthält den Emissionsfaktor  $C_f$  für  $\text{CO}_2$  in  $[\text{gCO}_2/\text{gfuel}]$ . Es sind die Werte der Emissionsfaktoren gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 zu verwenden. Für alle nicht in der Verordnung (EU) 2015/757 enthaltenen Kraftstoffe sind die Standardwerte in der Tabelle angegeben.

Spalte 7 enthält den Emissionsfaktor  $C_f$  für Methan in  $[\text{gCH}_4/\text{gfuel}]$ . Der Emissionsfaktor  $C_f$  für Methan wird bei LNG-Kraftstoffen auf null gesetzt.

Spalte 8 enthält den Emissionsfaktor  $C_f$  für Stickstoffoxid in  $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$ .

Spalte 9 enthält den durch diffuse und entwichene Emissionen ( $C_{\text{slip}}$ ) verlorenen Kraftstoffanteil als Prozentsatz der von einer bestimmten kraftstoffverbrauchenden Einheit verbrauchten Kraftstoffmenge. Für Kraftstoffe wie LNG-Kraftstoffe, in deren Fall diffuse und entwichene Emissionen auftreten, ist die in der Tabelle ausgewiesene Menge der diffusen und entwichenen Emissionen als Prozentsatz der verbrauchten Kraftstoffmenge (Spalte 9) angegeben. Die in der Tabelle für  $C_{\text{slip}}$  angegebenen Werte werden für 50 % der vollen Motorlast berechnet.

---

## ANHANG III

**Allgemeine Anforderungen an emissionsfreie Technologien**

Die folgende, nicht erschöpfende Tabelle enthält Arten von Technologien sowie allgemeine Anforderungen an ihren Betrieb, die erfüllt werden müssen, um als emissionsfreie Technologien im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 zu gelten.

Arten von Technologien	Allgemeine Anforderungen an den Betrieb
Brennstoffzellen	Von bordseitigen Brennstoffzellen mit einem Brennstoff oder einem System gelieferte Energie, wenn sicherstellt ist, dass bei deren Einsatz zur Energieversorgung keine der in Artikel 3 Nummer 7 genannten Emissionen in die Atmosphäre freigesetzt wird.
Stromspeicherung an Bord	Stromversorgung durch bordseitige Stromspeichersysteme, die zuvor wie folgt aufgeladen wurden: <ul style="list-style-type: none"><li>— Stromerzeugung an Bord auf See</li><li>— landseitige Batterieaufladung</li><li>— Batterieaustausch</li></ul>
Stromerzeugung an Bord aus Wind- und Sonnenenergie	Strom aus erneuerbaren Energiequellen an Bord, entweder direkt in das Schiffsnetz oder durch Aufladen von Stromzwischen Speichern an Bord

Energie, die durch in dieser Tabelle nicht aufgeführte bordseitige Technologien geliefert wird, die im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 emissionsfrei sind, kann durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 6 Absatz 6 in diese Tabelle aufgenommen werden.

Die Erfüllung der oben und in Artikel 6 Absatz 5 für andere Technologien genannten allgemeinen Anforderungen sowie der in den Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 6 Absatz 6 festgelegten detaillierten Zulassungskriterien ist durch einschlägige Unterlagen nachzuweisen.

---

ANHANG IV

**Formeln für die Berechnung der Konformitätsbilanz und der FuelEU-Strafzahlungen gemäß Artikel 23 Absatz 2**

A. Formeln für die Berechnung der Konformitätsbilanz des Schiffs

- a) Für die Berechnung der Konformitätsbilanz eines Schiffs hinsichtlich der Treibhausgasintensität gemäß Artikel 4 Absatz 2 gilt folgende Formel:

Konformitätsbilanz [gCO <sub>2eq</sub> ] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
--	---

Dabei gilt:

gCO <sub>2eq</sub>	Gramm CO <sub>2</sub> -Äquivalent
GHGIE <sub>target</sub>	Grenzwert für die Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie gemäß Artikel 4 Absatz 2
GHGIE <sub>actual</sub>	Jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie, berechnet für den betreffenden Berichtszeitraum

Für jedes Schiff, das die Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder eine gleichwertige Eisklasse hat, kann das Schifffahrtsunternehmen bis zum 31. Dezember 2034 beantragen, die aufgrund der Fahrt in vereisten Gewässern zusätzlich verbrauchte Energie auszuschließen.

Für jedes Schiff der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse kann das Schifffahrtsunternehmen aufgrund der technischen Merkmale des Schiffs beantragen, den zusätzlichen Energieverbrauch auszuschließen.

In beiden Fällen, in denen der zusätzliche Energieverbrauch ausgeschlossen ist, werden bei der Berechnung der vorstehenden Konformitätsbilanz die Werte von M<sub>i</sub> durch die angepasste Masse des Kraftstoffs M<sub>iA</sub> gemäß Anhang V ersetzt, und der für die Berechnung der Konformitätsbilanz zu verwendende Wert für GHGIE<sub>actual</sub> ist mit den entsprechenden Werten von M<sub>iA</sub> neu zu berechnen.

- b) Für die Berechnung der Konformitätsbilanz eines Schiffs hinsichtlich des RFNBO-Teilziels gemäß Artikel 5 Absatz 3 gilt folgende Formel:

CB <sub>RFNBO</sub> [MJ] =	$(0,02 \times (\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i)) - (\sum_i^{n_{\text{RFNBO}}} M_i \times LCV_i)$
----------------------------	--

Dabei gilt:

CB <sub>RFNBO</sub>	Konformitätsbilanz in MJ des in Artikel 5 Absatz 3 genannten RFNBO-Teilziels
$\sum_i^{n_{\text{RFNBO}}} M_i \times LCV_i$	Jährliche Summe der verbrauchten Energie aus RFNBO und/oder Kraftstoffen, die gleichwertige Treibhausgaseinsparungen gemäß Artikel 5 bewirken

## B. Formel für die Berechnung der in Artikel 23 Absatz 2 festgelegten FuelEU-Strafzahlungen

Die Höhe der in Artikel 23 Absatz 2 festgelegten FuelEU-Strafzahlungen wird wie folgt berechnet:

- a) FuelEU-Strafzahlung in Bezug auf die Konformitätsbilanz für die Treibhausgasintensität des Schiffs gemäß Artikel 4 Absatz 2

FuelEU-Strafzahlung =		$\frac{ \text{Compliance Balance} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41\,000} \times 2\,400$	
1.	FuelEU-Strafzahlung	2.	in EUR
3.	Compliance Balance	4.	absoluter Wert der Konformitätsbilanz
5.	41 000	6.	1 metrische Tonne VLSFO, entspricht 41 000 MJ
7.	2 400	8.	Zahlungsbetrag in EUR pro entsprechende metrische Tonne VLSFO

- b) FuelEU-Strafzahlung in Bezug auf das RFNBO-Teilziel gemäß Artikel 5 Absatz 3

Wenn  $\text{CB}_{\text{RFNBO}} > 0$ , so wird die Höhe der FuelEU-Strafzahlung gemäß Artikel 23 Absatz 2 wie folgt berechnet:

FuelEU-Strafzahlung (RFNBO) =		$\frac{\text{CB}_{\text{RFNBO}}}{41\,000} \times P_d$	
9.	FuelEU-Strafzahlung	10.	in EUR
11.	$\text{CB}_{\text{RFNBO}}$	12.	Wert der Konformitätsbilanz für RFNBO
13.	$P_d$	14.	Preisunterschied zwischen RFNBO und fossilen Kraftstoffen, die mit den Schiffsanlagen kompatibel sind
15.	41 000	16.	1 metrische Tonne VLSFO, entspricht 41 000 MJ

## ANHANG V

**Berechnung der angepassten Kraftstoffmasse für die Fahrt in vereisten Gewässern**

In diesem Anhang wird beschrieben, wie Folgendes zu berechnen ist:

- Die Energie, die aufgrund technischer Merkmale eines Schiffs der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse zusätzlich verbraucht wird,
- die Energie, die von einem Schiff der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse für Fahrten in vereisten Gewässern zusätzlich verbraucht wird,
- die angepasste Masse [Mi A] nach Abzug der zusätzlichen Energie, die jedem Kraftstoff zugeordnet wird.

Zusätzlich aufgrund der Eisklasse verbrauchte Energie

Die Energie, die aufgrund der technischen Merkmale eines Schiffs der Eisklasse IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse zusätzlich verbraucht wird, berechnet sich wie folgt:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

Dabei gilt:

$E_{\text{voyages, total}}$	bezeichnet den Gesamtenergieverbrauch für alle Fahrten und
$E_{\text{additional due to ice conditions}}$	bezeichnet den durch Fahrten durch vereiste Gewässer bedingten zusätzlichen Energieverbrauch.

Der Gesamtenergieverbrauch für alle Fahrten wird wie folgt berechnet:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

Dabei gilt:

$M_{i, \text{voyages, total}}$	bezeichnet die Kraftstoffmasse i, die für alle Fahrten im Anwendungsbereich der Verordnung verbraucht wird, und
und $LCV_i$	bezeichnet den unteren Heizwert des Kraftstoffs i.

Zusätzlich aufgrund von Fahrten in vereisten Gewässern verbrauchte Energie

Die Energie, die von einem Schiff der Eisklasse IC, IB, IA oder IA Super oder einer gleichwertigen Eisklasse für Fahrten in vereisten Gewässern zusätzlich verbraucht wird, wird wie folgt berechnet:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

Dabei gilt:

$E_{\text{voyages, open water}}$	ist der Energieverbrauch bei Fahrten in eisfreien Gewässern und
$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$	ist der für Fahrten in vereisten Gewässern angepasste Energieverbrauch.
$E_{\text{additional due to ice conditions}}$	kann nicht größer sein als $1,3 \times E_{\text{voyages, open water}}$

Der Energieverbrauch bei Fahrten, die lediglich in eisfreien Gewässern erfolgen, wird wie folgt berechnet:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}$$

Dabei gilt:

$E_{\text{voyages, ice conditions}}$	bezeichnet die für Fahrten in vereisten Gewässern verbrauchte Energie, die wie folgt berechnet wird:
--------------------------------------	--

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i$$

Dabei gilt:

$M_{i,voyages,ice\ conditions}$  bezeichnet die Masse des Kraftstoffs  $i$ , der bei in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrten in vereisten Gewässern verbraucht wird.

Der angepasste Energieverbrauch aufgrund von Fahrten in vereisten Gewässern wird wie folgt berechnet:

$$E_{voyages,ice\ conditions,adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \frac{E}{D_{open\ water}}$$

Dabei gilt:

$D_{ice\ conditions}$  ist die Gesamtstrecke, die bei in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrten in vereisten Gewässern zurückgelegt wird.

$\frac{E}{D_{open\ water}}$  ist der Energieverbrauch pro in eisfreien Gewässern zurückgelegter Strecke und wird wie folgt berechnet:

$$\frac{E}{D_{open\ water}} = \frac{(E_{voyages,total} - E_{voyages,ice\ conditions})}{(D_{total} - D_{ice\ conditions})}$$

Dabei gilt:

$E_{voyages,ice\ conditions}$  ist der Energieverbrauch bei Fahrten in vereisten Gewässern und

$D_{total}$  ist die bei in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrten zurückgelegte jährliche Gesamtstrecke.

Gesamte, aufgrund der Eisklasse und Fahrten in vereisten Gewässern zusätzlich verbrauchte Energie

$$E_{additional\ ice} = E_{additional\ due\ to\ ice\ class} + E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}$$

Angepasste Masse [ $M_{i,A}$ ]

Das Schifffahrtsunternehmen weist die gesamte wegen vereister Gewässer zusätzlich verbrauchte Energie  $E_{i\ additional\ ice}$  den verschiedenen im Jahresverlauf verwendeten Kraftstoffen  $i$  zu, wobei die folgenden Bedingungen gelten:

$$\sum E_{i\ additional\ ice} = E_{additional\ ice}$$

Für jeden Kraftstoff  $i$  gilt:

$$E_{i,additional\ ice} \leq M_i \times LCV_i$$

Die angepasste Kraftstoffmasse [ $M_{i,A}$ ] wird wie folgt berechnet:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i,additional\ ice}}{LCV_i}$$


---

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1806 DER KOMMISSION

vom 20. September 2023

**zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 14 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China unterliegen endgültigen Antidumpingzöllen, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission <sup>(2)</sup> eingeführt wurden.
- (2) Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd., TARIC <sup>(3)</sup>-Zusatzcode C419 — ein Unternehmen, für das der für „[a]ndere bei der Antidumpinguntersuchung mitarbeitende Unternehmen (mit Ausnahme der Unternehmen, die nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 dem parallel erlassenen Ausgleichszoll für alle übrigen Unternehmen unterliegen)“ anzuwendende Antidumpingzollsatz von 24,2 % gilt — teilte der Kommission am 21. November 2022 mit, dass es seinen Namen in Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. geändert habe.
- (3) Das Unternehmen bat die Kommission zu bestätigen, dass die Umfirmierung nicht seinen Anspruch auf den Antidumpingzollsatz berührt, der für das Unternehmen unter seinem früheren Namen galt.
- (4) Die Kommission prüfte die vorgelegten Informationen und kam zu dem Schluss, dass die Umfirmierung ordnungsgemäß bei den zuständigen Behörden registriert wurde und dass sie zu keiner neuen Beziehung zu anderen Unternehmensgruppen führte, die von der Kommission nicht untersucht worden waren.
- (5) Daher berührt die Umfirmierung die Feststellungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 und insbesondere den für das Unternehmen geltenden Antidumpingzollsatz nicht.
- (6) Die Namensänderung sollte ab dem Tag wirksam werden, an dem das Unternehmen umfirmierte, d. h. ab dem 22. September 2022. Die Kommission forderte den Antragsteller auf, die Richtigkeit dieses Datums zu bestätigen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

<sup>(2)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 108).

<sup>(3)</sup> Integrierter Zolltarif der Europäischen Union.

- (7) Angesichts der Erwägungen in den vorstehenden Erwägungsgründen hielt es die Kommission für angemessen, die Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 zu ändern, um dem geänderten Namen des Unternehmens Rechnung zu tragen, dem zuvor der TARIC-Zusatzcode C419 zugewiesen worden war.
- (8) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

- (1) Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 wird wie folgt geändert:

„Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C419“
---	----------	-------

wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang	C419“
--	----------	-------

- (2) Der ursprünglich Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd. zugewiesene TARIC-Zusatzcode C419 gilt ab dem 22. September 2022 für Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. Alle endgültigen Zölle, die auf die Einfuhren von Waren, die von Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. hergestellt wurden, entrichtet wurden und den in Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/73 festgesetzten Antidumpingzoll in Bezug auf Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd. übersteigen, werden nach den geltenden Zollvorschriften erstattet oder erlassen.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 20. September 2023

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1807 DER KOMMISSION****vom 21. September 2023****zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China unterliegen endgültigen Ausgleichszöllen, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission <sup>(2)</sup> eingeführt wurden.
- (2) Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd., TARIC <sup>(3)</sup>-Zusatzcode C419 — ein Unternehmen, für das ein Ausgleichszollsatz von 9,2 % gilt — teilte der Kommission am 21. November 2022 mit, dass es seinen Namen in Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. geändert habe.
- (3) Das Unternehmen bat die Kommission zu bestätigen, dass die Umfirmierung nicht seinen Anspruch auf den für „[a]ndere in Anhang I aufgeführte mitarbeitende Unternehmen“ anzuwendenden Zollsatz berührt, der für das Unternehmen unter seinem früheren Namen galt.
- (4) Die Kommission prüfte die vorgelegten Informationen und kam zu dem Schluss, dass die Umfirmierung ordnungsgemäß bei den zuständigen Behörden registriert wurde und dass sie zu keiner neuen Beziehung zu anderen Unternehmensgruppen führte, die von der Kommission nicht untersucht worden waren.
- (5) Daher berührt die Umfirmierung die Feststellungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 und insbesondere den für das Unternehmen geltenden Ausgleichszollsatz nicht.
- (6) Die Namensänderung sollte ab dem Tag wirksam werden, an dem das Unternehmen umfirmierte, d. h. ab dem 22. September 2022. Die Kommission forderte den Antragsteller auf, die Richtigkeit dieses Datums zu bestätigen.
- (7) Angesichts der Erwägungen in den vorstehenden Erwägungsgründen hielt es die Kommission für angemessen, die Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 zu ändern, um dem geänderten Namen des Unternehmens Rechnung zu tragen, dem zuvor der TARIC-Zusatzcode C419 zugewiesen worden war.
- (8) Nach Artikel 25 der Verordnung (EU) 2016/1037 stehen die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen im Einklang mit der Stellungnahme des durch die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> eingesetzten Ausschusses —

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55.

<sup>(2)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 16 vom 18.1.2019, S. 5).

<sup>(3)</sup> Integrierter Zolltarif der Europäischen Union.

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 wird wie folgt geändert:

„Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C419“
---	----------	-------

wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang	C419“
--	----------	-------

(2) Der ursprünglich Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd. zugewiesene TARIC-Zusatzcode C419 gilt ab dem 22. September 2022 für Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. Alle endgültigen Zölle, die auf die Einfuhren von Waren, die von Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd. hergestellt wurden, entrichtet wurden und den in Artikel 1 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 festgesetzten Ausgleichszoll in Bezug auf Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd. übersteigen, werden nach den geltenden Zollvorschriften erstattet oder erlassen.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. September 2023

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1808 DER KOMMISSION****vom 21. September 2023****zur Festlegung der Formatvorlage für die Bereitstellung von Informationen über die Präventions-,  
Vorsorge- und Reaktionsplanung in Bezug auf schwerwiegende grenzüberschreitende  
Gesundheitsgefahren gemäß der Verordnung (EU) 2022/2371 des Europäischen Parlaments und des  
Rates**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2022/2371 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 2022 zu schwerwiegenden grenzüberschreitenden Gesundheitsgefahren und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 1082/2013/EU <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) 2022/2371 ist die Einrichtung von Mechanismen und Strukturen für die Koordinierung der Vorsorge für und Reaktion auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren, einschließlich der Berichterstattung über die Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplanung, vorgesehen.
- (2) Gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2022/2371 müssen die Mitgliedstaaten der Kommission und den einschlägigen Agenturen und Einrichtungen der Union bis zum 27. Dezember 2023 und anschließend alle drei Jahre einen aktualisierten Bericht über ihre Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplanung und die Umsetzung auf nationaler Ebene und gegebenenfalls auf grenzüberschreitender interregionaler Ebene vorlegen.
- (3) In Artikel 7 Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3 der Verordnung (EU) 2022/2371 ist geregelt, welche Informationen über die Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplanung die Mitgliedstaaten der Kommission und den einschlägigen Agenturen und Einrichtungen der Union vorlegen müssen.
- (4) Gemäß Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) 2022/2371 muss die Kommission die erhaltenen Informationen dem Gesundheitssicherheitsausschuss (HSC) alle drei Jahre in Form eines Berichts zur Verfügung stellen, der in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) und anderen einschlägigen Agenturen und Einrichtungen der Union erstellt wird. Dieser Bericht muss Länderprofile zur Beobachtung der Fortschritte und zur Entwicklung von Aktionsplänen zur Behebung festgestellter Defizite auf nationaler Ebene enthalten, wobei die Kommission unter Berücksichtigung der Ergebnisse der gemäß Artikel 8 der Verordnung durchgeführten Bewertung allgemeine Empfehlungen erteilen kann.
- (5) Artikel 7 Absatz 2 Unterabsätze 2 und 3 der Verordnung (EU) 2022/2371 sieht vor, dass die Kommission auf der Grundlage des Berichts Beratungen im Gesundheitssicherheitsausschuss über die Fortschritte und Defizite bezüglich der Vorsorge einleitet. Eine Übersicht über die in dem Bericht ausgesprochenen Empfehlungen wird auf den Websites der Kommission und des ECDC veröffentlicht.
- (6) Die Formatvorlage für den von den Mitgliedstaaten zur Übermittlung der Informationen zu verwendenden Fragebogen gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung sollte die Relevanz der Informationen für die in jenem Absatz genannten Ziele und ihre Vergleichbarkeit sicherstellen, wobei jede Doppelung der angeforderten und eingereichten Informationen zu vermeiden ist. Die Formatvorlage wurde in enger Zusammenarbeit mit der für Vorsorge zuständigen Arbeitsgruppe des Gesundheitssicherheitsausschusses erarbeitet, unter aktiver Mitwirkung der meisten Mitgliedstaaten, der zuständigen Generaldirektionen der Kommission, des Gesundheitssicherheitsausschusses (ECDC) und der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Soweit möglich wurde die Formatvorlage auf die gemäß den Internationalen Gesundheitsvorschriften (2005) erforderliche verpflichtende Selbstauskunft (State Party Self-Assessment Report — SPAR) abgestimmt.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren —

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 314 vom 6.12.2022, S. 26.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die von den Mitgliedstaaten zu verwendende Formatvorlage für die Bereitstellung von Informationen über die Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplanung in Bezug auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2022/2371 wird wie im Anhang der vorliegenden Verordnung festgelegt angenommen.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. September 2023

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

---

*Inhalt*

A. Kapazitäten gemäß den Internationalen Gesundheitsvorschriften 2005 (IGV) .....	108
1. Politische, rechtliche und normative Instrumente zur Umsetzung der Internationalen Gesundheitsvorschriften 2005 (IGV) .....	108
2. Finanzmittel .....	109
3. Laborkapazitäten .....	110
4. Überwachung .....	113
5. Personalmittel .....	114
6. Krisenmanagement in gesundheitlichen Notlagen .....	115
Management der Krisenreaktion in gesundheitlichen Notlagen .....	115
Notfalllogistik- und Lieferkettenmanagement .....	118
7. Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens .....	121
8. Risikokommunikation: .....	124
9. Einreisestellen und Gesundheitskontrollen an den Grenzen .....	125
10. Zoonosen und umweltbedingte Gefahren, einschließlich klimabedingter Gefahren; .....	126
11. Chemische Ereignisse .....	127
B. Zusätzliche Kapazitäten gemäß Verordnung (EU) 2022/2371 .....	129
12. Antimikrobielle Resistenzen (AMR) und therapieassoziierte Infektionen (HAI) .....	129
Antimikrobielle Resistenzen (AMR) .....	129
Therapieassoziierte Infektionen (HAI) .....	134
13. Koordinierung und unterstützende Funktionen auf Unionsebene .....	135
14. Forschungsentwicklung und Evaluierungen als Informationsgrundlage für die Notfallvorsorge und zu deren Beschleunigung .....	137
15. Folgenbewältigung .....	139
16. Maßnahmen zur Schließung festgestellter Lücken bei der Durchführung der nationalen Präventions-, Vorsorge- und Reaktionspläne .....	139
C. Sonstiges .....	141

A. KAPAZITÄTEN GEMÄß DEN INTERNATIONALEN GESUNDHEITSVORSCHRIFTEN 2005 (IGV)

1. Politische, rechtliche und normative Instrumente zur Umsetzung der Internationalen Gesundheitsvorschriften 2005 (IGV)

	Frage	Indikator	
A.1.1	Bitte geben Sie an, welchem der folgenden Niveaus die Rechtsinstrumente Ihres Mitgliedstaats für die Vorsorge- und Reaktionsplanung entsprechen:	Indikator 1–5	
			Niveau
	In den Rechtsinstrumenten ist keine Koordinierung zwischen nationalen, regionalen oder lokalen Verwaltungsebenen während gesundheitlicher Notlagen vorgesehen.		1
	In den Rechtsinstrumenten ist eine Koordinierung zwischen nationalen, regionalen oder lokalen Verwaltungsebenen während gesundheitlicher Notlagen vorgesehen.		2
	In den Rechtsinstrumenten ist eine Koordinierung zwischen nationalen, regionalen oder lokalen Verwaltungsebenen während gesundheitlicher Notlagen vorgesehen. Zusätzlich ist in den Rechtsinstrumenten auch eine Koordinierung mit für kritische Infrastruktur zuständigen Sektoren während gesundheitlicher Notlagen vorgesehen.		3
	In den Rechtsinstrumenten ist eine Koordinierung zwischen nationalen, regionalen oder lokalen Verwaltungsebenen während gesundheitlicher Notlagen vorgesehen. Zusätzlich ist in den Rechtsinstrumenten auch eine Koordinierung mit für kritische Infrastruktur zuständigen Sektoren während gesundheitlicher Notlagen vorgesehen. Darüber hinaus wurde die operative Anwendbarkeit dieser Rechtsinstrumente in den letzten drei Jahren erprobt.		4
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Es gibt einen Mechanismus für die Überprüfung und Überarbeitung der Rechtsinstrumente (soweit nach den auf Grundlage der Erprobungen ausgesprochenen Empfehlungen erforderlich).		5
— Falls Niveau 5: Hat Ihr Land die Rechtsinstrumente in den letzten drei Jahren überarbeitet? (Ja/Nein) — Falls ja: Bitte die entsprechenden Links hochladen (fakultativ für die Mitgliedstaaten):  — Weitere Anmerkungen:			
A.1.2	Ist in den Rechtsinstrumenten Ihres Landes zur Umsetzung der IGV 2005 für den Fall einer gesundheitlichen Notlage ein klarer Entscheidungsprozess mit Einbeziehung einer oder mehrerer Behörden vorgesehen? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	Entfällt (Entf.)	

## 2. Finanzmittel

	Frage	Indikator	
A.2.1	Bitte geben Sie an, welchem der folgenden Niveaus die Planung Ihres Mitgliedstaats in Bezug auf die Prüfung der Finanzmittel für die Notfallfinanzierung als Reaktion auf Gesundheitsgefahren entspricht:	Indikator 1–5 oder entf.	
			Niveau
	Die Beantwortung der Frage ist dem Mitgliedstaat [auf zentraler Ebene] nicht möglich.		Entf.
	Es ist nicht geplant, in den nächsten drei Jahren die Finanzmittel für die Notfallfinanzierung als Reaktion auf Gesundheitsgefahren zu prüfen.		1
	Es ist geplant, in den nächsten drei Jahren die Finanzmittel für die Notfallfinanzierung als Reaktion auf Gesundheitsgefahren zu prüfen, jedoch auf Ad-hoc-Basis.		2
	Es ist geplant, die Finanzmittel für die Notfallfinanzierung als Reaktion auf Gesundheitsgefahren zu prüfen, und zwar regelmäßig.		3
	Die Finanzmittel für die Notfallfinanzierung als Reaktion auf Gesundheitsgefahren werden bisher und auch künftig regelmäßig geprüft.		4
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Die Empfehlungen aus den Prüfungen wurden umgesetzt und die entsprechenden Pläne überprüft und überarbeitet.		5
<p>— Weitere Anmerkungen: Diese Frage kann von Ihrem Mitgliedstaat nicht auf zentraler Ebene beantwortet werden. Ist dies auf die Rahmenbedingungen der staatlichen Gliederung und Gesetzgebung zurückzuführen? (Ja)</p> <p>In diesem Fall bitte angeben, ob es auf nationaler Ebene an die regionalen Behörden gerichtete Empfehlungen/Leitlinien gibt (Ja/Nein).</p> <p>Falls ja, bitten wir um Angaben, ob auf zentraler Ebene bekannt ist, ob diese Empfehlungen/Leitlinien auf regionaler Ebene umgesetzt werden und ob es dabei Defizite oder Herausforderungen gibt.</p> <p>Falls nicht, bitten wir um Erläuterung:</p>			
A.2.2	<p>Haben das Gesundheitsministerium und das Finanzministerium Ihres Mitgliedstaats besondere Verfahren für die Koordinierung der politischen Maßnahmen und Aktivitäten im Falle gesundheitlicher Notlagen vorgesehen? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Wenn ja, bitte näher ausführen: (z. B. regelmäßige Sitzungen, gemeinsame Taskforce oder Arbeitsgruppe, Leitlinien und regulatorische Maßnahmen usw.)</p> <p>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</p>	Entf.	

### 3. Laborkapazitäten

	Frage		Indikator
A.3.1	Bitte geben Sie an, welches Niveau Ihr Mitgliedstaat hinsichtlich seiner Fähigkeit zum Ausbau der Labortestkapazitäten im Falle gesundheitlicher Notlagen erreicht:		Indikator 1–5
		Niveau	
	Es gibt keinerlei Plan oder Organisation <sup>(1)</sup> für den Ausbau der Labortestkapazitäten im Falle gesundheitlicher Notlagen.	1	
	Der Plan und die Organisation für den Ausbau der Labortestkapazitäten im Falle gesundheitlicher Notlagen werden zurzeit ausgearbeitet.	2	
	Es gibt einen Plan und eine Organisation für den Ausbau der Labortestkapazitäten im Falle gesundheitlicher Notlagen; dieser Plan ist nicht in den letzten drei Jahren getestet worden.	3	
	Es gibt einen Plan und eine Organisation für den Ausbau der Labortestkapazitäten im Falle gesundheitlicher Notlagen; dieser Plan wurde in den letzten drei Jahren einem Stresstest unterzogen.	4	
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Das System wurde entsprechend überarbeitet.	5	
	— Weitere Anmerkungen:		
A.3.2	Bitte geben Sie, was die Einführung neuer auf Nukleinsäure-Amplifikationstechnik basierender Tests (NAATs) und angepasster dazugehöriger Laborsysteme im Falle des Auftretens neuartiger Erreger mit Pandemiepotenzial für Ihren Mitgliedstaat angeht, an, welches der folgenden Niveaus Ihr Mitgliedstaat erreicht:		Indikator 1–5
		Niveau	
	Angesichts der Gegebenheiten in meinem Mitgliedstaat wäre es nicht möglich, innerhalb von sechs Monaten neue NAATs einzuführen und dazugehörige Laborsysteme anzupassen.	1	
	> 3–6 Monate	2	
	> 1–3 Monate	3	
	2–4 Wochen	4	
	< 2 Wochen	5	
	— Weitere Anmerkungen:		

<sup>(1)</sup> In dieser Frage ist unter „Organisation“ eine amtlich beauftragte und für die Umsetzung des Notfallplans verantwortliche Gruppe zu verstehen.

A.3.3	Bitte geben Sie an, welches der folgenden Niveaus Ihr Mitgliedstaat im Falle einer gesundheitlichen Notlage mit Pandemiepotenzial, die großmaßstäbliches Testen erfordert, erreicht.		Indikator 1–5 oder entf.
		Niveau	
	Ihr Mitgliedstaat kann diese Frage nicht beantworten, weil die NAAT-Kapazitäten nur schwer nach diesen Niveaus quantifizierbar sind.	Entf.	
	Im Falle einer gesundheitlichen Notlage und bei Verfügbarkeit eines validierten NAAT wäre es möglich, die diagnostischen NAAT-Labortestdienste auf eine wöchentliche Probenprüfkapazität von bis zu 0,01 % der Bevölkerung meines Mitgliedstaats auszuweiten.	1	
	Im Falle einer gesundheitlichen Notlage und bei Verfügbarkeit eines validierten NAAT wäre es möglich, die diagnostischen NAAT-Labortestdienste auf eine wöchentliche Probenprüfkapazität von 0,01 % bis 0,1 % der Bevölkerung meines Mitgliedstaats auszuweiten.	2	
	Im Falle einer gesundheitlichen Notlage und bei Verfügbarkeit eines validierten NAAT wäre es möglich, die diagnostischen NAAT-Labortestdienste auf eine wöchentliche Probenprüfkapazität von 0,1 % bis 1 % der Bevölkerung meines Mitgliedstaats auszuweiten.	3	
	Im Falle einer gesundheitlichen Notlage und bei Verfügbarkeit eines validierten NAAT wäre es möglich, die diagnostischen NAAT-Labortestdienste auf eine wöchentliche Probenprüfkapazität von 1 % bis 2 % der Bevölkerung meines Mitgliedstaats auszuweiten.	4	
	Im Falle einer gesundheitlichen Notlage und bei Verfügbarkeit eines validierten NAAT wäre es möglich, die diagnostischen NAAT-Labortestdienste auf eine wöchentliche Probenprüfkapazität von > 2 % der Bevölkerung meines Mitgliedstaats auszuweiten.	5	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls „entf.“: Bitte die NAAT-Kapazität entsprechend Ihrem eigenen Vorschlag angeben.</li> <li>— Weitere Anmerkungen:</li> </ul>		
A.3.4	<p>Hat Ihr Mitgliedstaat Zugang zu zusätzlichen Laborkapazitäten für diagnostische Dienste, falls zusätzliche Kapazitäten gebraucht werden (z. B. Forschungs- oder veterinärmedizinische Labors usw.)? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja: Bitte angeben, ob auf förmlicher Vereinbarung oder auf Ad-hoc-Basis.</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul>	Entf.	

A.3.5	<p>Bestehen in Ihrem Mitgliedstaat Kapazitäten zur Meldung von Labortestergebnissen im Rahmen der nationalen Überwachung über ein elektronisches Meldesystem? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja: Kann dieses Meldesystem die Testinformationen auch im Falle des Ausbaus der Testkapazitäten bewältigen? (Ja/Nein)</li> <li>— Falls ja: Kann dieses Meldesystem Input aus verschiedenen Arten von Labors (z. B. Forschungs-, Krankenhaus-, gewerblichen oder veterinärmedizinischen Labors usw.) verarbeiten? (Ja/Nein)</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul>	Entf.
A.3.6	<p>Bitte geben Sie an, ob Ihr Mitgliedstaat Zugang zu Hochsicherheitslabors hat, d. h. Labors der biologischen Schutzstufe 3 oder 4:</p> <p>Hat Ihr Mitgliedstaat Zugang zu einem Labor der biologischen Schutzstufe 3? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls nein: Hat Ihr Mitgliedstaat mit einem anderen EU/EWR-Staat eine förmliche Vereinbarung über diese Dienstleistung geschlossen? (Ja/Nein)</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul> <p>Hat Ihr Mitgliedstaat Zugang zu einem Labor der biologischen Schutzstufe 4? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls nein: Hat Ihr Land mit einem anderen EU/EWR-Mitgliedstaat eine förmliche Vereinbarung über diese Dienstleistung geschlossen? (Ja/Nein)</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul> <p><i>Nach Artikel 346 Absatz 1 AEUV ist kein Mitgliedstaat verpflichtet, Auskünfte zu erteilen, deren Preisgabe seines Erachtens seinen wesentlichen Sicherheitsinteressen widerspricht.</i></p>	Entf.
A.3.7	<p>Hat Ihr Mitgliedstaat Kapazitäten für die Charakterisierung neuartiger Erreger mittels NGS (Next-Generation-Sequenzierung)? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja: Werden NGS-Daten im Rahmen der nationalen Überwachung über ein elektronisches Meldesystem gemeldet? (Ja/Nein)</li> <li>— Falls nein: Hat Ihr Land eine Absprache mit einem anderen Mitgliedstaat getroffen? (Ja/Nein) <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja, bitte den Mitgliedstaat angeben.</li> </ul> </li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul>	Entf.
A.3.8	<p>Verfügt Ihr Mitgliedstaat über eine Einrichtung zur Validierung neu eingeführter Geräte für die Diagnose neuartiger Erreger? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul>	Entf.

#### 4. Überwachung

	Frage	Indikator
A.4.1	Umfasst das Überwachungssystem Ihres Mitgliedstaats für akute respiratorische Infektionskrankheiten alle Ebenen der Gesundheitsversorgung? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	Entf.
A.4.2	Sind die Überwachungssysteme für akute respiratorische Infektionskrankheiten (ARI), Erkrankungen mit Influenza-typischer Symptomatik (ILI) und schwere akute respiratorische Infektionskrankheiten (SARI) in Ihrem Mitgliedstaat automatisiert <sup>(?)</sup> ? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	Entf.
A.4.3	Könnte das Überwachungssystem Ihres Mitgliedstaats für respiratorische Infektionen während einer Pandemie ausgebaut werden (d. h. um die Zahl der Meldestellen, die Bandbreite der erhobenen Daten, die Zeitnähe der Berichterstattung usw. zu steigern)? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	Entf.
A.4.4	Ist Ihr Mitgliedstaat in der Lage, während einer gesundheitlichen Notlage folgende Indikatoren fortlaufend und für das gesamte Hoheitsgebiet des Landes zu überwachen (d. h. unter Berücksichtigung ausgebauter Kapazitäten und/oder neuer Einrichtungen)?	Entf.
	Ja/Nein	
	Bettenkapazität der Krankenhäuser	
	Intensivbettenkapazität der Krankenhäuser	
	Notaufnahmekapazität der Krankenhäuser	
	Krankenhausauslastung	
	Testkapazität	
	Kontaktnachverfolgungskapazität	
	Sonstiges, bitte angeben — Weitere Anmerkungen:	
A.4.5	Verfügt Ihr Land über ein Abwasser-Überwachungssystem für Erreger von Atemwegserkrankungen? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	Entf.
A.4.6	Hat Ihr Land Pläne und Infrastruktur für die zeitnahe und kontinuierliche Bewertung der Pandemiegefahr, d. h. für die Bewertung von:	Entf.
	Ja/Nein	
	Übertragbarkeit, Übertragungsweg, effektiver Reproduktionszahl	
	Schweregrad	

<sup>(?)</sup> Unter Automation wird ein Überwachungsprozess verstanden, der so in das Gesundheitsversorgungssystem eingebettet ist, dass relevante Informationen automatisch extrahiert und weitergeleitet werden, oder eine sonstige Art der Automation zur Verringerung der Abhängigkeit von Humanressourcen.

Immunologische Schutzkorrelate	
Impfstoffwirksamkeit	
Epidemieverläufen und -auswirkungen mittels mathematischer Modellierung	
Sonstigem (bitte angeben)	
— Weitere Anmerkungen:	

## 5. Personalmittel

	Frage					Indikator
A.5.1	Bitte anhand der folgenden Niveaus angeben, inwieweit Ihr Mitgliedstaat im Falle gesundheitlicher Notlagen einem etwaigen raschen Anstieg der Personalnachfrage gewachsen wäre:					Indikator 1–5 oder entf.
		Krankenhausleistungen	Ambulante Grundversorgung	Laborleistungen (außerhalb von Krankenhäusern)	Sonstige öffentliche Gesundheitsdienste	
Entf.	Die Beantwortung der Frage ist dem Mitgliedstaat auf zentraler Ebene nicht möglich.					
Niveau 1	Es gibt keinen Mechanismus für die rasche Aufstockung der Personalmittel im Falle gesundheitlicher Notlagen.					
Niveau 2	Es gibt keinen Mechanismus für die rasche Aufstockung der Personalmittel im Falle gesundheitlicher Notlagen; es ist jedoch geplant, eine Strategie auszuarbeiten, um in den nächsten drei Jahren einen solchen Mechanismus zu haben.					
Niveau 3	Es gibt einen Mechanismus für die rasche Aufstockung der Personalmittel im Falle gesundheitlicher Notlagen; es handelt sich allerdings nicht um ein strukturiertes operatives Instrument und es gibt auch keine routinemäßige Aktualisierung.					
Niveau 4	Es gibt einen Mechanismus für die rasche Aufstockung der Personalmittel im Falle gesundheitlicher Notlagen, der aus einem strukturierten operativen Instrument besteht, das routinemäßig aktualisiert wird und dessen Teilnehmer regelmäßig geschult werden.					
Niveau 5	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Dieser Mechanismus wird erprobt, um seine Funktionsfähigkeit sicherzustellen.					

	<p>— Weitere Anmerkungen:</p> <p><i>Diese Frage kann von Ihrem Land nicht auf zentraler Ebene beantwortet werden. Ist dies auf die Rahmenbedingungen der staatlichen Gliederung und Gesetzgebung zurückzuführen? (Ja)</i></p> <p>— <i>In diesem Fall bitte angeben, ob es auf nationaler Ebene an die regionalen Behörden gerichtete Empfehlungen/Leitlinien gibt (Ja/Nein).</i></p> <p>— <i>Falls ja, bitten wir um Angaben, ob auf nationaler Ebene bekannt ist, ob diese Empfehlungen/Leitlinien auf regionaler Ebene umgesetzt werden und ob Defizite oder Herausforderungen festgestellt wurden:</i></p> <p>— <i>Falls nicht, bitten wir um Erläuterung:</i></p>	
A.5.2	<p>Bitte geben Sie an, ob Regionen innerhalb Ihres Mitgliedstaats Vereinbarungen über die Aufnahme/den Austausch von Personalmitteln zur Unterstützung des Gesundheitssektors im Bedarfsfall abgeschlossen haben. (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</p>	Entf.

## 6. Krisenmanagement in gesundheitlichen Notlagen

### Management der Krisenreaktion in gesundheitlichen Notlagen

	Frage	Indikator												
A.6.1	<p>Was verwendet Ihr Mitgliedstaat für seine Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplanung in Bezug auf gesundheitliche Notlagen?</p> <p>— Einen allgemeinen Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplan? (Ja/Nein)</p> <p>— Gleichwertige Dokumente? (Ja/Nein)</p> <p>— Falls ja, bitte nähere Angaben machen:</p> <p>— Sonstiges, bitte angeben:</p>	Entf.												
A.6.2	<p>Welchem der folgenden Niveaus entsprechen das Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen und die spezifischen Epidemie-Reaktionspläne Ihres Mitgliedstaats?</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Niveau</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Es gibt kein routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren.</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Es gibt routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren.</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Es gibt routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren; dieses Risikoprofilung erfolgt mindestens alle drei Jahre.</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Es gibt routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren; dieses Risikoprofilung erfolgt mindestens alle drei Jahre und es gibt einen oder mehrere im Hinblick auf diese Gefahren ausgearbeitete spezifische Pläne.</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Dieser Plan/diese Pläne wurde(n) erprobt und erforderlichenfalls überarbeitet.</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>		Niveau	Es gibt kein routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren.	1	Es gibt routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren.	2	Es gibt routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren; dieses Risikoprofilung erfolgt mindestens alle drei Jahre.	3	Es gibt routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren; dieses Risikoprofilung erfolgt mindestens alle drei Jahre und es gibt einen oder mehrere im Hinblick auf diese Gefahren ausgearbeitete spezifische Pläne.	4	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Dieser Plan/diese Pläne wurde(n) erprobt und erforderlichenfalls überarbeitet.	5	Indikator 1-5
	Niveau													
Es gibt kein routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren.	1													
Es gibt routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren.	2													
Es gibt routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren; dieses Risikoprofilung erfolgt mindestens alle drei Jahre.	3													
Es gibt routinemäßiges Risikoprofilung für gesundheitliche Notlagen im Hinblick auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren; dieses Risikoprofilung erfolgt mindestens alle drei Jahre und es gibt einen oder mehrere im Hinblick auf diese Gefahren ausgearbeitete spezifische Pläne.	4													
Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Dieser Plan/diese Pläne wurde(n) erprobt und erforderlichenfalls überarbeitet.	5													

	<p>— Weitere Anmerkungen:</p> <p>— Falls Niveau 2 oder höher: Bitte geben Sie an, ob Ihr Mitgliedstaat einen Plan hat, der die Verfügbarkeit und Verwendung (d. h. Entwicklung, Herstellung, Beschaffung, Bevorratung und Verteilung) gefahrenspezifischer medizinischer Gegenmaßnahmen berücksichtigt im Hinblick auf:</p>																													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Entwicklung (Ja/Nein)</th> <th>Herstellung (Ja/Nein)</th> <th>Beschaffung (Ja/Nein)</th> <th>Bevorratung (Ja/Nein)</th> <th>Verteilung (Ja/Nein)</th> <th>Sonstiges:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Übertragbare Krankheiten mit Epidemie- oder Pandemiepotenzial</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gefahren chemischen bzw. biologischen Ursprungs</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Multiresistente Erreger in Krisensituationen</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>— Soweit oben „Ja“ angegeben wurde, bitte jeweils die betreffenden Erreger und dazugehörigen medizinischen Gegenmaßnahmen angeben.  <i>Nach Artikel 346 Absatz 1 AEUV ist kein Mitgliedstaat verpflichtet, Auskünfte zu erteilen, deren Preisgabe seines Erachtens seinen wesentlichen Sicherheitsinteressen widerspricht.</i></p>		Entwicklung (Ja/Nein)	Herstellung (Ja/Nein)	Beschaffung (Ja/Nein)	Bevorratung (Ja/Nein)	Verteilung (Ja/Nein)	Sonstiges:	Übertragbare Krankheiten mit Epidemie- oder Pandemiepotenzial							Gefahren chemischen bzw. biologischen Ursprungs							Multiresistente Erreger in Krisensituationen							
	Entwicklung (Ja/Nein)	Herstellung (Ja/Nein)	Beschaffung (Ja/Nein)	Bevorratung (Ja/Nein)	Verteilung (Ja/Nein)	Sonstiges:																								
Übertragbare Krankheiten mit Epidemie- oder Pandemiepotenzial																														
Gefahren chemischen bzw. biologischen Ursprungs																														
Multiresistente Erreger in Krisensituationen																														
A.6.3	Bitte zu den spezifischen Plänen Ihres Mitgliedstaats für Reaktion auf Epidemien angeben, welche Pläne ausgearbeitet wurden; bitte möglichst den Link zum spezifischen Epidemie-Reaktionsplan mitteilen:	Entf.																												
A.6.4	Bitte für Ihren Mitgliedstaat angeben, welchem Niveau das Vorfallmanagementsystem auf nationaler Ebene oder eine gleichwertige Struktur entspricht:	Indikator 1–5																												
		Niveau																												
	Es gibt kein Vorfallmanagementsystem (oder gleichwertiges System), das das öffentliche Gesundheitswesen mit in der Planung der Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen tätigen Sektoren verbindet.	1																												
	Es gibt kein Vorfallmanagementsystem oder gleichwertiges System, das das öffentliche Gesundheitswesen mit in der Planung der Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen tätigen Sektoren verbindet; es ist geplant, ein solches in den nächsten drei Jahren zu schaffen.	2																												
	Es gibt ein Vorfallmanagementsystem oder gleichwertiges System, das das öffentliche Gesundheitswesen mit in der Planung der Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen tätigen Sektoren verbindet; es wurde jedoch noch nicht erprobt bzw. vor mehr als drei Jahren erprobt.	3																												
	Es gibt ein Vorfallmanagementsystem oder gleichwertiges System, das das öffentliche Gesundheitswesen mit in der Planung der Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen tätigen Sektoren verbindet und das in den letzten drei Jahren erprobt wurde.	4																												
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Es ist möglich, die Befehls- und Kontrollstruktur/-hierarchie des Vorfallmanagementsystems anzupassen (z. B. seine Zusammensetzung, je nach Art des jeweiligen Ereignisses).	5																												
	— Weitere Anmerkungen:																													

A.6.5	Bitte für Ihren Mitgliedstaat angeben, welchem Niveau die Umsetzung und Bewertung der Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Gesundheit und des sozialen Lebens (PHSM) im Falle gesundheitlicher Notlagen entspricht:		Indikator 1–5	
		Niveau		
	Es gibt keinen Mechanismus für die Entscheidungsfindung über die Umsetzung von PHSM während gesundheitlicher Notlagen.	1		
	Es gibt einen Mechanismus für die Entscheidungsfindung über die Umsetzung von PHSM während gesundheitlicher Notlagen, der jedoch keinen umfassend festgelegten multidisziplinären und sektorübergreifenden Charakter hat.	2		
	Es gibt einen Mechanismus für die Umsetzung von PHSM während gesundheitlicher Notlagen, der einen umfassend festgelegten multidisziplinären und sektorübergreifenden Charakter hat.	3		
	Es gibt einen Mechanismus für die Umsetzung von PHSM während gesundheitlicher Notlagen, der multidisziplinär und sektorübergreifend ist und auch Bestimmungen über die Bewertung der Zeitnähe und Wirksamkeit nichtpharmazeutischer Interventionen umfasst.	4		
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Dieser Mechanismus wurde in den letzten drei Jahren erprobt.	5		
— Weitere Anmerkungen:				
A.6.6	Bitte für Ihren Mitgliedstaat angeben, welchem Niveau die im Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten enthaltenen Bestimmungen über die grenzüberschreitende gegenseitige Hilfe entsprechen:		Indikator 1–5 oder entf.	
		Niveau		
	Diese Frage kann nicht beantwortet werden, weil der Mitgliedstaat keinerlei Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente hat.	Entf.		
	Die grenzüberschreitende gegenseitige Hilfe ist nicht Gegenstand des Vorsorge- und Reaktionsplans bzw. gleichwertiger Dokumente.	1		
	Die grenzüberschreitende gegenseitige Hilfe ist Gegenstand des Vorsorge- und Reaktionsplans bzw. gleichwertiger Dokumente.	2		
	Die grenzüberschreitende gegenseitige Hilfe ist Gegenstand des Vorsorge- und Reaktionsplans bzw. gleichwertiger Dokumente und wurde mit mindestens einem Mitgliedstaat erprobt.	3		
	Die grenzüberschreitende gegenseitige Hilfe ist Gegenstand des Vorsorge- und Reaktionsplans bzw. gleichwertiger Dokumente und wurde mit mindestens einem Mitgliedstaat erprobt und, soweit relevant, aktualisiert.	4		
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Informationen über die grenzüberschreitende gegenseitige Hilfe wie auch die Erprobungsergebnisse wurden dem Gesundheitssicherheitsausschuss (HSC) mitgeteilt.	5		
	— Weitere Anmerkungen: — Falls Niveau 2 oder höher: Bitte geben Sie an, um welche Arten grenzüberschreitender gegenseitiger Hilfe und welchen Mitgliedstaat es geht:			
	Land/Gruppierung von Mitgliedstaaten (bitte angeben):	Art der grenzüberschreitenden gegenseitigen Hilfe (bitte angeben):		
— Falls Niveau 3 oder höher: Bitte die Mitgliedstaaten auflisten und die Arten grenzüberschreitender gegenseitiger Hilfe, die erprobt wurden, angeben:				
Land/Gruppierung von Ländern (bitte angeben):	Art der grenzüberschreitenden gegenseitigen Hilfe (bitte angeben):			

	<p>Diese Frage kann von Ihrem Mitgliedstaat nicht auf zentraler Ebene beantwortet werden. Ist dies auf die Rahmenbedingungen der staatlichen Gliederung und Gesetzgebung zurückzuführen? (Ja)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— In diesem Fall bitte angeben, ob es auf nationaler Ebene an die regionalen Behörden gerichtete Empfehlungen/Leitlinien gibt (Ja/Nein).</li> <li>— Falls ja, bitten wir um Angaben, ob auf nationaler Ebene bekannt ist, ob diese Empfehlungen/Leitlinien auf regionaler Ebene umgesetzt werden und ob Defizite oder Herausforderungen festgestellt wurden:</li> <li>— Falls nicht, bitten wir um Erläuterung:</li> </ul>	
A.6.7	<p>Sind im Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. in gleichwertigen Dokumenten Ihres Mitgliedstaats spezifische nationale Koordinierungsmechanismen <sup>(3)</sup> für die Vorsorge und Reaktion im Falle einer vorsätzlichen Freisetzung vorgesehen? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja: Ist die Governance-Struktur für die Reaktion, was das Verhältnis zwischen dem Gesundheitssektor und anderen für das Reaktionsmanagement kritischen Sektoren angeht, eindeutig festgelegt? (Ja/Nein)</li> <li>— Falls ja: Bitte geben Sie an, welcher Sektor die Reaktion leitet:</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul> <p>Nach Artikel 346 Absatz 1 AEUV ist kein Mitgliedstaat verpflichtet, Auskünfte zu erteilen, deren Preisgabe seines Erachtens seinen wesentlichen Sicherheitsinteressen widerspricht.</p>	Entf.

### Notfalllogistik- und Lieferkettenmanagement

	Frage	Indikator				
<b>Nachfrage und Angebot bei kritischen medizinischen Gegenmaßnahmen</b>						
A.6.8	<p>Hat Ihr Mitgliedstaat die kritischen medizinischen Gegenmaßnahmen für die Vorsorge und Reaktion auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren ermittelt? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja: Sind diese aufgelistet? (Ja/Nein)</li> <li>— Falls ja: Bitte Hyperlink oder die eigentliche Liste angeben. (Ggf. bitte einen Hyperlink zu den nach spezifischen Gefahren kategorisierten medizinischen Gegenmaßnahmen angeben.)</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul> <p>Nach Artikel 346 Absatz 1 AEUV ist kein Mitgliedstaat verpflichtet, Auskünfte zu erteilen, deren Preisgabe seines Erachtens seinen wesentlichen Sicherheitsinteressen widerspricht.</p>	Entf.				
A.6.9	<p>Bitte geben Sie an, welchem der folgenden Niveaus die nationalen Strategien oder Pläne Ihres Mitgliedstaats für die Angebotsüberwachung und Nachfrageschätzung für kritische medizinische Gegenmaßnahmen entsprechen.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Niveau</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Es sind keine nationalen Strategien oder Pläne für die Angebotsüberwachung oder Nachfrageschätzung für kritische medizinische Gegenmaßnahmen vorgesehen.</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>		Niveau	Es sind keine nationalen Strategien oder Pläne für die Angebotsüberwachung oder Nachfrageschätzung für kritische medizinische Gegenmaßnahmen vorgesehen.	1	Indikator 1–5
	Niveau					
Es sind keine nationalen Strategien oder Pläne für die Angebotsüberwachung oder Nachfrageschätzung für kritische medizinische Gegenmaßnahmen vorgesehen.	1					

<sup>(3)</sup> Hier bezieht sich dies auf eine sektorübergreifende Koordinierung zwischen Sicherheits-, Justiz-, Verteidigungs- und Zivilschutzbehörden, die einen spezifischen Mechanismus für Vorsorge und Reaktion im Falle der vorsätzlichen Freisetzung vorsieht.

	Es wird zurzeit über nationale Strategien oder Pläne für die Angebotsüberwachung oder Nachfrageschätzung für kritische medizinische Gegenmaßnahmen nachgedacht.	2	
	Es gibt nationale Strategien oder Pläne für die Angebotsüberwachung oder Nachfrageschätzung für kritische medizinische Gegenmaßnahmen.	3	
	Es gibt nationale Strategien oder Pläne für die Angebotsüberwachung oder Nachfrageschätzung für kritische medizinische Gegenmaßnahmen, die regelmäßig überprüft, evaluiert und aktualisiert werden.	4	
	Es gibt nationale Strategien oder Pläne für die Angebotsüberwachung oder Nachfrageschätzung für kritische medizinische Gegenmaßnahmen, deren regelmäßige Überprüfung, Evaluierung und Aktualisierung eine Angebot-Nachfrage-Lückenanalyse beinhaltet.	5	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja: Bitte angeben, auf welche Weise die Angebotsüberwachung und Nachfrageschätzung nach den nationalen Strategien und Plänen erfolgt:</li> <li>— Weitere Anmerkungen:</li> </ul>		
A.6.10	Bitte für Ihren Mitgliedstaat angeben, welchem der folgenden Niveaus die Bestimmungen entsprechen, die zur Reduzierung von Lieferkettenschwachstellen für kritische medizinische Gegenmaßnahmen in den Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. in gleichwertige Dokumente oder Mechanismen aufgenommen wurden:		Indikator 1–5
		Niveau	
	Es ist nicht vorgesehen, Bestimmungen zur Reduzierung der Lieferkettenschwachstellen für kritische medizinische Gegenmaßnahmen in den Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. in gleichwertige Dokumente oder Mechanismen aufzunehmen.	1	
	Es wird darüber nachgedacht, Bestimmungen zur Reduzierung der Lieferkettenschwachstellen für kritische medizinische Gegenmaßnahmen in den Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. in gleichwertige Dokumente oder Mechanismen aufzunehmen.	2	
	Im Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. in gleichwertigen Dokumenten oder Mechanismen gibt es Bestimmungen zur Reduzierung der Lieferkettenschwachstellen für kritische medizinische Gegenmaßnahmen. Diese Bestimmungen sind jedoch noch nicht umgesetzt.	3	
	Im Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. in gleichwertigen Dokumenten oder Mechanismen gibt es Bestimmungen zur Reduzierung der Lieferkettenschwachstellen für kritische medizinische Gegenmaßnahmen. Bislang sind jedoch erst einige davon umgesetzt oder in der Umsetzung.	4	
	Im Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. in gleichwertigen Dokumenten oder Mechanismen gibt es Bestimmungen zur Reduzierung der Lieferkettenschwachstellen für kritische medizinische Gegenmaßnahmen. Diese Bestimmungen sind sämtlich bereits umgesetzt.	5	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja: Bitte Angaben zu den nationalen Strategien machen:</li> <li>— Weitere Anmerkungen:</li> </ul>		

<b>Produktion medizinischer Gegenmaßnahmen</b>			
A.6.11	Wir bitten um folgende Angaben zu den kritischen medizinischen Gegenmaßnahmen in Frage A.6.8, die zurzeit in Ihrem Mitgliedstaat produziert werden:		Entf.
	<b>Art der Produktion</b>	Produktangaben (wenn es sich um Rohmaterialien oder Bestandteile handelt, bitte auch Angaben zu den medizinischen Gegenmaßnahmen machen, für die die Produkte gebraucht werden)	Angaben zum Wirtschaftsakteur, einschließlich Anschrift
	Vollproduktion einschließlich Rohmaterialien/Bestandteilen/pharmazeutischen Wirkstoffen		
	Fertigprodukte: Bitte die medizinische Gegenmaßnahme, den Hersteller des Fertigprodukts sowie die kritischen Zulieferer (einschließlich Standort) angeben, auf die die Produktion angewiesen ist.		
	Produktion kritischer Rohmaterialien/Bestandteile/pharmazeutischer Wirkstoffe für medizinische Gegenmaßnahmen: Bitte den Hersteller und die relevanten medizinischen Gegenmaßnahmen angeben, für deren Herstellung diese Materialien benötigt werden.		
	<p>— Weitere Anmerkungen:  <i>Nach Artikel 346 Absatz 1 AEUV ist kein Mitgliedstaat verpflichtet, Auskünfte zu erteilen, deren Preisgabe seines Erachtens seinen wesentlichen Sicherheitsinteressen widerspricht.</i></p>		
A.6.12	<p>Hat Ihr Mitgliedstaat Vorkehrungen getroffen oder sind Vorkehrungen geplant, um sicherzustellen, dass die Herstellung krisenrelevanter medizinischer Gegenmaßnahmen in Krisenzeiten zeitnah hochgefahren werden kann, etwa durch Produkt- oder Kapazitätsreservierungsverträge oder andere Mechanismen? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Falls ja: Bitte die spezifischen medizinischen Gegenmaßnahmen und die Art der Vorkehrungen angeben.          — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:  <i>Nach Artikel 346 Absatz 1 AEUV ist kein Mitgliedstaat verpflichtet, Auskünfte zu erteilen, deren Preisgabe seines Erachtens seinen wesentlichen Sicherheitsinteressen widerspricht.</i></p>		Entf.
<b>Strategische Bevorratung <sup>(4)</sup></b>			
A.6.13	<p>Hat Ihr Mitgliedstaat eine nationale Strategie zur Bevorratung von medizinischen Gegenmaßnahmen? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Falls ja, bitte nähere Angaben machen:          — Welche medizinischen Gegenmaßnahmen fallen unter diese Bevorratung?          — Art der Bevorratung (virtuell/physisch):          — Vorratsumfang          — Falls ja: Bitte angeben, wie dieser Vorrat verwaltet wird und ob es Anforderungen gibt, an die der Einsatz der im Vorrat gehaltenen medizinischen Gegenmaßnahmen geknüpft ist:          — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:  <i>Nach Artikel 346 Absatz 1 AEUV ist kein Mitgliedstaat verpflichtet, Auskünfte zu erteilen, deren Preisgabe seines Erachtens seinen wesentlichen Sicherheitsinteressen widerspricht.</i></p>		Entf.

(<sup>4</sup>) Von Mitgliedstaaten gehaltene Vorräte an Arzneimitteln und medizinischen Geräten zur Lebensrettung in Krisenzeiten

7. Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens

		Frage				Indikator
A.7.1	Ist im Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten Ihres Mitgliedstaats eine vorausschauende Bewertung der potenziellen Auswirkungen einer gesundheitlichen Notlage auf die Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens vorgesehen? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:					Entf.
A.7.2	Bitte für den Fall einer gesundheitlichen Notlage mit steigender Nachfrage nach Gesundheitsversorgung und potenziellem Personalarückgang in der Gesundheitsversorgung Angaben zum entsprechenden Niveau in Ihrem Mitgliedstaat machen, und zwar für					Indikator 1–5 oder entf.
		Krankenhausleistungen	Ambulante Grundversorgung	Laborleistungen (außerhalb von Krankenhäusern)	Sonstige öffentliche Gesundheitsdienste	
Entf.	Die Beantwortung der Frage ist dem Mitgliedstaat auf zentraler Ebene nicht möglich.					
Niveau 1	Ihr Mitgliedstaat hat keinen speziellen operativen Plan für die Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens.					
Niveau 2	Ihr Mitgliedstaat hat einen speziellen operativen Plan für die Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens.					
Niveau 3	Ihr Mitgliedstaat hat einen speziellen operativen Plan für die Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens, der jedoch in den letzten drei Jahren nicht erprobt wurde.					
Niveau 4	Ihr Mitgliedstaat hat einen speziellen operativen Plan für die Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens, der in den letzten drei Jahren erprobt wurde.					
Niveau 5	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Die nach der Erprobung ausgesprochenen Empfehlungen wurden umgesetzt und der operative Plan wurde überprüft und überarbeitet.					
<ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls Niveau 2 oder höher: Bitte angeben, ob dieser Plan auch einen Mechanismus für die Priorisierung/Flexibilität der Gesundheitsversorgung einschließt, der eine hinreichende Aufrechterhaltung der Gesundheitsversorgung sicherstellt? (Ja/Nein/Sonstiges)</li> <li>— Falls ja: Ist dies ein permanenter oder ein Ad-hoc-Mechanismus?</li> <li>— Falls ja: Wurde dieser Mechanismus in den letzten drei Jahren erprobt und sind regelmäßige Erprobungen vorgesehen?</li> <li>— Falls nein, bitte angeben weshalb:</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul>						

	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Weitere Anmerkungen: <i>Diese Frage kann von Ihrem Mitgliedstaat nicht auf zentraler Ebene beantwortet werden. Ist dies auf die Rahmenbedingungen der staatlichen Gliederung und Gesetzgebung zurückzuführen? (Ja)</i></li> <li>— <i>In diesem Fall bitte angeben, ob es auf nationaler Ebene an die regionalen Behörden gerichtete Empfehlungen/Leitlinien gibt (Ja/Nein).</i></li> <li>— <i>Falls ja, bitten wir um Angaben, ob auf nationaler Ebene bekannt ist, ob diese Empfehlungen/Leitlinien auf regionaler Ebene umgesetzt werden und ob Defizite oder Herausforderungen festgestellt wurden:</i></li> <li>— <i>Falls nicht, bitte erläutern:</i></li> </ul>	
A.7.3	<p>Bitte geben Sie an, ob Ihr Mitgliedstaat eine interdisziplinäre Koordinierung des Krisenmanagements sicherstellt, die alle Akteure im Gesundheitswesen einbezieht (z. B. Krankenhäuser, Rettungsdienste, andere öffentliche Gesundheitsdienste, ambulante Grundversorgung, Labordienste, Pflege-/Reha-Dienste). (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</p>	Entf.
A.7.4	<p>Bitte geben Sie an, welchem der folgenden Niveaus die Pläne Ihres Mitgliedstaats für die Betriebsaufrechterhaltung von Gesundheitsdienstleistern im Falle eines den Normalbetrieb störenden Ereignisses entsprechen:</p>	Indikator 1–5 oder entf.
		Niveau
	Die Beantwortung der Frage ist dem Mitgliedstaat auf zentraler Ebene nicht möglich.	Entf.
	Es gibt keine nationalen Leitlinien/Empfehlungen für Pläne für die Betriebsaufrechterhaltung (oder Ähnliches wie etwa Notfallpläne) zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens.	1
	Es gibt nationale Leitlinien/Empfehlungen für Pläne für die Betriebsaufrechterhaltung (oder Ähnliches wie etwa Notfallpläne) zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens.	2
	Es gibt nationale Leitlinien/Empfehlungen für Pläne für die Betriebsaufrechterhaltung (oder Ähnliches wie etwa Notfallpläne) zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens; diese Leitlinien/Empfehlungen wurden in den letzten drei Jahren überprüft und überarbeitet.	3
	Es gibt nationale Leitlinien/Empfehlungen für Pläne für die Betriebsaufrechterhaltung (oder Ähnliches wie etwa Notfallpläne) zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung des Gesundheitswesens; diese Leitlinien/Empfehlungen wurden in den letzten drei Jahren nach einem sektorübergreifenden Ansatz überprüft und überarbeitet.	4
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Die nationalen Leitlinien/Empfehlungen für Pläne zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs werden im gesamten Gesundheitswesen umgesetzt.	5
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Weitere Anmerkungen: <i>Diese Frage kann von Ihrem Mitgliedstaat nicht auf zentraler Ebene beantwortet werden. Ist dies auf die Rahmenbedingungen der staatlichen Gliederung und Gesetzgebung zurückzuführen? (Ja)</i></li> <li>— <i>In diesem Fall bitte angeben, ob es auf nationaler Ebene an die regionalen Behörden gerichtete Empfehlungen/Leitlinien gibt (Ja/Nein).</i></li> <li>— <i>Falls ja, bitten wir um Angaben, ob auf nationaler Ebene bekannt ist, ob diese Empfehlungen/Leitlinien auf regionaler Ebene umgesetzt werden und ob Defizite oder Herausforderungen festgestellt wurden:</i></li> <li>— <i>Falls nein, bitte erläutern.</i></li> </ul>	

A.7.5	<p>Bitte geben Sie an, ob Ihr Mitgliedstaat Krankenhäusern vorschreibt, dass sie einen Krankenhaus-Warn- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente <sup>(9)</sup> haben müssen, um für gesundheitliche Notlagen, die die Kapazitäten und Funktionsweise des Krankenhauses beeinträchtigen könnten, gerüstet zu sein. (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja, bitte angeben, ob die Pläne Anweisungen dazu enthalten, wie bei Engpässen (an medizinischem Personal, Medikamentenvorräten, Behandlungseinrichtungen) oder technischen Ausfällen (z. B. Energie, Wasser, IT) die Patientenversorgung aufrechtzuerhalten ist:</li> <li>— Falls ja, bitte angeben, ob diese Pläne oder gleichwertigen Dokumente regelmäßig erprobt werden:</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul> <p><i>Diese Frage kann von Ihrem Mitgliedstaat nicht auf zentraler Ebene beantwortet werden. Ist dies auf die Rahmenbedingungen der staatlichen Gliederung und Gesetzgebung zurückzuführen? (Ja)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <i>In diesem Fall bitte angeben, ob es auf nationaler Ebene an die regionalen Behörden gerichtete Empfehlungen/Leitlinien gibt (Ja/Nein).</i></li> <li>— <i>Falls ja, bitten wir um Angaben, ob auf nationaler Ebene bekannt ist, ob diese Empfehlungen/Leitlinien auf regionaler Ebene umgesetzt werden und ob Defizite oder Herausforderungen festgestellt wurden:</i></li> <li>— <i>Falls nicht, bitten wir um Erläuterung:</i></li> </ul>	Entf.
A.7.6	<p>Ist Ihr Mitgliedstaat im Falle einer gesundheitlichen Notlage in der Lage, sofort verfügbare Gesundheitsdienste zu erfassen? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul>	Entf.
A.7.7	<p>Sind im Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten Ihres Mitgliedstaats mit anderen Ländern geschlossene Vereinbarungen und/oder Bestimmungen über die Patientenüberführung und/oder mobile Gesundheitsversorgungsteams enthalten? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja, bitte die betreffenden Länder auflisten:</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul>	Entf.

<sup>(9)</sup> Zum Beispiel den Reaktions- und Betriebsplan des Krankenhauses.

8. Risikokommunikation:

	Frage	Indikator	
A.8.1	Bitte geben Sie an, welchem der folgenden Niveaus die Risikokommunikation Ihres Landes entspricht:	Indikator 1–5 oder entf.	
			Niveau
	Die Beantwortung der Frage ist dem Mitgliedstaat auf zentraler Ebene nicht möglich.		Entf.
	Es gibt keinen gesonderten nationalen Plan für Risikokommunikation und auch der Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente enthalten keinen Abschnitt über Risikokommunikation; die Mechanismen für die öffentliche Kommunikation werden ad hoc eingesetzt und sind ausschließlich auf konventionelle Medien ausgerichtet.		1
	Es wird an einem gesonderten nationalen Plan für Risikokommunikation oder einem Abschnitt über Risikokommunikation im Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten gearbeitet; die Mechanismen für die öffentliche Kommunikation werden ad hoc eingesetzt und sind — mit nur minimalem Fokus auf Online- und soziale Medien — auf konventionelle Medien ausgerichtet.		2
	Es gibt im Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten einen speziellen Abschnitt über nationale Risikokommunikation; die Risikokommunikation ist auch auf konventionelle Medien wie Online- und soziale Medien ausgerichtet. Darüber hinaus gibt es eine Analyse der Zielgruppen und bevorzugten Kommunikationswege, um auf guter Informationsgrundlage über geeignete Risikokommunikationsmaßnahmen entscheiden zu können.		3
	Es gibt einen gesonderten, speziellen nationalen Risikokommunikationsplan, der auf konventionelle Medien sowie Online- und soziale Medien ausgerichtet ist. Darüber hinaus gibt es eine Analyse der Zielgruppen und bevorzugten Kommunikationswege, um auf guter Informationsgrundlage über geeignete Risikokommunikationsmaßnahmen entscheiden zu können. Außerdem gibt es proaktive Öffentlichkeitsarbeit auf verschiedenen Kanälen (z. B. Hotline, Beschwerdesysteme, Monitoring von Social-Media-Plattformen („Social Listening“)); tägliches Monitoring von Online- und Offline-Medien auf Feedback, wobei die gewonnenen Erkenntnisse und Daten dazu genutzt werden, die Risikokommunikationsstrategie anzupassen und zu verbessern.		4
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Der nationale Risikokommunikationsplan wurde in den letzten drei Jahren erprobt.		5
<p>— Weitere Anmerkungen:</p> <p><i>Diese Frage kann von Ihrem Mitgliedstaat nicht auf zentraler Ebene beantwortet werden. Ist dies auf die Rahmenbedingungen der staatlichen Gliederung und Gesetzgebung zurückzuführen? (Ja)</i></p> <p>— <i>In diesem Fall bitte angeben, ob es auf nationaler Ebene an die regionalen Behörden gerichtete Empfehlungen/Leitlinien gibt (Ja/Nein).</i></p> <p>— <i>Falls ja, bitten wir um Angaben, ob auf nationaler Ebene bekannt ist, ob diese Empfehlungen/Leitlinien auf regionaler Ebene umgesetzt werden und ob Defizite oder Herausforderungen festgestellt wurden:</i></p> <p>— <i>Falls nicht, bitten wir um Erläuterung:</i></p>			
A.8.2	Sieht der Risikokommunikationsplan Ihres Mitgliedstaats eine spezielle Stufe für die Koordinierung der Zusammenarbeit mit dem Gesundheitssicherheitsausschuss in Bezug auf die Risiko- und Krisenkommunikation über schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren vor? (Ja/Nein/Sonstiges)	Entf.	
	— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:		

## 9. Einreisestellen und Gesundheitskontrollen an den Grenzen

		Frage			Indikator	
A.9.1	Bitte geben Sie an, welchem der folgenden Niveaus die für den Fall gesundheitlicher Notlagen vorgesehenen Notfallpläne Ihres Mitgliedstaats entsprechen, die für die auf nationaler Ebene benannten Einreisestellen gelten:				Indikator 1–5	
			Häfen	Flughäfen		Grenzüber- gangsstellen
	Niveau 1	Der Notfallplan für den Fall gesundheitlicher Notlagen, der für die auf nationaler Ebene benannten Einreisestellen gilt, sieht keine operativen Instrumente vor, die den Austausch reisebezogener Gesundheitsdaten/-informationen und die Meldung an die nationale Ebene ermöglichen.				
	Niveau 2	Der Notfallplan für den Fall gesundheitlicher Notlagen, der für die auf nationaler Ebene benannten Einreisestellen gilt, sieht operative Instrumente vor, die die Weitergabe reisebezogener Gesundheitsdaten/-informationen und die Meldung an die nationale Ebene ermöglichen.				
	Niveau 3	Der Notfallplan für den Fall gesundheitlicher Notlagen, der für die auf nationaler Ebene benannten Einreisestellen gilt, sieht operative Instrumente vor, die die Weitergabe reisebezogener Gesundheitsdaten/-informationen und die Meldung an die nationale Ebene ermöglichen; dies wurde in den letzten drei Jahren erprobt.				
	Niveau 4	Der Notfallplan für den Fall gesundheitlicher Notlagen, der für die auf nationaler Ebene benannten Einreisestellen gilt, sieht operative Instrumente vor, die die Weitergabe reisebezogener Gesundheitsdaten/-informationen und die Meldung an die nationale Ebene ermöglichen; dies wurde in den letzten drei Jahren erprobt. Darüber hinaus gibt es auf der nationalen Ebene auch operative Instrumente, die die Weitergabe dieser Informationen an andere nationale Sektoren <sup>(6)</sup> sowie an Dritte (z. B. WHO und das Frühwarn- und Reaktionssystem (EWRs)) ermöglichen.				
	Niveau 5	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Dies wurde in den letzten drei Jahren erprobt.				
	— Weitere Anmerkungen:					

<sup>(6)</sup> Zum Beispiel an den Gesundheitssektor, den Zivilschutz und den Grenzschutz, um erforderlichenfalls gezielte Maßnahmen wie Quarantäne, Screening, nichtpharmazeutische Interventionen usw. durchzuführen.

A.9.2	Bitte hinsichtlich der Umsetzung und Evaluierung von Maßnahmen in Bezug auf Auslandsreisen angeben: <ul style="list-style-type: none"> <li>— ob die Umsetzung der Maßnahmen in Bezug auf Auslandsreisen in den letzten drei Jahren an zumindest einer auf nationaler Ebene benannten Einreisestelle erprobt wurde (Ja/Nein/Sonstiges)             <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul> </li> <li>— ob eine spezielle Stufe für die Rücksprache mit dem Gesundheitssicherheitsausschuss vorgesehen ist, bevor Maßnahmen in Bezug auf Auslandsreisen umgesetzt werden? (Ja/Nein/Sonstiges)             <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul> </li> </ul>	Entf.
-------	---	-------

10. Zoonosen und umweltbedingte Gefahren, einschließlich klimabedingter Gefahren;

	Frage	Indikator														
A.10.1	Bitte geben Sie an, welchem der folgenden Niveaus die Umsetzung des in Artikel 3 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2022/2371 genannten Konzepts „Eine Gesundheit“ in Ihrem Mitgliedstaat entspricht: <table border="1" data-bbox="329 646 1807 1252" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th data-bbox="329 646 1594 707"></th> <th data-bbox="1594 646 1807 707">Niveau</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="329 707 1594 783">Der Mitgliedstaat kann diese Frage nicht beantworten, weil der Mitgliedstaat keinerlei Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente hat.</td> <td data-bbox="1594 707 1807 783">Entf.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="329 783 1594 844">Der Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. gleichwertige Dokumente folgen nicht dem Konzept „Eine Gesundheit“.</td> <td data-bbox="1594 783 1807 844">1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="329 844 1594 949">Es wird daran gearbeitet, das Konzept „Eine Gesundheit“ in den Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertige Dokumente aufzunehmen, aber die Koordinierung der Überwachung durch die für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt zuständigen Behörden wie auch die Mechanismen für den Informationsaustausch wurden noch nicht eingerichtet.</td> <td data-bbox="1594 844 1807 949">2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="329 949 1594 1054">Das Konzept „Eine Gesundheit“ wurde in den Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente aufgenommen und die Koordinierung der Überwachung durch die für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt zuständigen Behörden wie auch die Mechanismen für den Informationsaustausch wurden eingerichtet.</td> <td data-bbox="1594 949 1807 1054">3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="329 1054 1594 1195">Das Konzept „Eine Gesundheit“ wurde in den Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente aufgenommen und die Koordinierung der Überwachung durch die für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt zuständigen Behörden wie auch die Mechanismen für den Informationsaustausch wurden eingerichtet. Darüber hinaus wurde dies in den letzten drei Jahren erprobt.</td> <td data-bbox="1594 1054 1807 1195">4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="329 1195 1594 1252">Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Die Umsetzung wird überwacht und regelmäßig überarbeitet.</td> <td data-bbox="1594 1195 1807 1252">5</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Weitere Anmerkungen:</li> <li>— Ab Niveau 2 aufwärts:             <ul style="list-style-type: none"> <li>— Bitte geben Sie an, ob im Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten die Koordinierung der Überwachung zwischen zwei der drei Sektoren (Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt) sowie Mechanismen für den Informationsaustausch vorgesehen sind. (Ja/Nein/Sonstiges)                 <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja, bitte die beteiligten Sektoren angeben.</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>		Niveau	Der Mitgliedstaat kann diese Frage nicht beantworten, weil der Mitgliedstaat keinerlei Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente hat.	Entf.	Der Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. gleichwertige Dokumente folgen nicht dem Konzept „Eine Gesundheit“.	1	Es wird daran gearbeitet, das Konzept „Eine Gesundheit“ in den Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertige Dokumente aufzunehmen, aber die Koordinierung der Überwachung durch die für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt zuständigen Behörden wie auch die Mechanismen für den Informationsaustausch wurden noch nicht eingerichtet.	2	Das Konzept „Eine Gesundheit“ wurde in den Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente aufgenommen und die Koordinierung der Überwachung durch die für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt zuständigen Behörden wie auch die Mechanismen für den Informationsaustausch wurden eingerichtet.	3	Das Konzept „Eine Gesundheit“ wurde in den Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente aufgenommen und die Koordinierung der Überwachung durch die für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt zuständigen Behörden wie auch die Mechanismen für den Informationsaustausch wurden eingerichtet. Darüber hinaus wurde dies in den letzten drei Jahren erprobt.	4	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Die Umsetzung wird überwacht und regelmäßig überarbeitet.	5	Indikator 1–5 oder entf.
	Niveau															
Der Mitgliedstaat kann diese Frage nicht beantworten, weil der Mitgliedstaat keinerlei Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente hat.	Entf.															
Der Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. gleichwertige Dokumente folgen nicht dem Konzept „Eine Gesundheit“.	1															
Es wird daran gearbeitet, das Konzept „Eine Gesundheit“ in den Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertige Dokumente aufzunehmen, aber die Koordinierung der Überwachung durch die für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt zuständigen Behörden wie auch die Mechanismen für den Informationsaustausch wurden noch nicht eingerichtet.	2															
Das Konzept „Eine Gesundheit“ wurde in den Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente aufgenommen und die Koordinierung der Überwachung durch die für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt zuständigen Behörden wie auch die Mechanismen für den Informationsaustausch wurden eingerichtet.	3															
Das Konzept „Eine Gesundheit“ wurde in den Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente aufgenommen und die Koordinierung der Überwachung durch die für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt zuständigen Behörden wie auch die Mechanismen für den Informationsaustausch wurden eingerichtet. Darüber hinaus wurde dies in den letzten drei Jahren erprobt.	4															
Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Die Umsetzung wird überwacht und regelmäßig überarbeitet.	5															

	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bitte geben Sie an, ob gemeinsame Schulungsprogramme für die im Rahmen von „Eine Gesundheit“ tätigen Fachkräfte (für Tiergesundheit, öffentliche Gesundheit und Umwelt) zur Zoonose-Prävention, Zoonose-Erkennung und Reaktion auf Zoonosen ausgearbeitet wurden. (Ja/Nein/Sonstiges)</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> <li>— Bitte geben Sie an, ob Leitlinien für die beim Auffinden kranker und/oder toter Wildvögel und anderer Tiere zu befolgenden Verfahren ausgearbeitet wurden. (Ja/Nein/Sonstiges)</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> <li>— Bitte geben Sie an, ob es eine Liste der für Überwachungszwecke priorisierten Zoonosen gibt. (Ja/Nein/Sonstiges)</li> <li>— Falls ja, die priorisierten Zoonosen auflisten:</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul>	
A.10.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Hat Ihr Mitgliedstaat Bestimmungen über die tatsächlichen oder prognostizierten Auswirkungen des Klimawandels auf Zoonosen aufgenommen (Ja/Nein/Sonstiges)?</li> </ul> Falls ja, bitten wir um nähere Ausführungen zu den potenziellen Auswirkungen und allen spezifischen Bestimmungen für die Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen. Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	Entf.
A.10.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Hat Ihr Mitgliedstaat Bestimmungen über die tatsächlichen oder prognostizierten Auswirkungen extremer Wetterereignisse (etwa Hitzeperioden, Überschwemmungen oder — indirekt — Waldbrände) auf die öffentliche Gesundheit aufgenommen (Ja/Nein/Sonstiges)?</li> </ul> Falls ja, bitten wir um nähere Ausführungen zu den potenziellen Auswirkungen und allen spezifischen Bestimmungen für die Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen. Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	

## 11. Chemische Ereignisse

	Frage	Indikator	
A.11.1	Geben Sie für Ihr Land an, welchem der folgenden Niveaus das Management von Gesundheitsgefahren chemischen Ursprungs entspricht.	Indikator 1–5 oder entf.	
			Niveau
	Die Beantwortung der Frage ist dem Mitgliedstaat auf zentraler Ebene nicht möglich.		Entf.
	Es gibt keinen gesonderten Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente für chemische Gefahren und diese sind auch nicht im Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten berücksichtigt.		1
	Es gibt einen gesonderten Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente für chemische Gefahren und/oder diese sind im Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten berücksichtigt.		2
	Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente für chemische Gefahren, in dem die Rollen und Zuständigkeiten wie auch die Hauptgefahrenstellen berücksichtigt und angegeben sind.		3

	Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente für chemische Gefahren, in dem die Rollen und Zuständigkeiten wie auch die Hauptgefahrenstellen berücksichtigt und angegeben sind. Darüber hinaus wurde der Reaktionsplan für chemische Gefahren oder das einschlägige Kapitel im Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten in den letzten drei Jahren einer Simulationsübung unterzogen.	4	
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Die nach der/den Erprobung(en) ausgesprochenen Empfehlungen wurden umgesetzt und die entsprechenden Pläne überprüft und überarbeitet.	5	
	<p>— Weitere Anmerkungen:</p> <p><i>Diese Frage kann von Ihrem Mitgliedstaat nicht auf zentraler Ebene beantwortet werden. Ist dies auf die Rahmenbedingungen der staatlichen Gliederung und Gesetzgebung zurückzuführen? (Ja)</i></p> <p>— <i>In diesem Fall bitte angeben, ob es auf nationaler Ebene an die regionalen Behörden gerichtete Empfehlungen/Leitlinien gibt (Ja/Nein).</i></p> <p>— <i>Falls ja, bitten wir um Angaben, ob auf nationaler Ebene bekannt ist, ob diese Empfehlungen/Leitlinien auf regionaler Ebene umgesetzt werden und ob Defizite oder Herausforderungen festgestellt wurden:</i></p> <p>— <i>Falls nicht, bitte erläutern:</i></p>		
A.11.2	<p>Hat Ihr Mitgliedstaat Verfahren für eine Gesundheitsrisikobewertung im Fall von Gesundheitsgefahren chemischen Ursprungs? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Falls ja, bitte nähere Angaben machen:</p> <p>— Falls nein, bitte nähere Angaben machen:</p> <p>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</p>		Entf.
A.11.3	<p>Hat Ihr Mitgliedstaat Leitlinien erlassen im Hinblick auf:</p> <p>— die Überwachung von chemischen Ereignissen und Vergiftung/Intoxikation? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Falls ja, bitte nähere Angaben machen:</p> <p>— Falls nein, bitte nähere Angaben machen:</p> <p>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</p> <p>— die Bewertung von chemischen Ereignissen und Vergiftung/Intoxikation? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Falls ja, bitte nähere Angaben machen:</p> <p>— Falls nein, bitte nähere Angaben machen:</p> <p>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</p> <p>— das Management von chemischen Ereignissen und Vergiftung/Intoxikation? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Falls ja, bitte nähere Angaben machen:</p> <p>— Falls nein, bitte nähere Angaben machen:</p> <p>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</p>		Entf.

12. Antimikrobielle Resistenzen (AMR) und therapieassoziierte Infektionen (HAI)

**Antimikrobielle Resistenzen (AMR)**

	Frage	Indikator														
B.12.1	<p><b>Nationale Aktionspläne zu antimikrobiellen Resistenzen (AMR) nach dem Konzept „Eine Gesundheit“</b></p> <p>Zur Vermeidung von Doppelarbeit werden sich die Kommission und das Europäische Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) auf die Beiträge zu der von der WHO organisierten Dreierbefragung zur AMR-Selbstwertung eines Landes (TrACSS) <sup>(?)</sup> stützen. Die nationalen Beiträge zu TrACSS werden also als Teil der Bewertung gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2022/2371 angesehen. Bitte den jüngsten der WHO übermittelten Beitrag Ihres Mitgliedstaats zu TrACSS im PDF-Format hochladen. Wurde der nationale Aktionsplan (NAP) zu AMR seit dem letzten Beitrag Ihres Landes zu TrACSS aktualisiert?</p> <p>— Nein — Ja (bitte im Einzelnen im Freitext erläutern)</p>	Entf.														
B.12.2	<p><b>Mittel</b> Welche Mittel sind für die Durchführung des nationalen AMR-Aktionsplans zugewiesen?</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Niveau</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Für die Durchführung des NAP stehen keine oder nur sehr wenige Mittel (Haushalts- und Personalmittel) zur Verfügung.</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Es stehen keine spezifischen Mittel zur Verfügung; die Durchführung erfolgt aus den Mitteln (Haushalts- und Personalmitteln) der an der Durchführung des NAP mitwirkenden nationalen/regionalen Interessenträger (z. B. der zuständigen Behörden für Gesundheit, Landwirtschaft, Umwelt usw.).</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Für AMR-Aktivitäten kann auf nicht zweckgebundene Mittel aus nationalen/regionalen Mitteln zugegriffen werden, die für die Durchführung des NAP verwendet werden können.</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Für AMR-Aktivitäten stehen zweckgebundene Mittel aus nationalen/regionalen Mitteln zur Verfügung, die für die Durchführung des NAP verwendet werden.</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Die Durchführung des NAP ist voll durchkalkuliert und aus speziellen Haushaltslinien auf nationaler/regionaler Ebene gedeckt.</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td colspan="2">— Weitere Anmerkungen:</td> </tr> </tbody> </table>		Niveau	Für die Durchführung des NAP stehen keine oder nur sehr wenige Mittel (Haushalts- und Personalmittel) zur Verfügung.	1	Es stehen keine spezifischen Mittel zur Verfügung; die Durchführung erfolgt aus den Mitteln (Haushalts- und Personalmitteln) der an der Durchführung des NAP mitwirkenden nationalen/regionalen Interessenträger (z. B. der zuständigen Behörden für Gesundheit, Landwirtschaft, Umwelt usw.).	2	Für AMR-Aktivitäten kann auf nicht zweckgebundene Mittel aus nationalen/regionalen Mitteln zugegriffen werden, die für die Durchführung des NAP verwendet werden können.	3	Für AMR-Aktivitäten stehen zweckgebundene Mittel aus nationalen/regionalen Mitteln zur Verfügung, die für die Durchführung des NAP verwendet werden.	4	Die Durchführung des NAP ist voll durchkalkuliert und aus speziellen Haushaltslinien auf nationaler/regionaler Ebene gedeckt.	5	— Weitere Anmerkungen:		Entf.
	Niveau															
Für die Durchführung des NAP stehen keine oder nur sehr wenige Mittel (Haushalts- und Personalmittel) zur Verfügung.	1															
Es stehen keine spezifischen Mittel zur Verfügung; die Durchführung erfolgt aus den Mitteln (Haushalts- und Personalmitteln) der an der Durchführung des NAP mitwirkenden nationalen/regionalen Interessenträger (z. B. der zuständigen Behörden für Gesundheit, Landwirtschaft, Umwelt usw.).	2															
Für AMR-Aktivitäten kann auf nicht zweckgebundene Mittel aus nationalen/regionalen Mitteln zugegriffen werden, die für die Durchführung des NAP verwendet werden können.	3															
Für AMR-Aktivitäten stehen zweckgebundene Mittel aus nationalen/regionalen Mitteln zur Verfügung, die für die Durchführung des NAP verwendet werden.	4															
Die Durchführung des NAP ist voll durchkalkuliert und aus speziellen Haushaltslinien auf nationaler/regionaler Ebene gedeckt.	5															
— Weitere Anmerkungen:																

(?) [https://www.who.int/publications/m/item/tripartite-amr-country-self-assessment-survey—tracss-\(6.0\)-2022](https://www.who.int/publications/m/item/tripartite-amr-country-self-assessment-survey—tracss-(6.0)-2022)

B.12.3	<p><b>Fortschrittsüberwachung und -bewertung</b></p> <p>Hat Ihr Mitgliedstaat nationale Indikatoren oder Zielvorgaben für die Messung des nationalen Fortschritts in Bezug auf antimikrobielle Resistenzen (AMR) (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) und/oder therapieassoziierte Infektionen (HAI)? Bitte im Abschnitt „Anmerkungen“ die Indikatoren/Zielvorgaben oder einen Hyperlink zur Fundstelle angeben.</p> <table border="1" data-bbox="331 268 1803 750"> <thead> <tr> <th data-bbox="331 268 1594 319"></th> <th data-bbox="1601 268 1803 319">Niveau</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="331 323 1594 395">Nein, es gibt weder nationale Indikatoren noch nationale Zielvorgaben für die Messung des Fortschritts in Bezug auf AMR (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) und/oder HAI in diesem Land.</td> <td data-bbox="1601 323 1803 395">1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 400 1594 451">Es ist geplant, nationale Indikatoren und/oder nationale Zielvorgaben aufzustellen, und es wird diese schon bald geben.</td> <td data-bbox="1601 400 1803 451">2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 456 1594 528">Es gibt nationale Indikatoren, die den globalen Indikatoren (z. B. Ziele für eine nachhaltige Entwicklung und WHO usw.) vergleichbar sind, jedoch keine Zielvorgaben.</td> <td data-bbox="1601 456 1803 528">3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 533 1594 636">Ja, es gibt nationale Indikatoren für AMR (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) und/oder HAI mit konkreten nationalen Zielvorgaben, die innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens zu erreichen sind; der Fortschritt wird regelmäßig überprüft, ist jedoch nicht an die Ziele des nationalen AMR-Aktionsplans geknüpft.</td> <td data-bbox="1601 533 1803 636">4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 641 1594 745">Ja, es gibt sowohl für AMR (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) als auch für HAI nationale Indikatoren und nationale Zielvorgaben, die an den nationalen AMR-Aktionsplan geknüpft sind, und der Fortschritt wird regelmäßig überprüft.</td> <td data-bbox="1601 641 1803 745">5</td> </tr> </tbody> </table> <p>— Weitere Anmerkungen:</p>		Niveau	Nein, es gibt weder nationale Indikatoren noch nationale Zielvorgaben für die Messung des Fortschritts in Bezug auf AMR (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) und/oder HAI in diesem Land.	1	Es ist geplant, nationale Indikatoren und/oder nationale Zielvorgaben aufzustellen, und es wird diese schon bald geben.	2	Es gibt nationale Indikatoren, die den globalen Indikatoren (z. B. Ziele für eine nachhaltige Entwicklung und WHO usw.) vergleichbar sind, jedoch keine Zielvorgaben.	3	Ja, es gibt nationale Indikatoren für AMR (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) und/oder HAI mit konkreten nationalen Zielvorgaben, die innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens zu erreichen sind; der Fortschritt wird regelmäßig überprüft, ist jedoch nicht an die Ziele des nationalen AMR-Aktionsplans geknüpft.	4	Ja, es gibt sowohl für AMR (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) als auch für HAI nationale Indikatoren und nationale Zielvorgaben, die an den nationalen AMR-Aktionsplan geknüpft sind, und der Fortschritt wird regelmäßig überprüft.	5	Indikator 1–5				
	Niveau																	
Nein, es gibt weder nationale Indikatoren noch nationale Zielvorgaben für die Messung des Fortschritts in Bezug auf AMR (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) und/oder HAI in diesem Land.	1																	
Es ist geplant, nationale Indikatoren und/oder nationale Zielvorgaben aufzustellen, und es wird diese schon bald geben.	2																	
Es gibt nationale Indikatoren, die den globalen Indikatoren (z. B. Ziele für eine nachhaltige Entwicklung und WHO usw.) vergleichbar sind, jedoch keine Zielvorgaben.	3																	
Ja, es gibt nationale Indikatoren für AMR (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) und/oder HAI mit konkreten nationalen Zielvorgaben, die innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens zu erreichen sind; der Fortschritt wird regelmäßig überprüft, ist jedoch nicht an die Ziele des nationalen AMR-Aktionsplans geknüpft.	4																	
Ja, es gibt sowohl für AMR (einschließlich Verbrauch/Verwendung antimikrobieller Mittel) als auch für HAI nationale Indikatoren und nationale Zielvorgaben, die an den nationalen AMR-Aktionsplan geknüpft sind, und der Fortschritt wird regelmäßig überprüft.	5																	
B.12.4	<p><b>Größte Herausforderungen</b></p> <p>Welches sind zurzeit für Ihren Mitgliedstaat die größten Herausforderungen in der Bekämpfung von AMR? Bitte drei Herausforderungen auswählen und in der Rangfolge von 3 (wichtigste Herausforderung) bis 1 (am wenigsten wichtige Herausforderung) auflisten.</p> <table border="1" data-bbox="331 957 1803 1428"> <tbody> <tr> <td data-bbox="331 957 1594 1008">Umsetzung von Präventions- und Kontrollmaßnahmen im Routinebetrieb</td> <td data-bbox="1601 957 1803 1008"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1013 1594 1064">Eingeschränkte Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln</td> <td data-bbox="1601 1013 1803 1064"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1069 1594 1120">Sicherstellung der sektorübergreifenden Koordinierung des Konzepts „Eine Gesundheit“</td> <td data-bbox="1601 1069 1803 1120"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1125 1594 1176">Fehlender oder unzureichender Rechtsrahmen</td> <td data-bbox="1601 1125 1803 1176"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1181 1594 1232">Personalmangel</td> <td data-bbox="1601 1181 1803 1232"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1236 1594 1287">Infrastrukturbeschränkungen (z. B. Mangel an Einzelzimmern, alte Krankenhausgebäude usw.)</td> <td data-bbox="1601 1236 1803 1287"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1292 1594 1343">Unzureichendes Problembewusstsein der Interessenträger, z. B. bei medizinischem Fachpersonal (Ärzte, Krankenpflegepersonal, Apotheker usw.), bei Tierhaltern und Landwirten sowie in der allgemeinen Bevölkerung</td> <td data-bbox="1601 1292 1803 1343"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="331 1348 1594 1428">Eingeschränkter Zugang zu bestimmten antimikrobiellen Mitteln, z. B. zu Schmalspektrum-Antibiotika und neuartigen antimikrobiellen Mitteln</td> <td data-bbox="1601 1348 1803 1428"></td> </tr> </tbody> </table> <p>— Weitere Anmerkungen:</p>	Umsetzung von Präventions- und Kontrollmaßnahmen im Routinebetrieb		Eingeschränkte Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln		Sicherstellung der sektorübergreifenden Koordinierung des Konzepts „Eine Gesundheit“		Fehlender oder unzureichender Rechtsrahmen		Personalmangel		Infrastrukturbeschränkungen (z. B. Mangel an Einzelzimmern, alte Krankenhausgebäude usw.)		Unzureichendes Problembewusstsein der Interessenträger, z. B. bei medizinischem Fachpersonal (Ärzte, Krankenpflegepersonal, Apotheker usw.), bei Tierhaltern und Landwirten sowie in der allgemeinen Bevölkerung		Eingeschränkter Zugang zu bestimmten antimikrobiellen Mitteln, z. B. zu Schmalspektrum-Antibiotika und neuartigen antimikrobiellen Mitteln		Entf.
Umsetzung von Präventions- und Kontrollmaßnahmen im Routinebetrieb																		
Eingeschränkte Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln																		
Sicherstellung der sektorübergreifenden Koordinierung des Konzepts „Eine Gesundheit“																		
Fehlender oder unzureichender Rechtsrahmen																		
Personalmangel																		
Infrastrukturbeschränkungen (z. B. Mangel an Einzelzimmern, alte Krankenhausgebäude usw.)																		
Unzureichendes Problembewusstsein der Interessenträger, z. B. bei medizinischem Fachpersonal (Ärzte, Krankenpflegepersonal, Apotheker usw.), bei Tierhaltern und Landwirten sowie in der allgemeinen Bevölkerung																		
Eingeschränkter Zugang zu bestimmten antimikrobiellen Mitteln, z. B. zu Schmalspektrum-Antibiotika und neuartigen antimikrobiellen Mitteln																		

B.12.5	<p><b>Prävention gegen prioritäre multiresistente Organismen (MDRO)</b></p> <p>Bitte geben Sie für Ihren Mitgliedstaat an, welchem der folgenden Niveaus seine Prävention gegen multiresistente Organismen entspricht. Hinweis: Die nachstehenden Niveaus wurden dem Wortlaut der Frage P4.3 der Gemeinsamen externen Bewertung bzw. Joint External Evaluation (JEE) <sup>(*)</sup> angepasst, in der es um die Prävention gegen multiresistente Organismen geht. Die nachstehend aufgelisteten multiresistenten Organismen (MDRO) sind für diesen Indikator zu berücksichtigen, weil sie auf Unionsebene als kritisch angesehen werden. Mitgliedstaaten, die der Ansicht sind, dass ihre Antworten nicht alle MDRO abdecken können, können dazu unter „Weitere Anmerkungen“ nähere Angaben machen.</p>	Indikator 1–5														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Niveau</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Diese MDRO (Phänotypen und Genotypen) sind von den nationalen Behörden nicht als Priorität eingestuft und nicht nachgewiesen.</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Es gibt eine nationale Strategie oder Leitlinien für die MDRO-Eindämmung, die Kolonisationsscreening für von den nationalen Behörden festgestellte prioritäre MDRO (Phänotypen und Genotypen) umfasst. Einige Gesundheitseinrichtungen können prioritäre MDRO anhand von Labordaten nachweisen.</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Es gibt ausgewählte Gesundheitseinrichtungen, die Zugang zur phänotypischen Bestätigung von MDRO haben. Der Nachweis prioritärer MDRO wird von den Einrichtungen an die nationalen Ebenen gemeldet.</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Alle Gesundheitseinrichtungen haben Zugang zur phänotypischen Bestätigung von MDRO. Der Nachweis prioritärer MDRO wird von den Einrichtungen zeitnah an die nationalen Ebenen gemeldet. Die Reaktionen werden auf nationaler Ebene nachverfolgt und unterstützt.</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Es gibt ein funktionales System für die schnelle Mitteilung und Nachverfolgung nachgewiesener, bestätigter und gemeldeter neuartiger oder prioritärer MDRO innerhalb der Krankenhäuser und an die nationalen Ebenen. Alle Krankenhäuser sind in der Lage, Reaktionsmaßnahmen gegen prioritäre MDRO zeitnah einzuleiten. Die Einrichtungen leiten die einschlägigen MDRO-Daten regelmäßig an lokale Netzwerke weiter, um über Präventions-/Eindämmungsmaßnahmen zu informieren.</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td colspan="2">— Weitere Anmerkungen:</td> </tr> </tbody> </table>		Niveau	Diese MDRO (Phänotypen und Genotypen) sind von den nationalen Behörden nicht als Priorität eingestuft und nicht nachgewiesen.	1	Es gibt eine nationale Strategie oder Leitlinien für die MDRO-Eindämmung, die Kolonisationsscreening für von den nationalen Behörden festgestellte prioritäre MDRO (Phänotypen und Genotypen) umfasst. Einige Gesundheitseinrichtungen können prioritäre MDRO anhand von Labordaten nachweisen.	2	Es gibt ausgewählte Gesundheitseinrichtungen, die Zugang zur phänotypischen Bestätigung von MDRO haben. Der Nachweis prioritärer MDRO wird von den Einrichtungen an die nationalen Ebenen gemeldet.	3	Alle Gesundheitseinrichtungen haben Zugang zur phänotypischen Bestätigung von MDRO. Der Nachweis prioritärer MDRO wird von den Einrichtungen zeitnah an die nationalen Ebenen gemeldet. Die Reaktionen werden auf nationaler Ebene nachverfolgt und unterstützt.	4	Es gibt ein funktionales System für die schnelle Mitteilung und Nachverfolgung nachgewiesener, bestätigter und gemeldeter neuartiger oder prioritärer MDRO innerhalb der Krankenhäuser und an die nationalen Ebenen. Alle Krankenhäuser sind in der Lage, Reaktionsmaßnahmen gegen prioritäre MDRO zeitnah einzuleiten. Die Einrichtungen leiten die einschlägigen MDRO-Daten regelmäßig an lokale Netzwerke weiter, um über Präventions-/Eindämmungsmaßnahmen zu informieren.	5	— Weitere Anmerkungen:		
	Niveau															
Diese MDRO (Phänotypen und Genotypen) sind von den nationalen Behörden nicht als Priorität eingestuft und nicht nachgewiesen.	1															
Es gibt eine nationale Strategie oder Leitlinien für die MDRO-Eindämmung, die Kolonisationsscreening für von den nationalen Behörden festgestellte prioritäre MDRO (Phänotypen und Genotypen) umfasst. Einige Gesundheitseinrichtungen können prioritäre MDRO anhand von Labordaten nachweisen.	2															
Es gibt ausgewählte Gesundheitseinrichtungen, die Zugang zur phänotypischen Bestätigung von MDRO haben. Der Nachweis prioritärer MDRO wird von den Einrichtungen an die nationalen Ebenen gemeldet.	3															
Alle Gesundheitseinrichtungen haben Zugang zur phänotypischen Bestätigung von MDRO. Der Nachweis prioritärer MDRO wird von den Einrichtungen zeitnah an die nationalen Ebenen gemeldet. Die Reaktionen werden auf nationaler Ebene nachverfolgt und unterstützt.	4															
Es gibt ein funktionales System für die schnelle Mitteilung und Nachverfolgung nachgewiesener, bestätigter und gemeldeter neuartiger oder prioritärer MDRO innerhalb der Krankenhäuser und an die nationalen Ebenen. Alle Krankenhäuser sind in der Lage, Reaktionsmaßnahmen gegen prioritäre MDRO zeitnah einzuleiten. Die Einrichtungen leiten die einschlägigen MDRO-Daten regelmäßig an lokale Netzwerke weiter, um über Präventions-/Eindämmungsmaßnahmen zu informieren.	5															
— Weitere Anmerkungen:																
B.12.6	<p><b>Prioritäre MDRO in Krankenhäusern und grenzüberschreitende Patientenüberführungen</b></p> <p>Bitte geben Sie für Ihren Mitgliedstaat an, welchem der folgenden Niveaus die nationalen Maßnahmen für das Patienten-Screening zur Feststellung der MDRO-Trägerschaft bei der Krankenhausaufnahme entsprechen, mit denen der Verbreitung prioritärer MDRO in Krankenhäusern entgegengewirkt werden soll. Hinweis: Die nachstehend aufgelisteten multiresistenten Organismen (MDRO) sind für diesen Indikator zu berücksichtigen, weil sie auf Unionsebene als kritisch angesehen werden. Mitgliedstaaten, die der Ansicht sind, dass ihre Antworten nicht alle MDRO abdecken können, können dazu unter „Weitere Anmerkungen“ nähere Angaben machen.</p>	Indikator 1–5														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Niveau</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Es gibt keine nationalen Verfahren und Protokolle für das Patienten-Screening auf MDRO-Trägerschaft bei der Krankenhausaufnahme.</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Es gibt nationale Verfahren und Protokolle für Screening auf MDRO-Trägerschaft, allerdings nur für direkt aus einem Krankenhaus im Ausland überführte Patienten.</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>		Niveau	Es gibt keine nationalen Verfahren und Protokolle für das Patienten-Screening auf MDRO-Trägerschaft bei der Krankenhausaufnahme.	1	Es gibt nationale Verfahren und Protokolle für Screening auf MDRO-Trägerschaft, allerdings nur für direkt aus einem Krankenhaus im Ausland überführte Patienten.	2									
	Niveau															
Es gibt keine nationalen Verfahren und Protokolle für das Patienten-Screening auf MDRO-Trägerschaft bei der Krankenhausaufnahme.	1															
Es gibt nationale Verfahren und Protokolle für Screening auf MDRO-Trägerschaft, allerdings nur für direkt aus einem Krankenhaus im Ausland überführte Patienten.	2															

(\*) Das Joint External Evaluation Tool (JEE-Tool) ist das von der Weltgesundheitsorganisation entwickelte Tool, dritte Auflage, 2022.

	Es gibt nationale Verfahren und Protokolle für Screening auf MDRO-Trägerschaft, allerdings nur für Patienten, die direkt aus einem Krankenhaus im Ausland überführt werden oder die kürzlich im Ausland in ein Krankenhaus eingewiesen wurden.	3	
	Es gibt nationale Verfahren und Protokolle für Screening auf MDRO-Trägerschaft, allerdings nur für Patienten, die direkt aus einem Krankenhaus im Ausland überführt werden oder die kürzlich im Ausland in ein Krankenhaus eingewiesen wurden, sowie für Patienten, die auf besondere Stationen aufgenommen werden, z. B. auf Intensivstationen.	4	
	Es gibt für alle Patienten geltende nationale Verfahren und Protokolle für das Patienten-Screening auf MDRO-Trägerschaft bei der Krankenhausaufnahme.	5	
	<p>— Weitere Anmerkungen:</p> <p>Gibt es bei Ihnen nationale Anforderungen, nach denen bei der Überführung zwischen Krankenhäusern (oder Gesundheitseinrichtungen) der Infektionsstatus des Patienten zu melden ist (d. h. Angaben zur Infektion mit oder Trägerschaft von übertragbaren Mikroorganismen — insbesondere prioritären MDRO)? (Ja/Nein/Sonstiges)</p> <p>— Ja, sowohl bei grenzüberschreitender Überführung als auch bei Überführung in ein Krankenhaus (oder eine Gesundheitseinrichtung) im Inland</p> <p>— Ja, nur im Falle der grenzüberschreitenden Überführung</p> <p>— Nein (Bitte die Gründe dafür erläutern)</p> <p>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</p>		
B.1.2.7	<p><b>Verantwortungsvoller Umgang mit antimikrobiellen Mitteln (Antimicrobial Stewardship)/umsichtige Verwendung antimikrobieller Mittel</b> in der Grund- und Sekundärversorgung</p> <p>Bitte geben Sie für Ihren Mitgliedstaat an, welches der folgenden Niveaus er hinsichtlich des optimalen Einsatzes antimikrobieller Mittel in der Humanmedizin erreicht.</p> <p>Hinweis: Die nachstehenden Indikatorniveaus wurden dem Wortlaut der Frage P4.4 der Joint External Evaluation (JEE) (*) angepasst, in der es um den optimalen Einsatz antimikrobieller Mittel in der Humanmedizin geht.</p>		Indikator 1–5
		Niveau	
	Es gibt keine oder aber nur eine unzureichende nationale Strategie und/oder nationale Vorschriften über den sachgemäßen Einsatz, die Verfügbarkeit, die Qualität und die Verwendung antimikrobieller Mittel in der Humanmedizin.	1	
	Zurzeit wird eine nationale Strategie mit Vorschriften zur Förderung des sachgerechten Einsatzes antimikrobieller Mittel/des verantwortungsvollen Umgangs mit antimikrobiellen Mitteln in der Gemeinschaftsversorgung und Gesundheitsversorgung ausgearbeitet.	2	
	Es gibt Leitlinien für den sachgerechten Einsatz antimikrobieller Mittel, und in einigen Gesundheitseinrichtungen gibt es Programme für den verantwortungsvollen Umgang mit antimikrobiellen Mitteln. Die nationale Liste unentbehrlicher Arzneimittel übernimmt die jüngste Antibiotika-Klassifizierung der WHO („Access, Watch and Reserve“, AWaRe).	3	
	Die Leitlinien und Verfahren für den sachgemäßen Einsatz antimikrobieller Mittel werden landesweit in allen Gesundheitseinrichtungen umgesetzt. Alle großen Gesundheitseinrichtungen haben funktionierende AMR-Stewardship-Programme. Der Antibiotikaverbrauch wird überwacht; er beruht auf der jüngsten Antibiotika-Klassifizierung (AWaRe).	4	
	Die Leitlinien für die Optimierung der Antibiotikaverwendung werden für alle bedeutenden Syndrome befolgt und die Verwendungsdaten werden systematisch an die verschreibenden Ärzte zurückgemeldet. Die AWaRe-Antibiotika-Klassifizierung ist Bestandteil der Strategien für den verantwortungsvollen Umgang mit antimikrobiellen Mitteln (Antimicrobial Stewardship). Der Antibiotikaverbrauch wird landesweit gründlich überwacht.	5	
	— Weitere Anmerkungen:		

(\*) Ebenda.

B.12.8	<b>Überwachung antimikrobieller Resistenzen (AMR)</b>		Indikator 1–5
	Bitte geben Sie für Ihren Mitgliedstaat an, welchem der folgenden Niveaus seine AMR-Überwachung entspricht. Hinweis: Die nachstehenden Indikatorniveaus wurden dem Wortlaut der Frage P4.2 der Joint External Evaluation (JEE) <sup>(10)</sup> angepasst, in der es um die AMR-Überwachung geht.		
		Niveau	
	Es gibt nur begrenzte Kapazitäten für die Datengenerierung, -sammlung und -meldung (Tests auf Antibiotikaempfindlichkeit und dazugehörige klinische und epidemiologische Daten).	1	
	Daten über antimikrobielle Resistenzen (AMR-Daten) werden für verbreitete Krankheitserreger lokal bei Patienten in Krankenhäusern und in der Gemeinschaftsversorgung gesammelt; die Datensammlung folgt jedoch nicht unbedingt einem einheitlichen Ansatz und es fehlt an Koordinierung und/oder Qualitätsmanagement auf landesweiter Ebene.	2	
	AMR-Daten für verbreitete Krankheitserreger werden landesweit gesammelt; allerdings fehlt es noch an landesweiter Koordinierung und Standardisierung.	3	
	Es gibt ein standardisiertes nationales System für die AMR-Überwachung, das bei Patienten in Krankenhäusern und in der Gemeinschaftsversorgung Daten zu verbreiteten Krankheitserregern sammelt; das System verfügt über ein bestehendes Netzwerk mit Überwachungsstellen, ein designiertes nationales Referenzlabor für AMR sowie ein nationales Koordinierungszentrum, das AMR-Berichte erstellt.	4	
Wie oben, wobei die Daten des nationalen Systems für die AMR-Überwachung analysiert, interpretiert und gemeldet werden, und zwar zusammen mit den Daten über den Verbrauch antimikrobieller Mittel und/oder die Verwendung in der Humanmedizin; angestrebt wird eine sektorübergreifende Analyse (Human- und Tiermedizin sowie Landwirtschaft) vergleichbarer Daten.	5		
— Weitere Anmerkungen:			

<sup>(10)</sup> Ebenda.

**Therapieassoziierte Infektionen (HAI)**

	Frage	Indikator	
B.12.9	<b>Die größten Herausforderungen</b> Welches sind für Ihr Land zurzeit die größten Herausforderungen bei der Bekämpfung therapieassoziiierter Infektionen (HAI)? Bitte drei Herausforderungen auswählen und in der Rangfolge von 3 (wichtigste Herausforderung) bis 1 (am wenigsten wichtige Herausforderung) auflisten.	Entf.	
	Umsetzung von Präventions- und Kontrollmaßnahmen im Routinebetrieb		
	Eingeschränkte Haushaltsmittel		
	Fehlender oder unzureichender Rechtsrahmen		
	Personalmangel		
	Eingeschränkte Infrastruktur (z. B. Mangel an Einzelzimmern, alte Krankenhausgebäude usw.)		
	Unzureichendes Problembewusstsein beim medizinischem Fachpersonal (z. B. bei Ärzten, Krankenpflegern, Apothekern usw.) und in der allgemeinen Bevölkerung		
	Eingeschränkter Zugang zu bestimmten antimikrobiellen Mitteln, z. B. zu Schmalspektrum-Antibiotika und neuartigen antimikrobiellen Mitteln		
— Weitere Anmerkungen:			
B.12.10	<b>Überwachung therapieassoziiierter Infektionen (HAI)</b> Bitte angeben, welches der folgenden Niveaus Ihr Mitgliedstaat hinsichtlich der Überwachung therapieassoziiierter Infektionen erreicht. Hinweis: Die nachstehenden Indikatorniveaus wurden dem Wortlaut der Frage R4.2 der Joint External Evaluation (JEE) <sup>(1)</sup> angepasst, in der es um die HAI-Überwachung geht.	Indikator 1–5	
			Niveau
	Bislang gibt es auf nationaler Ebene keinerlei HAI-Überwachungsprogramm oder strategischen Plan für die HAI-Überwachung (auch nicht für Erreger mit antimikrobieller Resistenz und/oder Erreger, die zu Ausbruchgeschehen führen können) und es wird auch nicht daran gearbeitet.		1
	Es gibt auf nationaler Ebene einen strategischen Plan für die HAI-Überwachung (auch für Erreger mit antimikrobieller Resistenz und/oder Erreger, die zu Ausbruchgeschehen führen können); der Plan wird jedoch noch nicht umgesetzt.		2
Es gibt auf nationaler Ebene einen strategischen Plan für die HAI-Überwachung (auch für Erreger mit antimikrobieller Resistenz und/oder Erreger, die zu Ausbruchgeschehen führen können), der durch ein nationales Programm und System für Datensammlung, Analyse und Rückmeldung umgesetzt wird. Einige ausgewählte sekundäre und tertiäre Gesundheitseinrichtungen führen die HAI-Überwachung (wie oben angegeben) durch und liefern zeitnah und regelmäßig Rückmeldungen an Führungskräfte und medizinisches Personal.	3		

<sup>(1)</sup> Ebenda.

Es gibt einen nationalen strategischen Plan für die HAI-Überwachung (auch für Erreger mit antimikrobieller Resistenz und/oder Erreger, die zu Ausbruchgeschehen führen können), der landesweit in allen sekundären und tertiären Gesundheitseinrichtungen entsprechend den Empfehlungen der WHO für die Kernkomponenten der Infektionsprävention und -kontrolle (IPC) durch ein nationales System umgesetzt wird. Es gibt regelmäßige Berichterstattung, um Rückmeldungen zu geben.	4	
Es gibt einen nationalen strategischen Plan für die HAI-Überwachung (auch für Erreger mit antimikrobieller Resistenz und/oder Erreger, die zu Ausbruchgeschehen führen können), der landesweit in allen sekundären und tertiären Gesundheitseinrichtungen entsprechend den Empfehlungen der WHO für die IPC-Kernkomponenten durch ein nationales Programm und System umgesetzt wird. Die Daten werden kontinuierlich und zeitnah ausgetauscht und als Informationsgrundlage für die Präventionsarbeit verwendet. Qualität und Auswirkungen des Systems werden regelmäßig evaluiert; erforderlichenfalls werden Verbesserungsmaßnahmen ergriffen.	5	
— Weitere Anmerkungen:		

### 13. Koordinierung und unterstützende Funktionen auf Unionsebene

	Frage	Indikator
B.13.1	Ist in den Rechtsinstrumenten Ihres Mitgliedstaats für den Fall gesundheitlicher Notlagen eine Schnittstelle für die Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen nationaler und Unionsebene vorgesehen? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	Entf.
B.13.2	Ist im Falle gesundheitlicher Notlagen der Vertreter Ihres Mitgliedstaats im Gesundheitssicherheitsausschuss (HSC) in Koordinierungsstrukturen auf nationaler Ebene einbezogen, insbesondere in den Informationsfluss zwischen Ihrem Mitgliedstaat und dem HSC? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls nein: Welche Rolle kommt dem HSC-Vertreter im Rahmen der nationalen Krisenreaktion zu? Falls dieser im Falle gesundheitlicher Notlagen nicht als Verbindungsstelle zum HSC fungiert, wer ist dann die Verbindungsstelle? — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	Entf.
B.13.3	Ist das Einsatzzentrum für gesundheitliche Notlagen oder das Vorfalldmanagementsystem Ihres Mitgliedstaats mit dem für das Vorfalls- und/oder Krisenmanagement vorgesehenen Modul des Frühwarn- und Reaktionssystems interoperabel? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:	Entf.
B.13.4	Hat Ihr Mitgliedstaat in den letzten drei Jahren vom Gesundheitssicherheitsausschuss erlassene Stellungnahmen oder Leitlinien bezüglich der Prävention und Kontrolle schwerwiegender grenzüberschreitender Gesundheitsgefahren aufgenommen oder berücksichtigt? (Ja/Nein/Sonstiges/Teilweise) — Falls ja, bitte angeben inwiefern — Falls nein, bitte angeben weshalb nicht — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern: — Falls „Teilweise“, bitte nähere Angaben machen:	Entf.
B.13.5	Hat Ihr Mitgliedstaat in den letzten drei Jahren Empfehlungen der Kommission zu gemeinsamen zeitlich befristeten Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Gesundheit aufgenommen oder berücksichtigt? (Ja/Nein/Sonstiges/Teilweise) — Falls ja, bitte angeben inwiefern — Falls nein, bitte angeben weshalb nicht — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern: — Falls „Teilweise“, bitte nähere Angaben machen:	Entf.

B.13.6	<p>Hat Ihr Mitgliedstaat in den letzten drei Jahren Empfehlungen des ECDC für die Reaktion auf Gesundheitsgefahren aufgenommen oder berücksichtigt? (Ja/Nein/Sonstiges/Teilweise)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja, bitte angeben inwiefern</li> <li>— Falls nein, bitte angeben weshalb nicht</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> <li>— Falls „Teilweise“, bitte nähere Angaben machen:</li> </ul>	Entf.																																								
B.13.7	<p>Bitte geben Sie an, ob die folgenden der Unterstützung dienenden Rollen, Funktionen und Instrumente der Kommission sowie der relevanten Agenturen und Einrichtungen der Union im Verfahren für die Vorsorge- und Reaktionsplanung Ihres Mitgliedstaats berücksichtigt sind:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="width: 20%; text-align: center;">Ja/Nein</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Unterstützung der Evakuierung in medizinischen Notfällen über das Frühwarn- und Reaktionssystem (EWRS)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Europäischer Auswärtiger Dienst (EAD) für konsularische Unterstützung und Repatriierung</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Generaldirektion Europäischer Katastrophenschutz und humanitäre Hilfe (GD ECHO) und deren Unterstützungskapazitäten, einschließlich derjenigen im Rahmen von rescEU sowie der Präventions- und Vorsorgeprojekte im Rahmen des Katastrophenschutzverfahrens der Union (UCPM) (z. B. Ausschreibungen und Finanzhilfen für den Aufbau grenzüberschreitender Gesundheitsprojekte)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Generaldirektion für Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen (GD HERA) zur Unterstützung von Forschung und Entwicklung, Herstellung, Produktion, Bevorratung und Einsatz medizinischer Gegenmaßnahmen</td> <td></td> </tr> <tr> <td>„Emergency Office“ der GD HERA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Instrumente für die Mobilisierung von Unionsmitteln für schnelle Forschung</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Risikobewertung des ECDC</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Risikobewertung der Europäischen Arzneimittel-Agentur (EMA)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Risikobewertung der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Risikobewertung der Europäischen Chemikalienagentur (ECHA)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Risikobewertung der Europäischen Umweltagentur (EEA)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Risikobewertung der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EMCDDA)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Durchführung von Risikobewertungen in Zusammenarbeit mit der Agentur der Europäischen Union für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Strafverfolgung (Europol), soweit die Gefahr auf terroristischem oder kriminellem Handeln beruht</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Technische Berichte und Leitlinien des ECDC</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Risikobewertung der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ad-hoc-Unterstützung des ECDC für Vorsorge gegen und Reaktion auf Krankheitsausbrüche (z. B. EU-Gesundheits-Taskforce)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>EU-Referenzlaboratorien</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sonstiges (bitte angeben)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>— Weitere Anmerkungen:</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Ja/Nein	Unterstützung der Evakuierung in medizinischen Notfällen über das Frühwarn- und Reaktionssystem (EWRS)		Europäischer Auswärtiger Dienst (EAD) für konsularische Unterstützung und Repatriierung		Generaldirektion Europäischer Katastrophenschutz und humanitäre Hilfe (GD ECHO) und deren Unterstützungskapazitäten, einschließlich derjenigen im Rahmen von rescEU sowie der Präventions- und Vorsorgeprojekte im Rahmen des Katastrophenschutzverfahrens der Union (UCPM) (z. B. Ausschreibungen und Finanzhilfen für den Aufbau grenzüberschreitender Gesundheitsprojekte)		Generaldirektion für Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen (GD HERA) zur Unterstützung von Forschung und Entwicklung, Herstellung, Produktion, Bevorratung und Einsatz medizinischer Gegenmaßnahmen		„Emergency Office“ der GD HERA		Instrumente für die Mobilisierung von Unionsmitteln für schnelle Forschung		Risikobewertung des ECDC		Risikobewertung der Europäischen Arzneimittel-Agentur (EMA)		Risikobewertung der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA)		Risikobewertung der Europäischen Chemikalienagentur (ECHA)		Risikobewertung der Europäischen Umweltagentur (EEA)		Risikobewertung der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EMCDDA)		Durchführung von Risikobewertungen in Zusammenarbeit mit der Agentur der Europäischen Union für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Strafverfolgung (Europol), soweit die Gefahr auf terroristischem oder kriminellem Handeln beruht		Technische Berichte und Leitlinien des ECDC		Risikobewertung der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz		Ad-hoc-Unterstützung des ECDC für Vorsorge gegen und Reaktion auf Krankheitsausbrüche (z. B. EU-Gesundheits-Taskforce)		EU-Referenzlaboratorien		Sonstiges (bitte angeben)		— Weitere Anmerkungen:		Entf.
	Ja/Nein																																									
Unterstützung der Evakuierung in medizinischen Notfällen über das Frühwarn- und Reaktionssystem (EWRS)																																										
Europäischer Auswärtiger Dienst (EAD) für konsularische Unterstützung und Repatriierung																																										
Generaldirektion Europäischer Katastrophenschutz und humanitäre Hilfe (GD ECHO) und deren Unterstützungskapazitäten, einschließlich derjenigen im Rahmen von rescEU sowie der Präventions- und Vorsorgeprojekte im Rahmen des Katastrophenschutzverfahrens der Union (UCPM) (z. B. Ausschreibungen und Finanzhilfen für den Aufbau grenzüberschreitender Gesundheitsprojekte)																																										
Generaldirektion für Krisenvorsorge und -reaktion bei gesundheitlichen Notlagen (GD HERA) zur Unterstützung von Forschung und Entwicklung, Herstellung, Produktion, Bevorratung und Einsatz medizinischer Gegenmaßnahmen																																										
„Emergency Office“ der GD HERA																																										
Instrumente für die Mobilisierung von Unionsmitteln für schnelle Forschung																																										
Risikobewertung des ECDC																																										
Risikobewertung der Europäischen Arzneimittel-Agentur (EMA)																																										
Risikobewertung der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (EFSA)																																										
Risikobewertung der Europäischen Chemikalienagentur (ECHA)																																										
Risikobewertung der Europäischen Umweltagentur (EEA)																																										
Risikobewertung der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EMCDDA)																																										
Durchführung von Risikobewertungen in Zusammenarbeit mit der Agentur der Europäischen Union für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Strafverfolgung (Europol), soweit die Gefahr auf terroristischem oder kriminellem Handeln beruht																																										
Technische Berichte und Leitlinien des ECDC																																										
Risikobewertung der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz																																										
Ad-hoc-Unterstützung des ECDC für Vorsorge gegen und Reaktion auf Krankheitsausbrüche (z. B. EU-Gesundheits-Taskforce)																																										
EU-Referenzlaboratorien																																										
Sonstiges (bitte angeben)																																										
— Weitere Anmerkungen:																																										

B.13.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Berücksichtigt Ihr Mitgliedstaat den gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) 2022/2371 erstellten Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplan der Union, indem er auch Elemente der grenzüberschreitenden interregionalen Vorsorge in den Vorsorge- und Reaktionsplan Ihres Mitgliedstaats oder gleichwertige Dokumente aufnimmt? Falls ja, bitte angeben inwiefern</li> <li>— Falls nein, bitte angeben weshalb nicht</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul>	Entf.
--------	---	-------

#### 14. Forschungsentwicklung und Evaluierungen als Informationsgrundlage für die Notfallvorsorge und zu deren Beschleunigung

	Frage	Indikator														
B.14.1	<p>Bitte geben Sie für Ihren Mitgliedstaat an, welchem Niveau die im Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten enthaltenen Bestimmungen über die Rolle der Forschung entsprechen:</p> <table border="1" data-bbox="309 560 1729 1286"> <thead> <tr> <th data-bbox="309 560 1420 616"></th> <th data-bbox="1420 560 1729 616">Niveau</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="309 616 1420 695">Der Mitgliedstaat kann diese Frage nicht beantworten, weil der Mitgliedstaat keinerlei Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente hat.</td> <td data-bbox="1420 616 1729 695">Entf.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="309 695 1420 775">Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente; darin ist jedoch keine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen.</td> <td data-bbox="1420 695 1729 775">1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="309 775 1420 887">Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt jedoch keine bereitgestellten Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen.</td> <td data-bbox="1420 775 1729 887">2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="309 887 1420 999">Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt bereitgestellte Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen.</td> <td data-bbox="1420 887 1729 999">3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="309 999 1420 1142">Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt bereitgestellte Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen sowie ein Verfahren für deren rasche Mobilisierung.</td> <td data-bbox="1420 999 1729 1142">4</td> </tr> <tr> <td data-bbox="309 1142 1420 1286">Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt bereitgestellte Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen sowie ein Verfahren für deren rasche Mobilisierung und verstärkte Kapazitäten für Forschung und Innovation.</td> <td data-bbox="1420 1142 1729 1286">5</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="309 1286 1729 1476"> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls Niveau 2 oder höher: Ist in der Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation (im Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten) ein Verfahren vorgesehen, nach dem die Forschungsprioritäten und -erfordernisse an die Erfordernisse im Gesundheitsbereich anknüpfen? (Ja/Nein/Sonstiges) <ul style="list-style-type: none"> <li>— Falls ja, bitte das Verfahren beschreiben</li> <li>— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:</li> </ul> </li> <li>— Weitere Anmerkungen:</li> </ul> </p>		Niveau	Der Mitgliedstaat kann diese Frage nicht beantworten, weil der Mitgliedstaat keinerlei Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente hat.	Entf.	Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente; darin ist jedoch keine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen.	1	Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt jedoch keine bereitgestellten Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen.	2	Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt bereitgestellte Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen.	3	Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt bereitgestellte Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen sowie ein Verfahren für deren rasche Mobilisierung.	4	Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt bereitgestellte Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen sowie ein Verfahren für deren rasche Mobilisierung und verstärkte Kapazitäten für Forschung und Innovation.	5	Indikator 1–5 oder entf.
	Niveau															
Der Mitgliedstaat kann diese Frage nicht beantworten, weil der Mitgliedstaat keinerlei Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente hat.	Entf.															
Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente; darin ist jedoch keine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen.	1															
Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt jedoch keine bereitgestellten Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen.	2															
Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt bereitgestellte Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen.	3															
Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt bereitgestellte Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen sowie ein Verfahren für deren rasche Mobilisierung.	4															
Es gibt einen Vorsorge- und Reaktionsplan oder gleichwertige Dokumente, worin eine Strategie für notlagenbezogene Forschung und Innovation vorgesehen ist; es gibt bereitgestellte Finanzmittel für die Durchführung von Forschungsarbeiten während gesundheitlicher Notlagen sowie ein Verfahren für deren rasche Mobilisierung und verstärkte Kapazitäten für Forschung und Innovation.	5															

B.14.2	Ist Ihr Mitgliedstaat Teil eines i) nationalen, ii) unionsweiten oder iii) internationalen Netzwerks von Einrichtungen für klinische Studien oder Kohortenstudien, das die Teilnahme an Großversuchen mit höherer Wahrscheinlichkeit des Erzielens aussagekräftiger Ergebnisse in kürzerer Zeit fördert? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls ja, bitte angeben (Name und Ebene)			Entf.	
		auf nationaler Ebene	auf Unionsebene		auf internationaler Ebene
	Einrichtungen für klinische Studien				
	Internationales Kohorten-Netzwerk				
	— Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:				
B.14.3	Hat Ihr Mitgliedstaat bestehende Verfahren für die Festlegung harmonisierter Protokolle und Datensammlung innerhalb dieser Netzwerke? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls ja, bitte angeben welche: — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:			Entf.	
B.14.4	Hat Ihr Mitgliedstaat bestehende Verfahren für schnelle Prüfstellenakkreditierung sowie für die beschleunigte (zwischen den nationalen zuständigen Behörden und Ethikkommissionen) koordinierte Bewertung und Zulassung klinischer Studien im Falle gesundheitlicher Notlagen? (Ja/Nein/Sonstiges) — Falls ja, bitte angeben, auch hinsichtlich der Zusammenarbeit mit Ethikkommissionen: — Falls „Sonstiges“, bitte erläutern:			Entf.	
B.14.5	Bitte geben Sie an, ob Ihr Mitgliedstaat einen Ansatz für operative Forschung (z. B. in der Praxis) hat, welcher Folgendes beinhaltet:			Entf.	
		Ja	Nein		
	Es besteht Forschungsbereitschaft, einschließlich vorab gestalteter Protokolle, Partnerschaften, Rollen und Zuständigkeiten, auf die in gesundheitlichen Notlagen zurückgegriffen werden kann.				
	Im Falle gesundheitlicher Notlagen gibt es operative Instrumente, damit die erforderlichen Ressourcen sowie rasch mobilisierbare Finanzmittel zur Verfügung stehen.				
	Im Falle gesundheitlicher Notlagen gibt es operative Instrumente für schnelle Abklärung mit der Ethikkommission und Datenaustausch.				
— Weitere Anmerkungen:					

## 15. Folgenbewältigung

	Frage	Indikator	
B.15.1	Bitte geben Sie für Ihren Mitgliedstaat an, welchem Niveau sein Folgenbewältigungsplan oder der Abschnitt „Folgenbewältigung“ in seinem Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplan oder in gleichwertigen Dokumenten entspricht:	Indikator 1–5	
			Niveau
	Der Vorsorge- und Reaktionsplan bzw. gleichwertige Dokumente enthalten keinen Folgenbewältigungsplan oder Abschnitt über Folgenbewältigung.		1
	Es gibt einen Folgenbewältigungsplan oder einen Abschnitt über Folgenbewältigung.		2
	Der Folgenbewältigungsplan oder der Abschnitt über Folgenbewältigung enthält oder verweist auf ein Verfahren dafür, aus nach oder während der Durchführung erfolgten Überprüfungen Lehren zu ziehen und diese durch einen Aktionsplan in die Praxis einzubeziehen.		3
	Der Folgenbewältigungsplan enthält oder verweist auf ein Verfahren dafür, aus nach oder während der Durchführung erfolgten Überprüfungen Lehren zu ziehen und diese im Zuge eines übergeordneten Rahmenwerks wie dem National Action Planning for Health Security (NAPHS) in die Praxis einzubeziehen. Dieses Verfahren ist umgesetzt und wird auf nationaler Ebene regelmäßig überwacht.		4
	Der Folgenbewältigungsplan beinhaltet oder verweist auf ein Verfahren dafür, aus nach oder während der Durchführung erfolgten Überprüfungen Lehren zu ziehen und diese im Rahmen von NAPHS oder Ähnlichem in die Praxis einzubeziehen. Dieses Verfahren ist umgesetzt und wird auf nationaler und regionaler (unterhalb der nationalen Ebene angesiedelter) Ebene regelmäßig überwacht.		5
— Weitere Anmerkungen:			

## 16. Maßnahmen zur Schließung festgestellter Lücken bei der Durchführung der nationalen Präventions-, Vorsorge- und Reaktionspläne

	Frage	Indikator	
B.16.1	Bitte den jüngsten von der nationalen IGV-Anlaufstelle bei der WHO eingereichten IHR State Party Annual Report Ihres Mitgliedstaats im PDF-Format hochladen.	Indikatoren IGV	
B.16.2	Bitte geben Sie an, ob Ihr Mitgliedstaat in den letzten drei Jahren von einem der folgenden ergänzenden Mechanismen Gebrauch gemacht hat, um die Umsetzung der IGV-Kapazitäten und der Präventions-, Vorsorge- und Reaktionsplanung zu bewerten: <i>Zutreffendes bitte markieren:</i>	Entf.	
			In den letzten drei Jahren ausgefüllt? (Ja/Nein) (Falls veröffentlicht, bitte Link angeben)
	Joint External Evaluation		
	Während der Durchführung erfolgte Überprüfungen (In-Action Reviews, IAR)		

	Nach der Durchführung erfolgte Überprüfungen (After Action Reviews, AAR)		
	Simulationsübungen (SimEx)		
	Gemeinsame Ereignisbewertung und -feststellung		
	Sonstiges: Bitte angeben.		
B.16.3	Bitte für Ihren Mitgliedstaat angeben, welchem der folgenden Niveaus die (von der WHO vorgeschlagene) NAPHS oder das gleichwertige System entspricht:		Indikator 1–5
		Niveau	
	Bislang gibt es keinerlei NAPHS oder gleichwertiges System oder diese(s) wird noch ausgearbeitet.	1	
	Die NAPHS oder das gleichwertige System wurde ausgearbeitet, aber noch nicht mit dem umfassenden Ansatz der Regierung und dem Konzept „Eine Gesundheit“ für alle Gefahren abgestimmt.	2	
	Die NAPHS oder das gleichwertige System wurde ausgearbeitet und ist mit dem umfassenden Ansatz der Regierung und dem Konzept „Eine Gesundheit“ für alle Gefahren abgestimmt; darin sind Rollen, Zuständigkeiten und Mechanismen für die Zusammenarbeit festgelegt.	3	
	Die NAPHS oder das gleichwertige System wurde ausgearbeitet und ist mit dem umfassenden Ansatz der Regierung und dem Konzept „Eine Gesundheit“ für alle Gefahren abgestimmt; darin sind Rollen, Zuständigkeiten und Mechanismen für die Zusammenarbeit festgelegt. Darüber hinaus wurde die nationale Aktionsplanung für Gesundheitssicherheit (National Action Plan for Health Security, NAPHS) oder ein gleichwertiges System durchkalkuliert.	4	
	Wie Niveau 4 sowie zusätzlich: Mindestens eine der geplanten Maßnahmen wird umgesetzt.	5	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Weitere Anmerkungen:</li> <li>— Falls Niveau 1: Bitte geben Sie an, ob Ihr Mitgliedstaat plant, einen nationalen Aktionsplan für Gesundheitssicherheit (NAPHS) oder ein gleichwertiges System zu starten:</li> <li>— Alle Niveaus: Falls Ihr Mitgliedstaat nicht die nationale Aktionsplanung für Gesundheitssicherheit verwendet, bitten wir um Angaben zu dem gleichwertigen System:</li> </ul>		

C. SONSTIGES

C.1	Bitte lassen Sie uns wissen, welche weiteren Maßnahmen die Kommission Ihrer Meinung nach ergreifen könnte, um die Umsetzung der Präventions-, Vorsorge-, Reaktions- und Folgenbewältigungsplanung in Bezug auf schwerwiegende grenzüberschreitende Gesundheitsgefahren zu unterstützen:
C.2	Hier können Sie Anmerkungen oder Klarstellungen zu den obigen Fragen vornehmen sowie erforderlichenfalls alle relevanten Maßnahmen aufführen, die Ihr Land bereits ergriffen hat; Sie können auch zusätzliche Informationen, die für den Gegenstand dieses Fragebogens relevant sind, mitteilen:

# BESCHLÜSSE

## BESCHLUSS (EU) 2023/1809 DER KOMMISSION

vom 14. September 2023

### zur Festlegung der Kriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für absorbierende Hygieneprodukte und für wiederverwendbare Menstruationstassen

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 6024)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 66/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über das EU-Umweltzeichen <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 2,

nach Anhörung des Ausschusses für das Umweltzeichen der Europäischen Union,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 kann das EU-Umweltzeichen für Produkte vergeben werden, die während ihrer gesamten Lebensdauer geringere Umweltauswirkungen haben.
- (2) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 sind spezifische Kriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens nach Produktgruppen festzulegen.
- (3) Mit dem Beschluss 2014/763/EU der Kommission <sup>(2)</sup> wurden Kriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für die Produktgruppe „absorbierende Hygieneprodukte“ und der damit verbundenen Beurteilungs- und Prüfanforderungen festgelegt. Der Geltungszeitraum dieser Kriterien und Anforderungen wurde mit dem Beschluss (EU) 2018/1590 der Kommission <sup>(3)</sup> bis zum 31. Dezember 2023 verlängert.
- (4) Um den bewährten Verfahren auf dem Markt für diese Produktgruppe besser Rechnung zu tragen und die politischen Entwicklungen, mögliche künftige günstige Gelegenheiten für eine verstärkte Inanspruchnahme und die Marktnachfrage nach nachhaltigen Produkten zu berücksichtigen, ist die Festlegung eines neuen Kriterienkatalogs für absorbierende Hygieneprodukte geboten. Zudem sollten auch Kriterien für wiederverwendbare Menstruationstassen als nachhaltige Alternative mit einem potenziell wachsenden Markt festgelegt werden.
- (5) Der das EU-Umweltzeichen betreffende Fitness-Check-Bericht <sup>(4)</sup> vom 30. Juni 2017, mit dem die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 überprüft wurde, hat ergeben, dass ein stärker strategisch ausgerichteter Ansatz für das EU-Umweltzeichen vonnöten ist, wozu gegebenenfalls die Bündelung eng verwandter Produktgruppen gehört.
- (6) Im Einklang mit diesen Schlussfolgerungen und nach Anhörung des Ausschusses für das EU-Umweltzeichen ist es angezeigt, die Produktgruppe „absorbierende Hygieneprodukte“ in demselben Beschluss mit der Produktgruppe „wiederverwendbare Menstruationstassen“ zu bündeln, da die beiden Produktgruppen dieselbe Funktion erfüllen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 27 vom 30.1.2010, S. 1.

<sup>(2)</sup> Beschluss 2014/763/EU der Kommission vom 24. Oktober 2014 zur Festlegung der Umweltkriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für absorbierende Hygieneprodukte (ABl. L 320 vom 6.11.2014, S. 46).

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2018/1590 der Kommission vom 19. Oktober 2018 zur Änderung der Beschlüsse 2012/481/EU, 2014/391/EU, 2014/763/EU und 2014/893/EU hinsichtlich der Geltungsdauer der Umweltkriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für bestimmte Produkte und der damit verbundenen Beurteilungs- und Prüfanforderungen (ABl. L 264 vom 23.10.2018, S. 24).

<sup>(4)</sup> Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat — Überprüfung der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS) und der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über das EU-Umweltzeichen (COM (2017) 355 final).

- (7) Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 darf das EU-Umweltzeichen nicht für Medizinprodukte vergeben werden, einschließlich solcher, die in der Verordnung (EU) 2017/745 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(5)</sup> definiert sind.
- (8) Der am 11. März 2020 angenommene neue Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa <sup>(6)</sup> sieht vor, dass die die Langlebigkeit, die Recyclingfähigkeit und den Rezyklatanteil betreffenden Anforderungen systematischer in die Kriterien des EU-Umweltzeichens aufgenommen werden.
- (9) Die überarbeiteten Kriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für absorbierende Hygieneprodukte und wiederverwendbare Menstruationstassen sollten darauf abzielen, Produkte zu fördern, die während ihres gesamten Lebenszyklus begrenzte Umweltauswirkungen haben und die unter Einsatz materialeffizienter und energieeffizienter Verfahren hergestellt werden. Mit den überarbeiteten Kriterien für das EU-Umweltzeichen werden insbesondere Produkte gefördert, deren Herstellung geringe Auswirkungen im Hinblick auf Emissionen in Wasser und Luft hat, die Rohstoffe aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern verwenden und strenge Anforderungen in Bezug auf schädliche Stoffe erfüllen. Um einen Beitrag zum Übergang zu einer stärker kreislauforientierten Wirtschaft zu leisten, wird durch die Kriterien darüber hinaus die Verwendung von Verpackungen aus Papier und/oder Pappe als Alternative zu Kunststoffverpackungen und von Verpackungen, in denen recycelte Materialien enthalten sind, sowie von Verpackungen, die leicht recycelt werden können, gefördert.
- (10) Als Alternative zu Einwegprodukten werden auf dem Markt wiederverwendbare Produkte aus Textilien angeboten. Die überarbeiteten Kriterien für das EU-Umweltzeichen für absorbierende Hygieneprodukte und wiederverwendbare Menstruationstassen gelten jedoch nicht für diese wiederverwendbaren Textilalternativen, deren ökologisch kritische Punkte und Umweltkriterien für die Zwecke der Überarbeitung des Beschlusses 2014/350/EU der Kommission zur Festlegung der Umweltkriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für Textilerzeugnisse <sup>(7)</sup> einer eingehenden Prüfung unterzogen werden sollen.
- (11) Die neuen Kriterien und die damit verbundenen Beurteilungs- und Prüfanforderungen sollten bis zum 31. Dezember 2029 ihre Gültigkeit behalten und den Innovationszyklus für diese Produktgruppen berücksichtigen.
- (12) Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte der Beschluss 2014/763/EU aufgehoben werden.
- (13) Herstellern, für deren Produkte das EU-Umweltzeichen für absorbierende Hygieneprodukte auf der Grundlage der im Beschluss 2014/763/EU festgelegten Kriterien vergeben wurde, sollte ein ausreichender Übergangszeitraum für die Anpassung ihrer Produkte an die neuen Kriterien und Anforderungen eingeräumt werden. Ferner sollte es nach Erlass dieses Beschlusses für einen begrenzten Zeitraum möglich sein, dass Hersteller absorbierender Hygieneprodukte ihre Anträge entweder auf die Kriterien des Beschlusses 2014/763/EU oder auf die neuen Kriterien des vorliegenden Beschlusses stützen. Außerdem sollte es gestattet sein, EU-Umweltzeichen, die gemäß den Kriterien des Beschlusses 2014/763/EU vergeben wurden, für einen Übergangszeitraum zu verwenden.
- (14) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

(1) Die Produktgruppe „absorbierende Hygieneprodukte“ umfasst mit Ausnahme von Textilerzeugnissen jede Ware, deren Funktion darin besteht, menschliche Körperflüssigkeiten wie Urin, Fäkalien, Schweiß, Menstruationsflüssigkeit oder Muttermilch zu binden und zurückzuhalten. Die Produkte der Gruppe „absorbierende Hygieneprodukte“ sind sowohl für den privaten als auch für den gewerblichen Gebrauch bestimmt.

<sup>(5)</sup> Verordnung (EU) 2017/745 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2017 über Medizinprodukte, zur Änderung der Richtlinie 2001/83/EG, der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 und der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 und zur Aufhebung der Richtlinien 90/385/EWG und 93/42/EWG des Rates (ABl. L 117 vom 5.5.2017, S. 1).

<sup>(6)</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft — Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“ (COM(2020) 98 final) (ABl. C 364 vom 28.10.2020, S. 94).

<sup>(7)</sup> Beschluss 2014/350/EU der Kommission vom 5. Juni 2014 zur Festlegung der Umweltkriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für Textilerzeugnisse (ABl. L 174 vom 13.6.2014, S. 45).

(2) Die Produktgruppe „absorbierende Hygieneprodukte“ umfasst keine Produkte, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2017/745 fallen.

#### Artikel 2

(1) Die Produktgruppe „wiederverwendbare Menstruationstassen“ umfasst wiederverwendbare flexible Tassen oder Barrieren aus Silikon oder anderen Elastomeren, die im Körper getragen werden und dazu dienen, Menstruationsflüssigkeit zurückzuhalten und zu sammeln.

(2) Die Produktgruppe „wiederverwendbare Menstruationstassen“ umfasst keine Produkte, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2017/745 fallen.

#### Artikel 3

(1) Damit ein Produkt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 das EU-Umweltzeichen für die Produktgruppe „absorbierende Hygieneprodukte“ erhalten kann, muss es der Begriffsbestimmung für diese Produktgruppe gemäß Artikel 1 dieses Beschlusses entsprechen und die jeweiligen Kriterien sowie die damit verbundenen Beurteilungs- und Prüfanforderungen in Anhang I dieses Beschlusses erfüllen.

(2) Damit ein Produkt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 66/2010 das EU-Umweltzeichen für die Produktgruppe „wiederverwendbare Menstruationstassen“ erhalten kann, muss es der Begriffsbestimmung für diese Produktgruppe gemäß Artikel 2 dieses Beschlusses entsprechen und die jeweiligen Kriterien sowie die damit verbundenen Beurteilungs- und Prüfanforderungen in Anhang II dieses Beschlusses erfüllen.

#### Artikel 4

Die Kriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für die Produktgruppe „absorbierende Hygieneprodukte“ und die Produktgruppe „wiederverwendbare Menstruationstassen“ sowie die damit verbundenen Beurteilungs- und Prüfanforderungen gelten bis zum 31. Dezember 2029.

#### Artikel 5

(1) Zu Verwaltungszwecken erhält die Produktgruppe „absorbierende Hygieneprodukte“ den Produktgruppenschlüssel „047“.

(2) Zu Verwaltungszwecken erhält die Produktgruppe „wiederverwendbare Menstruationstassen“ den Produktgruppenschlüssel „055“.

#### Artikel 6

Der Beschluss 2014/763/EU wird aufgehoben.

#### Artikel 7

(1) Anträge auf Erteilung des EU-Umweltzeichens für in die Produktgruppe „absorbierende Hygieneprodukte“ fallende Produkte im Sinne des Beschlusses 2014/763/EU, die vor dem Geltungsbeginn des vorliegenden Beschlusses gestellt werden, werden anhand der im Beschluss 2014/763/EU festgelegten Kriterien beurteilt.

(2) Anträge auf Erteilung des EU-Umweltzeichens für Produkte der Produktgruppe „absorbierende Hygieneprodukte“, die am Tag des Geltungsbeginns oder innerhalb von zwei Monaten nach Geltungsbeginn des vorliegenden Beschlusses gestellt werden, können vom Antragsteller entweder auf die Kriterien des vorliegenden Beschlusses oder auf die Kriterien des Beschlusses 2014/763/EU gestützt und entsprechend beurteilt werden.

(3) EU-Umweltzeichen, die auf der Grundlage eines Antrags vergeben wurden, der nach den Kriterien des Beschlusses 2014/763/EU beurteilt wurde, dürfen für einen Zeitraum von zwölf Monaten nach Geltungsbeginn des vorliegenden Beschlusses verwendet werden.

*Artikel 8*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Er gilt ab dem 21. September 2023.

Brüssel, den 14. September 2023

*Für die Kommission*  
Virginijus SINKEVIČIUS  
*Mitglied der Kommission*

---

## ANHANG I

**Kriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für absorbierende Hygieneprodukte**

Mit den Kriterien für das EU-Umweltzeichen sollen die im Hinblick auf ihre Umweltleistung besten absorbierenden Hygieneprodukte auf dem Markt ermittelt werden. Die Kriterien konzentrieren sich auf die wichtigsten Umweltauswirkungen im Lebenszyklus dieser Produkte und fördern verschiedene Aspekte der Kreislaufwirtschaft.

**Beurteilungs- und Prüfanforderungen**

Damit ein bestimmtes Produkt das EU-Umweltzeichen erhalten kann, muss das Produkt die einzelnen Anforderungen erfüllen. Der Antragsteller legt eine schriftliche Bestätigung vor, aus der hervorgeht, dass alle Kriterien erfüllt sind.

Die konkreten Beurteilungs- und Prüfanforderungen sind unter den einzelnen Kriterien aufgeführt.

Wenn vom Antragsteller Erklärungen, Unterlagen, Analysen, Prüfberichte oder andere Nachweise für die Erfüllung der Kriterien vorzulegen sind, können diese vom Antragsteller selbst und/oder von seinem/seinen Lieferanten stammen.

Die zuständigen Stellen erkennen vorzugsweise Bescheinigungen von Stellen an, die nach der einschlägigen harmonisierten Norm für Prüf- und Kalibrierlaboratorien akkreditiert sind, sowie Prüfungen durch Stellen, die nach der einschlägigen harmonisierten Norm für Stellen, die Produkte, Verfahren und Dienstleistungen zertifizieren, akkreditiert sind.

Gegebenenfalls können andere als die für die einzelnen Kriterien angegebenen Prüfmethode angewandt werden, sofern deren Gleichwertigkeit von der für die Prüfung des Antrags zuständigen Stelle anerkannt wird.

Die zuständigen Stellen können bei Bedarf weitere Unterlagen verlangen und unabhängige Prüfungen durchführen.

Änderungen bei Lieferanten und in Produktionsstätten in Bezug auf Produkte, die das EU-Umweltzeichen tragen, sind den zuständigen Stellen mitzuteilen; dabei sind auch entsprechende Belege zu übermitteln, damit geprüft werden kann, ob die Kriterien weiterhin erfüllt sind.

Voraussetzung ist, dass das Produkt alle gesetzlichen Anforderungen des Landes bzw. der Länder erfüllt, in denen das Produkt in Verkehr gebracht werden soll. Der Antragsteller muss erklären, dass das Produkt diese Auflage erfüllt.

Die folgenden Informationen sind zusammen mit dem Antrag auf Erteilung des EU-Umweltzeichens vorzulegen:

- a) eine Beschreibung des Erzeugnisses mit Angabe des Gewichts der einzelnen Produkteinheiten und des Gesamtgewichts des Produkts;
- b) eine Beschreibung der Verkaufsverpackung, gegebenenfalls mit Angabe ihres Gesamtgewichts;
- c) eine Beschreibung der Umverpackung, gegebenenfalls mit Angabe ihres Gesamtgewichts;
- d) eine Beschreibung der separaten Bestandteile mit Angabe ihres jeweiligen Gewichts;
- e) im Produkt verwendete Bestandteile, Materialien und alle Stoffe mit Angabe ihres jeweiligen Gewichts sowie gegebenenfalls ihrer jeweiligen CAS-Nummer.

Für die Zwecke dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Zusatzstoffe“: Stoffe, die Bestandteilen, Materialien oder dem Endprodukt zugesetzt werden, um einige ihrer Eigenschaften zu verbessern oder zu erhalten;
2. „biobasierter Kunststoff“: Kunststoff für dessen Herstellung biobasierte Rohstoffe als Ausgangsstoff dienen. Während herkömmliche Kunststoffe aus fossilen Ressourcen (Erdöl und Erdgas) hergestellt werden, werden biobasierte Kunststoffe aus Biomasse gewonnen. Die Biomasse wird derzeit hauptsächlich von Pflanzen wie Zuckerrohr, Getreide und Ölpflanzen, die speziell angebaut werden, um fossile Ressourcen als Ausgangsstoff zu ersetzen, oder aus Non-Food-Quellen wie Holz gewonnen. Andere Quellen sind organische Abfälle und Nebenprodukte wie gebrauchtes Speiseöl, Zuckerrohrabfälle und Tallöl. Kunststoffe können ganz oder teilweise aus biobasierten Ausgangsstoffen hergestellt werden. Biobasierte Kunststoffe können sowohl biologisch abbaubar als auch nicht biologisch abbaubar sein;
3. „Zellstoff“: hauptsächlich aus Zellulose bestehendes Fasermaterial, das durch die Behandlung von lignozellulosehaltigen Materialien mit einer oder mehreren wässrigen Lösungen von Aufschluss- und/oder Bleichchemikalien gewonnen wird;

4. „Bestandteil“: ein oder mehrere Materialien und chemische Produkte, die zusammen eine gewünschte Funktion in dem absorbierenden Hygieneprodukt erfüllen, wie z. B. ein Saugkern, Klebstoffe oder eine äußere Barrierefolie;
5. „Verbundverpackung“: eine Verpackungseinheit, die aus zwei oder mehr unterschiedlichen Materialien besteht, die nicht per Hand getrennt werden können und daher eine feste Einheit bilden, mit Ausnahme von Materialien, die für Etiketten, Verschlüsse und Versiegelungen verwendet werden;
6. „Umverpackung“, auch Zweitverpackung genannt: Verpackungen, die so konzipiert sind, dass sie in der Verkaufsstelle eine bestimmte Anzahl von Verkaufseinheiten enthalten, unabhängig davon, ob diese als solche an Endabnehmer abgegeben werden oder allein zur Bestückung der Verkaufsregale in der Verkaufsstelle dienen oder eine Lager- oder Vertriebseinheit bilden, und die von dem Produkt entfernt werden können, ohne dessen Eigenschaften zu beeinträchtigen;
7. „Verunreinigungen“: Rückstände, Schadstoffe, Kontaminanten usw. aus der Produktion, einschließlich der Herstellung von Rohstoffen, die im Rohstoff/Inhaltsstoff und/oder im chemischen Produkt (nach Verwendung im Endprodukt und in einem seiner Bestandteile) in Konzentrationen von weniger als 100 ppm (0,0100 % Massenanteil, 100 mg/kg) verbleiben;
8. „Inhaltsstoff“: alle Stoffe im chemischen Produkt (nach Verwendung im Endprodukt und in einem seiner Bestandteile), einschließlich Zusatzstoffen (z. B. Konservierungsstoffe und Stabilisatoren) in den Rohstoffen. Stoffe, die bekanntermaßen aus Inhaltsstoffen freigesetzt werden (z. B. Formaldehyd und Arylamin) gelten ebenfalls als Inhaltsstoffe;
9. „Chemiefasern aus regenerierter Zellulose“, auch Regeneratfasern genannt: Fasern, die aus dem Rohstoff Zellulose hergestellt werden, einschließlich Viskose-, Modal-, Lyocell-, Cupro- und Triacetatfasern;
10. „Materialien“: die Materialien, aus denen sich die verschiedenen Bestandteile eines absorbierenden Hygieneprodukts zusammensetzen, wie z. B. Zellstoff (Fluff Pulp), Baumwolle oder Polypropylen (PP);
11. „Verpackung“: Gegenstände aus Materialien jeder Art, die als Behältnis oder zum Schutz, zur Handhabung, zur Lieferung oder zur Darbietung von Produkten bestimmt sind und aufgrund ihrer Funktion, ihres Materials und ihrer Gestaltung in unterschiedliche Verpackungsformate eingeteilt werden können, einschließlich:
  - a) Gegenstände, die erforderlich sind, um dem Produkt während seiner gesamten Lebensdauer als Behältnis zu dienen, ihm Halt zu geben oder es haltbar zu machen, ohne ein integraler Bestandteil des Produkts zu sein, der dazu bestimmt ist, mit dem Produkt verwendet, verbraucht oder entsorgt zu werden;
  - b) Bestandteile und Nebenbestandteile eines unter Buchstabe a genannten Gegenstands, die in den Gegenstand integriert sind;
  - c) Nebenbestandteile eines unter Buchstabe a genannten Gegenstands, die unmittelbar an dem Produkt angehängt oder befestigt sind und die eine Verpackungsfunktion erfüllen, ohne ein integraler Bestandteil des Produkts zu sein, der dazu bestimmt ist, mit dem Produkt verwendet, verbraucht oder entsorgt zu werden usw.;
12. „Kunststoffe“, auch „Kunststoff“ genannt: Polymere im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>, denen gegebenenfalls Zusatzstoffe oder andere Stoffe zugesetzt wurden und die als Hauptstrukturbestandteile von Endprodukten und/oder Verpackungen dienen können, mit Ausnahme natürlicher Polymere, die nicht chemisch verändert wurden;
13. „Polymer“: ein Stoff, der aus Molekülen besteht, die durch eine Kette einer oder mehrerer Arten von Monomereinheiten gekennzeichnet sind. Diese Moleküle müssen innerhalb eines bestimmten Molekulargewichtsbereichs liegen, wobei die Unterschiede beim Molekulargewicht im Wesentlichen auf die Unterschiede in der Zahl der Monomereinheiten zurückzuführen sind. Ein Polymer enthält Folgendes: a) eine einfache Gewichtsmehrheit von Molekülen mit mindestens drei Monomereinheiten, die zumindest mit einer weiteren Monomereinheit bzw. einem sonstigen Reaktanten eine kovalente Bindung eingegangen sind; b) weniger als eine einfache Gewichtsmehrheit von Molekülen mit demselben Molekulargewicht. Im Rahmen dieser Definition ist unter einer „Monomereinheit“ die gebundene Form eines Monomerstoffes in einem Polymer im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 zu verstehen;
14. „Produkteinheit“: der kleinste Gegenstand, der vom Verbraucher verwendet werden kann und der die Funktion des Produkts erfüllt;

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Chemikalienagentur, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission (ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1).

15. „Recyclingfähiger Anteil“: die Menge (Masse oder Prozentsatz) eines Gegenstands, die für das Recycling zur Verfügung steht;
16. „Rezyklatanteil“: der Anteil eines Gegenstands (nach Fläche, Länge, Volumen oder Masse), der aus Post-Consumer- und/oder Pre-Consumer-Recyclingmaterial stammt. In diesem Fall kann sich „Gegenstand“ auf das Produkt oder die Verpackung beziehen;
17. „Recycling“: gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(?)</sup> jedes Verwertungsverfahren, durch das Abfallmaterialien zu Erzeugnissen, Materialien oder Stoffen entweder für den ursprünglichen Zweck oder für andere Zwecke aufbereitet werden. Es schließt die Aufbereitung organischer Materialien ein, aber nicht die energetische Verwertung und die Aufbereitung zu Materialien, die für die Verwendung als Brennstoff oder zur Verfüllung bestimmt sind;
18. „Verkaufsverpackung“, auch Erstverpackung genannt: Verpackungen, die so konzipiert sind, dass sie für die Endabnehmer oder Verbraucher in der Verkaufsstelle eine Verkaufseinheit aus Produkten und Verpackungen darstellen;
19. „separater Bestandteil“, auch zusätzlicher Bestandteil genannt: ein Bestandteil einer Verpackung, der sich vom Hauptteil der Verpackungseinheit unterscheidet und aus einem anderen Material bestehen kann, der vollständig und dauerhaft von der Hauptverpackungseinheit entfernt werden muss, um Zugang zum Produkt zu erlangen, und der in der Regel vor und getrennt von der Verpackungseinheit entsorgt wird. Bei absorbierenden Hygieneprodukten ist dies jeder Bestandteil mit Schutz- oder Hygienefunktion, der vor der Verwendung des Produkts entfernt wird, z. B. die einzelne Umhüllung oder Folie, in der einige absorbierende Hygieneprodukte innerhalb der Verkaufsverpackung enthalten sind (hauptsächlich bei Tampons und Damenbinden), die abziehbare Schutzfolie oder das Schutzpapier bei Babywindeln und Damenbinden oder der Applikator bei Tampons;
20. „Stoffe mit endokrinschädigenden Eigenschaften“, auch endokrine Disruptoren genannt: Stoffe, die gemäß Artikel 57 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (Liste der für eine Zulassung infrage kommenden besonders besorgniserregenden Stoffe) oder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(?)</sup> oder der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(\*)</sup> oder der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(?)</sup> endokrinschädigende Eigenschaften (menschliche Gesundheit und/oder Umwelt) aufweisen;
21. „superabsorbierende Polymere“: synthetische Polymere, die für die Absorption und Rückhaltung von im Vergleich zu ihrer Eigenmasse hohen Flüssigkeitsmengen konzipiert sind;
22. „synthetische Polymere“: makromolekulare Stoffe mit Ausnahme von Zellstoff, die absichtlich gewonnen werden durch:
  - a) Polymerisation, wie z. B. Polyaddition oder Polykondensation, oder durch ein ähnliches Verfahren der Verbindung von Monomeren oder anderen Ausgangsstoffen;
  - b) chemische Modifizierung natürlicher oder synthetischer Makromoleküle;
  - c) mikrobielle Fermentation.

### **Kriterium 1. Zellstoff (Fluff Pulp)**

Dieses Kriterium gilt für Zellstoff (Fluff Pulp) mit einem Massenanteil von  $\geq 1$  % am Endprodukt.

#### **1.1. Herkunft des Zellstoffs (Fluff Pulp)**

Alle Lieferanten von Zellstoff (Fluff Pulp) (100 %) müssen ein gültiges Chain of Custody-Zertifikat besitzen, das von einem unabhängigen externen Zertifizierungssystem wie FSC, PEFC oder einem gleichwertigen System ausgestellt wurde.

<sup>(?)</sup> Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

<sup>(?)</sup> Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Biozidprodukten (ABl. L 167 vom 27.6.2012, S. 1).

<sup>(\*)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über das Inverkehrbringen von Pflanzenschutzmitteln und zur Aufhebung der Richtlinien 79/117/EWG und 91/414/EWG des Rates (ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 1).

<sup>(?)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen, zur Änderung und Aufhebung der Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (ABl. L 353 vom 31.12.2008, S. 1).

Für mindestens 70 % der für die Herstellung des Zellstoffs (Fluff Pulp) verwendeten Holzrohstoffe müssen gültige Zertifikate für nachhaltige Forstwirtschaft vorliegen, die von einem unabhängigen externen Zertifizierungssystem wie FSC, PEFC oder einem gleichwertigen System ausgestellt wurden. Beim restlichen Anteil an Holzrohstoffen, einschließlich Frischholz, muss es sich um kontrolliertes Holz handeln, das einem Kontrollsystem unterliegt, durch das sichergestellt wird, dass es aus legalen Quellen stammt und alle anderen Anforderungen des Zertifizierungssystems an nicht zertifiziertes Material erfüllt.

Die Zertifizierungsstellen, die die Chain of Custody-Zertifikate und/oder die Zertifikate für nachhaltige Forstwirtschaft ausstellen, müssen von dem betreffenden Zertifizierungssystem akkreditiert bzw. anerkannt sein.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Konformitätserklärung vor, die durch ein gültiges, unabhängig zertifiziertes Chain of Custody-Zertifikat für die Lieferanten des gesamten (100 %) im Produkt verwendeten Zellstoffs (Fluff Pulp) untermauert wird. FSC, PEFC oder gleichwertige Systeme werden für eine unabhängige externe Zertifizierung akzeptiert.

Darüber hinaus legt der Antragsteller geprüfte Buchführungsunterlagen vor, aus denen hervorgeht, dass mindestens 70 % der für die Herstellung des Zellstoffs (Fluff Pulp) verwendeten Holzrohstoffe als zertifiziertes Material gemäß den geltenden FSC-, PEFC- oder gleichwertigen Regelungen definiert sind. Die geprüften Buchführungsunterlagen müssen für die gesamte Geltungsdauer der Lizenz für das EU-Umweltzeichen gelten. Die zuständigen Stellen prüfen die Buchführungsunterlagen zwölf Monate nach Erteilung der Lizenz für das EU-Umweltzeichen erneut.

Wird der Zellstoff (Fluff Pulp) in Airlaid-Material verwendet, weist der Lieferant des Airlaid-Materials dem in dem Produkt verwendeten Airlaid-Material Gutschriften zu und legt Rechnungen vor, um die Anzahl der zugewiesenen Gutschriften zu belegen.

Für den restlichen Anteil an Holzrohstoffen ist der Nachweis zu erbringen, dass der Anteil an nicht zertifiziertem Frischholz nicht mehr als 30 % beträgt und dass es sich um kontrolliertes Holz handelt, das einem Kontrollsystem unterliegt, durch das sichergestellt wird, dass es aus legalen Quellen stammt und alle anderen Anforderungen des Zertifizierungssystems an nicht zertifiziertes Material erfüllt. Falls gemäß dem Zertifizierungssystem nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass das gesamte Frischmaterial von nicht gentechnisch veränderten Arten stammen muss, sind zusätzliche Nachweise dafür zu erbringen.

#### **1.2. Bleichen des Zellstoffs (Fluff Pulp)**

Der im Produkt verwendete Zellstoff darf nicht unter Verwendung von elementarem Chlorgas ( $\text{Cl}_2$ ) gebleicht werden.

Im Falle elementar chlorfrei (ECF) gebleichten Zellstoffs dürfen die durchschnittlichen jährlichen Emissionen adsorbierbarer organisch gebundener Halogene (AOX), ausgedrückt in kg/Tonne Zellstoff lufttrocken (ADT — Air Dried Ton), aus der Herstellung jedes in Produkten mit dem EU-Umweltzeichen verwendeten Zellstoffs 0,140 kg/ADT nicht überschreiten.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Erklärung vor, aus der hervorgeht, dass dieses Kriterium erfüllt wird, sowie einen Prüfbericht, der nach der Prüfmethode ISO 9562:2004 erstellt wurde und in dem die AOX-Emissionen im Verhältnis zum ECF-gebleichten Zellstoff, ausgedrückt in kg AOX/ADT Zellstoff, angegeben sind. Werden verschiedene Zellstoff-Qualitätsstufen verwendet, gibt der Antragsteller die entsprechenden AOX-Emissionen für den Zellstoff jeder einzelnen Qualitätsstufe an. Gleichwertige Methoden können als Prüfmethode anerkannt werden, wenn sie von einem Dritten als gleichwertig angesehen werden; ihnen sind detaillierte Berechnungen beizufügen, aus denen hervorgeht, dass diese Anforderung erfüllt ist, sowie entsprechende ergänzende Unterlagen.

Messungen der AOX-Emissionen werden an ungefilterten und nicht sedimentierten Proben vorgenommen, die an der Einleitungsstelle für das Abwasser aus der Abwasserbehandlungsanlage der Fabrik entnommen wurden. Wird das Abwasser der Fabrik einer kommunalen oder von Dritten betriebenen Abwasserbehandlungsanlage zugeführt, sind ungefilterte und nicht sedimentierte Proben zu analysieren, die an der Einleitungsstelle für das Abwasser aus der Fabrik entnommen wurden, und die Ergebnisse mit einem Standardfaktor für den Reinigungswirkungsgrad der kommunalen oder von Dritten betriebenen Abwasserbehandlungsanlage zu multiplizieren. Der Faktor für den Reinigungswirkungsgrad muss auf Angaben beruhen, die vom Betreiber der kommunalen oder von Dritten betriebenen Abwasserbehandlungsanlage bereitgestellt werden.

Die AOX-Emissionen sind als Jahresdurchschnitt von mindestens zwölf monatlich durchzuführenden Messungen anzugeben. Bei neuen oder umgebauten Produktionsanlagen sind den Messungen mindestens 45 aufeinanderfolgende Tage kontinuierlichen Anlagenbetriebs zugrunde zu legen. Die ergänzenden Unterlagen müssen Angaben zur Häufigkeit der Messungen enthalten.

Die AOX-Emissionen müssen nur bei Verfahren gemessen werden, bei denen Chlorverbindungen zum Bleichen des Zellstoffs verwendet werden (ECF-Bleiche). Bei der Zellstoffproduktion ohne Bleiche oder bei der Bleiche mit chlorfreien Stoffen ist die Messung von AOX im Abwasser nicht erforderlich.

Der Antragsteller muss außerdem eine Erklärung des Zellstoffherstellers vorlegen, dass kein elementares Chlorgas (Cl<sub>2</sub>) verwendet wurde.

Verwendet der Antragsteller keinen ECF-Zellstoff, reicht eine entsprechende Erklärung aus.

### 1.3. Emissionen aus der Zellstoffherstellung (Fluff Pulp) in Gewässer (chemischer Sauerstoffbedarf (CSB) und Phosphor (P)) und in die Luft (Schwefelverbindungen (S) und NO<sub>x</sub>)

Die Emissionen aus der Zellstoffherstellung in Gewässer und in die Luft werden in Belastungspunkten ausgedrückt (P<sub>CSB</sub>, P<sub>P</sub>, P<sub>S</sub>, P<sub>NO<sub>x</sub></sub>). Zur Berechnung der Punkte werden die tatsächlichen Emissionen durch die in Tabelle 1 aufgeführten Referenzwerte dividiert.

— Bei keinem der Belastungspunkte P<sub>CSB</sub>, P<sub>P</sub>, P<sub>S</sub>, und P<sub>NO<sub>x</sub></sub> darf ein Wert von 1,5 überschritten werden.

— Die Gesamtzahl der Belastungspunkte (P<sub>gesamt</sub> = P<sub>CSB</sub> + P<sub>P</sub> + P<sub>S</sub> + P<sub>NO<sub>x</sub></sub>) darf höchstens 4,0 betragen.

Für jeden verwendeten Zellstoff „i“ sind die entsprechenden gemessenen Emissionen (ausgedrückt in kg/ADT) gemäß dem Anteil des jeweils verwendeten Zellstoffs (Zellstoff „i“ bezogen auf eine Tonne Zellstoff „i“ lufttrocken) zu gewichten und zu addieren. Die Referenzwerte für die einzelnen verwendeten Zellstofftypen sind in Tabelle 1 aufgeführt. Die Gesamtemissionen werden schließlich durch den Gesamtreferenzwert geteilt. Nachstehend als Beispiel die Formel für CSB:

$$P_{CSB} = \frac{CSB_{gesamt}}{CSB_{Ref, gesamt}} = \frac{\sum_{i=1}^n [Zellstoff_i \times CSB_{Zellstoff, i}]}{\sum_{i=1}^n [Zellstoff_i \times CSB_{Ref, Zellstoff, i}]}$$

Tabelle 1

### Referenzwerte für Emissionen unterschiedlicher Zellstofftypen. CTMP = chemisch-thermomechanischer Holzstoff; NSSC = Neutralsulfit-Halbzellstoff

	Referenzwerte (kg/ADT)			
	CSB <sub>Ref</sub>	P <sub>Ref</sub>	S <sub>Ref</sub>	NO <sub>x</sub> <sub>Ref</sub>
<b>Integrierte Fabriken</b>				
Gebleichter Zellstoff (außer Sulfitzellstoff)	16,0	0,030 <sup>(1)</sup> 0,05 <sup>(2)</sup>	0,6	1,5
Gebleichter Zellstoff (Sulfitzellstoff)	24,0	0,03	0,6	1,5
Ungebleichter Zellstoff	6,5	0,02	0,6	1,5
Ungebleichter Zellstoff (nur UKP-E-Qualität)	6,5	0,035	0,6	1,5
CTMP-Zellstoff	15,0	0,01	0,2	0,3
NSSC-Zellstoff	11	0,02	0,4	1,5
<b>Nicht integrierte Fabriken <sup>(3)</sup></b>				
Umwandlungsprozesse	1	0,001	0,15	0,6

<sup>(1)</sup> Bei der Berechnung werden die P-Nettoemissionen berücksichtigt. Der in Holzrohstoffen und im Wasser natürlicherweise vorkommende Phosphor kann von den P-Gesamtemissionen abgezogen werden. Verringerungen bis zu 0,010 kg/ADT sind zulässig.

<sup>(2)</sup> Der höhere Wert bezieht sich auf Fabriken, die Eukalyptusarten und im Süden der USA wachsende Kiefernarten aus Regionen mit einem höheren Phosphorgehalt verwenden, und gilt bis zum 31. Dezember 2026. Ab dem 1. Januar 2027 gilt der Grenzwert von 0,03 kg P/ADT auch für Fabriken, die Eukalyptusarten und im Süden der USA wachsende Kiefernarten aus Regionen mit einem höheren Phosphorgehalt verwenden.

<sup>(3)</sup> Für nicht integrierte Fabriken gilt, dass der/die als Rohstoff verwendete(n) Zellstoff(e) die Werte für integrierte Fabriken einhalten müssen, zu denen die aufgrund des Umwandlungsprozesses entstehenden Emissionen hinzuzurechnen sind.

### Beurteilung und Prüfung:

Der Antragsteller legt ausführliche Berechnungen und Prüfdaten vor, aus denen hervorgeht, dass dieses Kriterium erfüllt wird, sowie entsprechende ergänzende Unterlagen einschließlich Prüfberichten, bei denen die folgenden Standardprüfmethoden für die kontinuierliche oder periodische Überwachung angewandt wurden: CSB: ISO 15705 oder ISO 6060; P-Gesamt: EN ISO 6878; NO<sub>x</sub>: EN 14792, ISO 11564 oder EPA-Methode 7e; S (Schwefeloxide): EN 14791, EPA-Methode Nr. 6C oder 8; S (reduzierte Schwefelverbindungen): EPA Nr. 15A, 16A, 16B oder 16c; S-Gehalt in Öl: ISO 8754; S-Gehalt

in Kohle: ISO 19579; S-Gehalt in Biomasse: EN 15289. Prüfmethode, deren Anwendungsbereich und Anforderungsstandards als gleichwertig mit den genannten nationalen und internationalen Normen angesehen werden und deren Gleichwertigkeit von einem unabhängigen Dritten bestätigt wurde, werden akzeptiert. Die Überwachung der Emissionen kann auch mit Schnelltests erfolgen, solange sie regelmäßig (z. B. monatlich) gemäß den geltenden oben genannten oder gleichwertigen Normen durchgeführt werden.

Bei CSB-Messungen ist eine kontinuierliche Überwachung auf Basis einer Analyse des gesamten organisch gebundenen Kohlenstoffs (TOC) zulässig, sofern für den betreffenden Standort eine Korrelation zwischen TOC- und CSB-Ergebnissen nachgewiesen wurde.

Die CSB-Messungen und die Messungen der P-Gesamtemissionen sind mindestens wöchentlich vorzunehmen. Die S- und NO<sub>x</sub>-Emissionen sind mindestens zweimal pro Kalenderjahr (im Abstand von vier bis sechs Monaten) zu messen.

Die Daten sind als Jahresdurchschnittswerte anzugeben, außer in Fällen, in denen

- die Dauer der Produktionskampagne begrenzt ist,
- die Produktionsanlage neu ist oder umgebaut wurde; in diesem Fall müssen die Messungen auf mindestens 45 aufeinanderfolgenden Tagen kontinuierlichen Anlagenbetriebs beruhen.

Die Messergebnisse müssen für die jeweilige Kampagne repräsentativ sein, und für jeden Emissionsparameter muss eine ausreichende Anzahl von Messungen durchgeführt worden sein. In den ergänzenden Unterlagen sind die Häufigkeit der Messungen und die Berechnung der Belastungspunkte für CSB, P-Gesamt, S und NO<sub>x</sub> anzugeben.

Messungen von Emissionen in Gewässer sind an ungefilterten und nicht sedimentierten Proben vorzunehmen, die an der Einleitungsstelle für das Abwasser aus der Abwasserbehandlungsanlage der Fabrik entnommen wurden. Wird das Abwasser der Fabrik einer kommunalen oder von Dritten betriebenen Abwasserbehandlungsanlage zugeführt, sind ungefilterte und nicht sedimentierte Proben zu analysieren, die an der Einleitungsstelle für das Abwasser aus der Fabrik entnommen wurden, und die Ergebnisse mit einem Standardfaktor für den Reinigungswirkungsgrad der kommunalen oder von Dritten betriebenen Abwasserbehandlungsanlage zu multiplizieren. Der Faktor für den Reinigungswirkungsgrad muss auf Angaben beruhen, die vom Betreiber der kommunalen oder von Dritten betriebenen Abwasserbehandlungsanlage bereitgestellt werden.

Die Emissionen in die Luft umfassen alle S- und NO<sub>x</sub>-Emissionen, die bei der Herstellung von Zellstoff anfallen, einschließlich des außerhalb der Produktionsanlage erzeugten Dampfes, abzüglich der Emissionen, die der Stromerzeugung zugeordnet werden. Bei Anlagen zur Kraft-Wärme-Kopplung können die Emissionen von S-Verbindungen und NO<sub>x</sub> aus der Stromerzeugung vor Ort von der Gesamtmenge abgezogen werden. Der Anteil der Emissionen aus der Stromerzeugung wird wie folgt berechnet:

$$2 \times (\text{MWh}(\text{Strom})) / [2 \times \text{MWh}(\text{Strom}) + \text{MWh}(\text{Wärme})]$$

Bei dieser Berechnung ist „Strom“ der in der Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung erzeugte Strom und „Wärme“ die von der Anlage zur Kraft-Wärme-Kopplung an die Zellstoffproduktion gelieferte Nettowärme.

Die Messungen von S-Verbindungen und NO<sub>x</sub> müssen sich auf Rückgewinnungskessel, Kalköfen, Dampfkessel und Verbrennungsöfen für stark riechende Gase erstrecken. Auch diffuse Emissionen sind zu berücksichtigen.

Die angegebenen Emissionswerte für S-Verbindungen müssen sowohl Emissionen von oxidierten als auch reduzierten Schwefelverbindungen (SO<sub>2</sub> und gesamte reduzierte Schwefelverbindungen (TRS) — gemessen als S) umfassen. Die S-Emissionen in Verbindung mit der Erzeugung von Wärmeenergie aus Öl, Kohle und sonstigen externen Brennstoffen mit bekanntem S-Gehalt können berechnet anstatt gemessen werden und sind zu berücksichtigen.

#### 1.4. **CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Zellstoffproduktion (Fluff Pulp)**

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Produktion von Zellstoff (Fluff Pulp) dürfen einschließlich der Emissionen aus der Stromerzeugung (auf dem Werksgelände oder außerhalb des Werksgeländes) die in Tabelle 2 angegebenen Werte nicht überschreiten. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen alle Energiequellen umfassen, die bei der Herstellung von Zellstoff verwendet werden.

Für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus den Energiequellen werden die in Tabelle 3 aufgeführten Referenzemissionswerte herangezogen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren für andere Energiequellen finden sich bei Bedarf in Anhang VI der Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission <sup>(6)</sup>; die CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren für Netzstrom sollten der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission <sup>(7)</sup> entsprechen.

<sup>(6)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/2066 der Kommission vom 19. Dezember 2018 über die Überwachung von und die Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 601/2012 der Kommission, C/2018/8588 (ABl. L 334 vom 31.12.2018, S. 1).

<sup>(7)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2019/331 der Kommission vom 19. Dezember 2018 zur Festlegung EU-weiter Übergangsvorschriften zur Harmonisierung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten gemäß Artikel 10a der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 59 vom 27.2.2019, S. 8).

Tabelle 2

**Grenzwerte für verschiedene Zellstofftypen. CTMP-Zellstoff: chemisch-thermomechanischer Holzstoff**

<b>Integrierte Fabriken</b>	
Zellstoff und Halbzellstoff	400 kg CO <sub>2</sub> /ADT
CTMP-Zellstoff	900 kg CO <sub>2</sub> /ADT
<b>Nicht integrierte Fabriken</b>	
Umwandlungsprozesse <sup>(1)</sup>	95 kg CO <sub>2</sub> /ADT

<sup>(1)</sup> Die als Rohstoff verwendeten Zellstoffe für nicht integrierte Fabriken müssen die Werte für integrierte Fabriken einhalten, zu denen die aufgrund des Umwandlungsprozesses entstehenden Emissionen hinzuzurechnen sind.

Tabelle 3

**Referenzwerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen aus unterschiedlichen Energiequellen**

Brennstoff	CO <sub>2</sub> -Emissionen	Einheit	Referenz
Kohle	94,6	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Rohöl	73,3	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Heizöl (Grad 1)	74,1	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Heizöl (Grade 2-5)	77,4	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Flüssiggas	63,1	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Erdgas	56,1	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Netzstrom	376	g CO <sub>2</sub> fossil/kWh	Verordnung (EU) 2019/331

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt Daten und detaillierte Berechnungen vor, aus denen hervorgeht, dass dieses Kriterium erfüllt wird, sowie entsprechende ergänzende Unterlagen.

Für jeden verwendeten Zellstoff muss der Zellstoffhersteller dem Antragsteller einen einzigen CO<sub>2</sub>-Emissionswert in kg CO<sub>2</sub>/ADT mitteilen.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten müssen alle bei der Zellstoffproduktion verwendeten Energiequellen sowie die Emissionen aus der Stromerzeugung (auf dem Werksgelände oder außerhalb des Werksgeländes) umfassen.

Bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zählt die für die Produktionsprozesse bezogene und verbrauchte Energiemenge aus erneuerbaren Quellen als Null-CO<sub>2</sub>-Emission. Für die Verbrennung von Biomasse bedeutet dies, dass die Biomasse die relevanten Kriterien für Nachhaltigkeit und Treibhausgaseinsparungen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(8)</sup> erfüllen muss. Der Antragsteller muss geeignete Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass diese Art von Energie in der Fabrik tatsächlich eingesetzt oder von Dritten bezogen wird (Kopie des Vertrags und eine Rechnung, der der Anteil erneuerbarer Energieträger am angekauften Strom zu entnehmen ist).

<sup>(8)</sup> Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

Den Berechnungen und/oder Massenbilanzen ist ein Produktionszeitraum von zwölf Monaten zugrunde zu legen. Die Berechnungen sind jährlich zu wiederholen. Bei neuen oder umgebauten Produktionsanlagen sind den Berechnungen mindestens 45 aufeinanderfolgende Tage kontinuierlichen Anlagenbetriebs zugrunde zu legen. Die Berechnungen müssen für die jeweilige Kampagne repräsentativ sein.

Für Netzstrom wird der oben angegebene Wert (der europäische Durchschnitt) verwendet, es sei denn, der Antragsteller legt Unterlagen vor, aus denen der spezifische Wert seiner Stromlieferanten hervorgeht (Vertrag für ein spezifisches Stromprodukt oder für zertifizierten Strom). In diesem Fall kann der Antragsteller diesen Wert anstelle des angegebenen Werts verwenden. Die zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen vorgelegten Unterlagen müssen technische Spezifikationen mit Angabe des Durchschnittswerts umfassen (z. B. eine Kopie des Vertrags).

**1.5. Energieverbrauch bei der Produktion von Zellstoff (Fluff Pulp)**

Der Energieverbrauch für die Zellstoffproduktion umfasst sowohl den Stromverbrauch als auch den Brennstoffverbrauch für die Wärmeerzeugung und wird in Punkten ausgedrückt ( $P_{\text{Elektrizität}}$  und  $P_{\text{Brennstoff}}$ ). Es gelten die folgenden Grenz- und Referenzwerte:

- $P_{\text{Elektrizität}} < 1,5$ ;
- $P_{\text{Brennstoff}} < 1,5$ ;
- Die Gesamtpunktzahl ( $P_{\text{gesamt}} = P_{\text{Elektrizität}} + P_{\text{Brennstoff}}$ ) darf höchstens 2,5 betragen.

Berechnung der Stromverbrauchspunkte:

$$P_{\text{Elektrizität}} = \frac{\sum_{i=1}^n [\text{Zellstoff}_i \times E_{\text{Zellstoff, } i}]}{\sum_{i=1}^n [\text{Zellstoff}_i \times E_{\text{Ref, Zellstoff, } i}]}$$

Dabei gilt:

$E_{\text{Zellstoff, } i}$  = auf dem Werksgelände erzeugter Strom + bezogener Strom — verkaufter Strom;

$E_{\text{Ref, Zellstoff, } i}$  wie in Tabelle 4.

$E_{\text{Zellstoff, } i}$  wird in kWh/ADT ausgedrückt und für jeden im Endprodukt verwendeten Zellstoff berechnet.

Berechnung der Brennstoffverbrauchspunkte:

$$P_{\text{Brennstoff}} = \frac{\sum_{i=1}^n [\text{Zellstoff}_i \times F_{\text{Zellstoff, } i}]}{\sum_{i=1}^n [\text{Zellstoff}_i \times F_{\text{Ref, Zellstoff, } i}]}$$

Dabei gilt:

$F_{\text{Zellstoff, } i}$  = auf dem Werksgelände erzeugter Brennstoff + bezogener Brennstoff – verkaufter Brennstoff –  $1,25 \times$  auf dem Werksgelände erzeugter Strom, während der Zellstoffproduktion;

$F_{\text{Ref, Zellstoff, } i}$  wie in Tabelle 4.

$F_{\text{Zellstoff, } i}$  wird in kWh/ADT ausgedrückt und für jeden im Endprodukt verwendeten Zellstoff berechnet.

Die zur Erzeugung der verkauften Wärme verwendete Brennstoffmenge wird in der vorstehenden Gleichung dem Begriff „verkaufter Brennstoff“ zugeschlagen.

Bei einer Mischung aus verschiedenen Zellstofftypen ist der Referenzwert für den Strom- und Brennstoffverbrauch für die Wärmeerzeugung gemäß dem Anteil des jeweils verwendeten Zellstoffs (Zellstoff „i“ bezogen auf eine Tonne Zellstoff lufttrocken) zu gewichten und zu addieren. Die beim Mischen des Zellstoffs sowie während des Umwandlungsprozesses verbrauchte Energie ist ebenfalls hinzuzurechnen.

Tabelle 4

**Referenzwerte für Strom und Brennstoff**

Zellstoffsorte	$E_{\text{Ref, Zellstoff}}$ kWh/ADT	$F_{\text{Ref, Zellstoff}}$ kWh/ADT
<b>Integrierte Fabriken</b>		
Zellstoff und Halbzellstoff	800	5 400

CTMP-Zellstoff	1 800	900
----------------	-------	-----

**Nicht integrierte Fabriken <sup>(1)</sup>**

Umwandlungsprozesse	250	1 800
---------------------	-----	-------

(<sup>1</sup>) Für nicht integrierte Fabriken gilt, dass der/die als Rohstoff verwendete(n) Zellstoff(e) die Werte für integrierte Fabriken einhalten müssen, wobei die während des Umwandlungsprozesses verbrauchte Energie hinzuzurechnen ist.

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt den Gesamtstrom- und -brennstoffverbrauch zusammen mit den Berechnungen und ergänzenden Unterlagen vor, aus denen hervorgeht, dass dieses Kriterium erfüllt ist.

Der Antragsteller muss den gesamten Energieeinsatz für die Herstellung des Zellstoffs berechnen, getrennt nach Wärme/Brennstoffen und Strom. Wird eine Mischung von Zellstoffen (Fluff Pulp) verwendet, ist die Energie anteilig für jeden Zellstoff zu berechnen. Die für den Transport der Rohstoffe verbrauchte Energie wird bei der Berechnung des Energieverbrauchs nicht berücksichtigt. Den Berechnungen oder Massenbilanzen ist ein Produktionszeitraum von zwölf Monaten zugrunde zu legen. Die Berechnungen sind jährlich zu wiederholen. Bei neuen oder umgebauten Produktionsanlagen sind den Berechnungen mindestens 45 aufeinanderfolgende Tage kontinuierlichen Anlagenbetriebs zugrunde zu legen. Die Berechnungen müssen für die jeweilige Kampagne repräsentativ sein.

Der Gesamtstromverbrauch  $E_{\text{Zellstoff}}$  umfasst den Nettostromimport aus dem Netz und die interne Stromerzeugung, gemessen als elektrische Leistung. Der für die Abwasserbehandlung verwendete Strom wird nicht berücksichtigt.

Der Gesamtbrennstoffverbrauch  $F_{\text{Zellstoff}}$  umfasst alle gekauften Brennstoffe, die durch die Verbrennung von Flüssigkeiten und Abfällen aus betriebseigenen Prozessen (z. B. Holzabfälle, Sägemehl, Laugen usw.) zurückgewonnene Wärmeenergie sowie die bei der internen Stromerzeugung zurückgewonnene Wärme. Der Antragsteller muss jedoch bei der Berechnung der Gesamtwärmeenergie nur 80 % der Wärmeenergie aus diesen Quellen berücksichtigen.

Wenn mit Strom als Wärmequelle Dampf erzeugt wird, ist der Heizwert des Dampfes zu berechnen, durch 0,8 zu teilen und zum gesamten Brennstoffverbrauch hinzuzurechnen.

**Kriterium 2. Chemiefasern aus regenerierter Zellulose (Regeneratfasern)**

Dieses Kriterium gilt für Regeneratfasern mit einem Massenanteil von  $\geq 1$  % am Endprodukt.

**2.1. Herkunft der Chemiefasern aus regenerierter Zellulose (Regeneratfasern)**

Alle Lieferanten des Faserzellstoffs (100 %) müssen gültige Chain of Custody-Zertifikate besitzen, die von einem unabhängigen externen Zertifizierungssystem wie FSC, PEFC oder einem gleichwertigen System ausgestellt wurden.

Für mindestens 70 % der für die Herstellung des Faserzellstoffs verwendeten Rohstoffe müssen gültige Zertifikate für nachhaltige Forstwirtschaft vorliegen, die von einem unabhängigen externen Zertifizierungssystem wie FSC, PEFC oder einem gleichwertigen System ausgestellt wurden. Beim restlichen Anteil an Rohstoffen für die Produktion des Faserzellstoffs muss es sich um kontrolliertes Holz handeln, das einem Kontrollsystem unterliegt, durch das sichergestellt wird, dass es aus legalen Quellen stammt und alle anderen Anforderungen des Zertifizierungssystems an nicht zertifiziertes Material erfüllt.

Die Zertifizierungsstellen, die Chain of Custody-Zertifikate und/oder Zertifikate für nachhaltige Forstwirtschaft ausstellen, müssen von dem betreffenden Zertifizierungssystem akkreditiert bzw. anerkannt sein.

Aus Baumwoll-Linters hergestellter Faserzellstoff muss Kriterium 3.1 für Baumwolle (Herkunft und Rückverfolgbarkeit) erfüllen.

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Konformitätserklärung vor, die durch ein gültiges, unabhängig zertifiziertes Chain of Custody-Zertifikat für die Lieferanten des gesamten (100 %) im Produkt verwendeten Faserzellstoffs untermauert wird. FSC, PEFC oder gleichwertige Systeme werden für eine unabhängige externe Zertifizierung akzeptiert.

Darüber hinaus muss der Antragsteller geprüfte Buchführungsunterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass mindestens 70 % der für die Herstellung des Faserzellstoffs verwendeten Rohstoffe als zertifiziertes Material nach den geltenden FSC-, PEFC- oder gleichwertigen Regelungen gelten. Die geprüften Buchführungsunterlagen müssen für die gesamte Geltungsdauer der Lizenz für das EU-Umweltzeichen gelten. Die zuständigen Stellen prüfen die Buchführungsunterlagen zwölf Monate nach Erteilung der Lizenz für das EU-Umweltzeichen erneut.

Werden Regeneratfasern in Airlaid-Material oder anderem Vliesstoff verwendet, weist der Airlaid- oder Vliesstofflieferant oder der Airlaid- oder Vliesstoffhersteller dem in dem Produkt verwendeten Airlaid-Material oder anderem Vliesstoff Gutschriften zu und legt Rechnungen vor, um die Anzahl der zugewiesenen Gutschriften zu belegen.

Für den restlichen Anteil an Rohstoffen ist der Nachweis zu erbringen, dass der Anteil an nicht zertifiziertem Frischrohstoff nicht mehr als 30 % beträgt und dass es sich um kontrolliertes Holz handelt, das einem Kontrollsystem unterliegt, durch das sichergestellt wird, dass es aus legalen Quellen stammt und alle anderen Anforderungen des Zertifizierungssystems an nicht zertifiziertes Material erfüllt.

Falls gemäß dem Zertifizierungssystem nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass das gesamte Frischmaterial von nicht gentechnisch veränderten Arten stammen muss, sind zusätzliche Nachweise dafür zu erbringen.

## 2.2. *Bleichen der Chemiefasern aus regenerierter Zellulose (Regeneratfasern)*

Dieses Unterkriterium gilt nicht für total chlorfrei (TCF) gebleichten Zellstoff.

Der für die Herstellung von Regeneratfasern verwendete Zellstoff darf nicht unter Verwendung von elementarem Chlorgas ( $\text{Cl}_2$ ) gebleicht werden.

Die entstehende Gesamtmenge an AOX und organisch gebundenem Chlor (OCl) darf die folgenden Obergrenzen nicht überschreiten:

- 0,140 kg/ADT, gemessen im Abwasser aus der Zellstoffherstellung (AOX) und
- 150 ppm, gemessen in den fertigen Regeneratfasern (OCl).

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Erklärung des Zellstofflieferanten vor, dass kein Chlorgas verwendet wurde, sowie (wenn möglich) einen Prüfbericht, der die Einhaltung der Anforderungen in Bezug auf AOX und OCl belegt. Als Prüfmethode ist zu verwenden:

- Für AOX: ISO 9562 oder die gleichwertige EPA 1650C;
- Für OCl: ISO 11480.

Die Häufigkeit der AOX-Messungen wird entsprechend dem Kriterium 1.2 für Zellstoff (Fluff Pulp) festgesetzt.

Kann der Antragsteller den tatsächlich gemessenen AOX-Wert im Abwasser aus der Zellstoffherstellung nicht vorlegen, so ist eine entsprechende vom Zellstoffhersteller unterzeichnete Konformitätserklärung gemäß der dargelegten Anforderung vorzulegen.

Verwendet der Antragsteller keinen ECF-Zellstoff, reicht eine entsprechende Erklärung aus.

## 2.3. *Herstellung von Chemiefasern aus regenerierter Zellulose (Regeneratfasern)*

- a) Mehr als 50 % des für die Herstellung von Regeneratfasern verwendeten Faserzellstoffs müssen von Zellstoffherstellungsbetrieben erworben werden, die aus ihren Prozessabläugen
  - i) vor Ort Strom und/oder Dampf erzeugen oder
  - ii) chemische Nebenprodukte herstellen.

- b) Bei der Herstellung von Viskose- und Modalfasern dürfen die Emissionen verschiedener Verbindungen in die Luft und in Gewässer die folgenden Grenzwerte nicht übersteigen:

Tabelle 5

**Emissionswerte für Viskose- und Modalfasern**

Faserart	Schwefelemissionen in die Luft — Grenzwert (g/kg)	Zinkemissionen in Gewässer — Grenzwert (g/kg)	CSB-Messungen in Gewässern — Grenzwert (g/kg)	SO <sub>4</sub> <sup>2-</sup> -Emissionen in Gewässer — Grenzwert (g/kg)
Stapelfaser	20	0,05	5	300
Filamentfaser				
— Chargenwäsche	40	0,10	5	200
— Integrierte Wäsche	170	0,50	6	250

Anmerkung: Die Grenzwerte werden als Jahresdurchschnitt ausgedrückt. Alle Werte sind in g Schadstoff/kg Produkt angegeben.

**Beurteilung und Prüfung:**

- a) Der Antragsteller muss dokumentieren und nachweisen, dass der vorgeschriebene Prozentsatz der Faserzellstofflieferanten in den betreffenden Produktionsstätten über die entsprechende Ausrüstung zur Energieerzeugung und/oder zur Rückgewinnung und Herstellung von Nebenprodukten verfügt. Zudem ist die Liste dieser Faserzellstofflieferanten vorzulegen.
- b) In Bezug auf die Prüfmethoden:
- i) Der Antragsteller legt ausführliche Unterlagen und Prüfberichte vor, aus denen hervorgeht, dass dieses Kriterium erfüllt ist, sowie eine entsprechende Erklärung.
  - ii) Schwefelemissionen in die Luft: Verwendung der Methode gemäß EN 14791, EPA Nr. 8, 15A, 16A oder 16B oder DIN 38405-D27.
  - iii) Zinkemissionen in Gewässer: Verwendung der Methode gemäß EN ISO 11885.
  - iv) CSB-Messungen in Gewässern: Verwendung der Methode gemäß ISO 6060, DIN ISO 15705, DIN 38409-01 oder DIN 38409-44.
  - v) SO<sub>4</sub><sup>2-</sup>(Sulfat)-Emissionen in Gewässer: Verwendung der Methode gemäß ISO 22743.
  - vi) Prüfmethoden, deren Anwendungsbereich und Anforderungsstandards als gleichwertig mit den genannten nationalen und internationalen Normen angesehen werden und deren Gleichwertigkeit von einem unabhängigen Dritten bestätigt wurde, werden akzeptiert.
  - vii) Die einzelnen Unterlagen und Prüfberichte müssen Angaben zur Häufigkeit der Messungen für S, Zn, CSB und SO<sub>4</sub><sup>2-</sup> enthalten. CSB, S, Zn und SO<sub>4</sub><sup>2-</sup> werden mindestens wöchentlich gemessen, zusätzlich zu etwaigen in den Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Messungen.

**Kriterium 3. Baumwolle und andere natürliche zellulosehaltige Samenfasern****3.1. Herkunft und Rückverfolgbarkeit von Baumwolle und anderen natürlichen zellulosehaltigen Samenfasern**

Dieses Kriterium gilt für Baumwolle und andere natürliche zellulosehaltige Samenfasern mit einem Massenanteil von  $\geq 1\%$  am Endprodukt.

- a) Die gesamte Baumwolle und alle anderen natürlichen zellulosehaltigen Samenfasern müssen gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 834/2007 des Rates <sup>(9)</sup> und der Verordnung (EU) 2018/848 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(10)</sup>, des National Organic Program (NOP <sup>(11)</sup>) der USA oder gleichwertigen rechtlichen Verpflichtungen der Handelspartner der Europäischen Union angebaut werden. Der Anteil ökologischer/biologischer Baumwolle kann Baumwolle aus ökologischem/biologischem Anbau und Übergangsbaumwolle umfassen.
- b) Gemäß dem Kriterium 3.1 Buchstabe a angebaute Baumwolle und andere natürliche zellulosehaltige Samenfasern, die zur Herstellung absorbierender Hygieneprodukte verwendet werden, müssen rückverfolgbar sein.

Rückholbändchen für Tampons sind von dieser Anforderung ausgenommen.

#### **Beurteilung und Prüfung:**

- a) Eine unabhängige Kontrollstelle muss bescheinigen, dass der Anteil ökologischer/biologischer Baumwolle und/oder anderer natürlicher zellulosehaltiger Samenfasern gemäß den Produktions- und Kontrollvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 834/2007 und der Verordnung (EU) 2018/848, dem NOP der USA oder gleichwertigen rechtlichen Verpflichtungen anderer Handelspartner der Europäischen Union erzeugt wurde. Die Überprüfung erfolgt jährlich und für jedes Ursprungsland.
- b) Der Antragsteller muss die Einhaltung der Anforderung in Bezug auf den Materialanteil für die jährliche Menge an Baumwolle und/oder anderen natürlichen zellulosehaltigen Samenfasern, die zur Herstellung des Endprodukts/der Endprodukte gekauft werden, jährlich und für jede Produktlinie nachweisen. Es sind Belege über Transaktionen oder Rechnungen vorzulegen, aus denen die pro Jahr von Landwirten oder Erzeugergruppierungen gekaufte Menge an Baumwolle und/oder anderen natürlichen zellulosehaltigen Samenfasern und das Gesamtgewicht zertifizierter Ballen hervorgehen.

#### **3.2. Bleichen von Baumwolle und anderen natürlichen zellulosehaltigen Samenfasern**

Baumwolle und andere natürliche zellulosehaltige Samenfasern dürfen nur unter Einsatz von TCF-Technologien gebleicht werden.

Dieses Unterkriterium gilt nicht für Baumwoll-Linters zur Herstellung von Faserzellstoff.

#### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Erklärung des Lieferanten von Baumwolle und/oder anderen natürlichen zellulosehaltigen Samenfasern vor, aus der hervorgeht, dass TCF-Technologien eingesetzt werden.

#### **Kriterium 4. Herstellung von synthetischen Polymeren und Kunststoffen**

Dieses Kriterium gilt für alle synthetischen Polymere und Kunststoffe mit einem Massenanteil von  $\geq 5$  % am Endprodukt und/oder an der Verpackung.

Produktionsanlagen, in denen im Endprodukt verwendete synthetische Polymere und Kunststoffe hergestellt werden, müssen über Systeme verfügen zur

- a) Wassereinsparung. Das Wassermanagementsystem ist zu dokumentieren oder zu erläutern und muss zumindest Angaben zu den folgenden Aspekten enthalten: Überwachung des Wasserflusses; Nachweis von umlaufendem Wasser in geschlossenen Systemen; Ziele und Vorgaben zur kontinuierlichen Verbesserung in Bezug auf die Verringerung des Abwasseranfalls und Optimierungsgrade (falls relevant, d. h., wenn in der Anlage Wasser verwendet wird);
- b) integrierten Abfallbewirtschaftung in Form eines Plans, der für alle in den Produktionsanlagen anfallenden Abfälle andere Behandlungsmöglichkeiten als die Beseitigung vorsieht und die Abfallhierarchie in Bezug auf Vermeidung, Wiederverwendung, Recycling, Verwertung und endgültige Beseitigung von Abfällen beachtet. Der Abfallbewirtschaftungsplan ist zu dokumentieren oder zu erläutern und muss zumindest Angaben zu den folgenden Aspekten enthalten: Trennung verschiedener Abfallfraktionen; Behandlung, Sammlung, Trennung und Nutzung recyclingfähiger Materialien aus dem Abfallstrom; Verwertung von Materialien für andere Zwecke; Behandlung, Sammlung, Trennung und Beseitigung gefährlicher Abfälle entsprechend den Anforderungen der zuständigen kommunalen und nationalen Regulierungsbehörden; Ziele und Vorgaben für kontinuierliche Verbesserungen in Bezug auf Abfallvermeidung, Wiederverwendung, Recycling und Verwertung von Abfallfraktionen, die sich nicht vermeiden lassen (einschließlich energetischer Verwertung);

<sup>(9)</sup> Verordnung (EG) Nr. 834/2007 des Rates vom 28. Juni 2007 über die ökologische/biologische Produktion und die Kennzeichnung von ökologischen/biologischen Erzeugnissen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 2092/91 (ABl. L 189 vom 20.7.2007, S. 1).

<sup>(10)</sup> Verordnung (EU) 2018/848 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die ökologische/biologische Produktion und die Kennzeichnung von ökologischen/biologischen Erzeugnissen sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 834/2007 des Rates, PE/62/2017/REV/1 (ABl. L 150 vom 14.6.2018, S. 1).

<sup>(11)</sup> National Organic Program — ein Regelwerk des Agricultural Marketing Service vom 21.12.2000, 65 FR 80547.

- c) Optimierung der Energieeffizienz und des Energiemanagements. Das Energiemanagementsystem muss sich auf alle energieverbrauchenden Anlagen und Geräte beziehen, einschließlich Maschinen, Beleuchtung, Klimaanlage und Kühlung. Das Energiemanagementsystem muss Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz umfassen und zumindest Angaben zu den folgenden Aspekten enthalten: Erstellung und Umsetzung eines Plans zur Erfassung von Energiedaten, um die wichtigsten Energiekennzahlen zu ermitteln; Analyse des Energieverbrauchs, einschließlich einer Liste der energieverbrauchenden Systeme, Prozesse und Anlagen; Ermittlung von Maßnahmen für eine effizientere Energienutzung; Vorgaben und Ziele für eine kontinuierliche Verbesserung in Bezug auf die Verringerung des Energieverbrauchs.

### Beurteilung und Prüfung:

Der Antragsteller legt eine Erklärung der Lieferanten der im Endprodukt und/oder in der Verpackung verwendeten synthetischen Polymere und Kunststoffe vor, aus der hervorgeht, dass sie das Kriterium erfüllen. Der Erklärung ist ein Bericht beizufügen, in dem die von den Lieferanten angewandten Verfahren zur Erfüllung der Anforderungen für jeden der betreffenden Standorte gemäß Normen wie ISO 14001 und/oder ISO 50001 für Wasser-, Abfall- und Energiepläne detailliert beschrieben werden.

Wird die Abfallbewirtschaftung ausgelagert, ist vom Subunternehmer ebenfalls eine Erklärung über die Einhaltung dieses Kriteriums vorzulegen.

Bei Antragstellern, die in das EMAS-Register (EU-System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung) eingetragen und/oder nach ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 oder einer gleichwertigen Norm bzw. einem gleichwertigen System zertifiziert sind, wird davon ausgegangen, dass sie diese Anforderungen erfüllen, wenn

- die Einbeziehung von Wasser-, Abfall- und Energiemanagementplänen für die Produktionsstätte(n) in die EMAS-Umwelterklärung des Unternehmens dokumentiert ist oder
- die Einbeziehung von Wasser-, Abfall- und Energiemanagementplänen für die Produktionsstätte(n) im Rahmen der ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 oder einer gleichwertigen Norm/einem gleichwertigen System ausreichend berücksichtigt wird.

### Kriterium 5. Biobasierte Kunststoffe

Dieses Kriterium gilt nur für das Endprodukt, separate Bestandteile und/oder Verpackungen mit einem Massenanteil an biobasiertem Kunststoff von > 1 %.

Der Antragsteller kann auf freiwilliger Basis einen bestimmten Prozentsatz der gesamten synthetischen Polymere und Kunststoffe im Verhältnis zum Gesamtgewicht der Polymere im Endprodukt (einschließlich superabsorbierender Polymere (SAP)), in den separaten Bestandteilen und/oder in der Verpackung, aus biobasierten Rohstoffen beziehen. Bei der Auswahl der Rohstoffe sollten die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft als Richtschnur dienen (zum Beispiel sollten die Hersteller vorrangig organische Abfälle und Nebenprodukte als Rohstoffe verwenden) <sup>(12)</sup>.

In diesem Fall gilt Folgendes:

- Das bessere Umweltprofil der biobasierten Rohstoffe, die zur Herstellung von biobasierten Kunststoffen im Endprodukt, in den separaten Bestandteilen und/oder in der Verpackung verwendet werden, ist gemäß den neuesten einschlägigen Methoden zur Bewertung der Auswirkungen von biobasierten Kunststoffen im Vergleich zu Kunststoffen auf fossiler Basis nachzuweisen <sup>(13)</sup>.
- Für biobasierte Rohstoffe, die zur Herstellung von biobasierten Kunststoffen im Endprodukt, in den separaten Bestandteilen und/oder in der Verpackung verwendet werden, müssen Chain of Custody-Zertifikate vorliegen, die von einem von der Europäischen Kommission offiziell anerkannten unabhängigen externen Zertifizierungssystem <sup>(14)</sup> ausgestellt wurden.

<sup>(12)</sup> Im Einklang mit der Mitteilung der Europäischen Kommission über einen EU-Politikrahmen für biobasierte, biologisch abbaubare und kompostierbare Kunststoffe. Abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0682&qid=1680246180511>.

<sup>(13)</sup> Die neuesten Methoden sind der von der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission entwickelte und als „LCA-Methode für Kunststoff“ bezeichnete Rahmen, abrufbar unter <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC125046>, oder die Empfehlung der Kommission vom 8.12.2022 zur Schaffung eines europäischen Bewertungsrahmens für „inhärent sichere und nachhaltige“ Chemikalien und Materialien, abrufbar unter <https://research-and-innovation.ec.europa.eu/system/files/2022-12/Commission%20recommendation%20-%20establishing%20a%20European%20assessment%20framework%20for%20safe%20and%20sustainable%20by%20design.PDF>.

<sup>(14)</sup> Gemäß den Nachhaltigkeitsanforderungen in Bezug auf die Beschaffung biobasierter Rohstoffe im Rahmen der überarbeiteten Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III). Die von der Europäischen Kommission offiziell anerkannten Zertifizierungssysteme sind hier abrufbar: [https://ec.europa.eu/energy/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes\\_en](https://ec.europa.eu/energy/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes_en).

Eine freiwillige Kennzeichnung, dass im Endprodukt, den separaten Bestandteilen und/oder in der Verpackung biobasierte Kunststoffe enthalten sind, ist möglich. In diesem Fall muss die Angabe lauten: „x % des im Produkt [in den separaten Bestandteilen und/oder der Verpackung] enthaltenen Kunststoffs sind biobasiert“ (wobei  $x > 1$  ist und  $x$  dem genauen und messbaren Anteil des biobasierten Kunststoffs im Produkt [in den separaten Bestandteilen und/oder der Verpackung] entspricht). Allgemeine Angaben wie „Biokunststoffe“, „biobasiert“, „pflanzlich“, „natürlich“ und Ähnliches sind nicht zulässig.

#### **Beurteilung und Prüfung:**

- a) Zum Nachweis des besseren Umweltprofils der für das Produkt, die separaten Bestandteile und/oder die Verpackung verwendeten biobasierten Kunststoffrohstoffe legt der Antragsteller eine unabhängige externe Zertifizierung vor, die sich auf die derzeit verfügbaren Methoden <sup>(15)</sup> bezieht.
- b) Der Antragsteller legt eine Konformitätserklärung vor, die durch ein gültiges, unabhängig zertifiziertes Chain of Custody-Zertifikat für die Lieferanten des gesamten im Produkt, den separaten Bestandteilen und/oder der Verpackung verwendeten biobasierten Kunststoffrohstoffe untermauert wird. Die Chain of Custody-Zertifikate müssen für die gesamte Geltungsdauer der Lizenz für das EU-Umweltzeichen gelten. Die zuständigen Stellen prüfen die Zertifikate zwölf Monate nach Erteilung der Lizenz für das EU-Umweltzeichen erneut.

Gegebenenfalls legt der Antragsteller ein hochauflösendes Foto der Verkaufsverpackung vor, auf dem die Angaben zum biobasierten Kunststoff deutlich zu erkennen sind. Die Bestimmung des biobasierten Kohlenstoffgehalts der synthetischen Polymere und Kunststoffe im Produkt, den separaten Bestandteilen und/oder der Verpackung muss nach Normen wie EN 16640 oder EN 16785 oder ASTM D 6866-12 erfolgen, die auf Radiokarbonmethoden beruhen. Ist die Bestimmung mittels Radiokarbonmethoden nicht möglich, darf die Massenbilanzmethode verwendet werden, wenn ein hohes Maß an Transparenz und Nachweisführung gewährleistet ist und durch vereinbarte Normen unterstützt wird.

Über das Book & Claim-System erworbene Zertifikate dürfen nicht verwendet werden, damit die Rückverfolgbarkeit der biobasierten Kunststoffrohstoffe gegeben ist. Der Nachweis des Kaufs von biobasierten Kunststoffrohstoffen erfolgt durch Verfahren nach dem System der Segregation oder Massenbilanzierung.

Falls gemäß dem Zertifizierungssystem nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass das gesamte Frischmaterial von nicht gentechnisch veränderten Arten stammen muss, sind zusätzliche Nachweise dafür zu erbringen.

#### **Kriterium 6. Materialeffizienz bei der Herstellung des Endprodukts**

Die Anforderungen dieses Kriteriums gelten für den Ort der Endfertigung des Produkts.

Die bei der Herstellung und Verpackung der Produkte anfallende Abfallmenge, die ohne energetische Verwertung einer Deponie oder der Verbrennung zugeführt wird, darf folgende Werte nicht überschreiten:

- a) 8 % Massenanteil an den Endprodukten bei Tampons,
- b) 4 % Massenanteil an den Endprodukten bei allen anderen Produkten.

#### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller muss bestätigen, dass die oben genannten Anforderungen erfüllt sind.

Der Antragsteller muss die Abfallmenge nachweisen, die während des Herstellungsprozesses nicht wiederverwendet bzw. nicht in Materialien und/oder Energie umgewandelt wird.

Der Antragsteller muss alle folgenden Angaben machen:

- a) Gewicht des Produkts und der Verpackung,
- b) alle während der Herstellung generierten Abfallströme,
- c) die jeweilige Behandlung der verwerteten Abfallfraktion und der einer Deponie oder der Verbrennung zugeführten Fraktion.

Die Abfallmenge, die deponiert oder ohne energetische Verwertung verbrannt wird, wird als Differenz zwischen der angefallenen Abfallmenge und der Menge der verwerteten (wiederverwendeten, recycelten usw.) Abfälle berechnet.

<sup>(15)</sup> Derzeit verfügbare Methoden wie oben erläutert.

**Kriterium 7. Verbotene und Beschränkungen unterliegende Stoffe****7.1. Beschränkungen für Stoffe, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 eingestuft sind**

Dieses Unterkriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile.

Sofern in Tabelle 8 keine Ausnahmeregelung vorgesehen ist, dürfen das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile keine Inhaltsstoffe (allein oder in Gemischen) enthalten, die in eine Gefahrenklasse oder -kategorie gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 eingestuft sind bzw. denen einer der in Tabelle 6 aufgeführten entsprechenden Gefahrenhinweise zugeordnet wurde.

Tabelle 6

**Verbotene Gefahrenklassen und -kategorien sowie damit zusammenhängende Gefahrenhinweise**

Karzinogen, mutagen und reproduktionstoxisch	
Kategorien 1A und 1B	Kategorie 2
H340 Kann genetische Defekte verursachen	H341 Kann vermutlich genetische Defekte verursachen
H350 Kann Krebs erzeugen	H351 Kann vermutlich Krebs erzeugen
H350i Kann bei Einatmen Krebs erzeugen	—
H360F Kann die Fruchtbarkeit beeinträchtigen	H361f Kann vermutlich die Fruchtbarkeit beeinträchtigen
H360D Kann das Kind im Mutterleib schädigen	H361d Kann vermutlich das Kind im Mutterleib schädigen
H360FD Kann die Fruchtbarkeit beeinträchtigen. Kann das Kind im Mutterleib schädigen	H361fd Kann vermutlich die Fruchtbarkeit beeinträchtigen. Kann vermutlich das Kind im Mutterleib schädigen
H360Fd Kann die Fruchtbarkeit beeinträchtigen. Kann vermutlich das Kind im Mutterleib schädigen	H362 Kann Säuglinge über die Muttermilch schädigen
H360Df Kann das Kind im Mutterleib schädigen. Kann vermutlich die Fruchtbarkeit beeinträchtigen	
Akute Toxizität	
Kategorien 1 und 2	Kategorie 3
H300 Lebensgefahr bei Verschlucken	H301 Giftig bei Verschlucken
H310 Lebensgefahr bei Hautkontakt	H311 Giftig bei Hautkontakt
H330 Lebensgefahr bei Einatmen	H331 Giftig bei Einatmen
H304 Kann bei Verschlucken und Eindringen in die Atemwege tödlich sein	EUH070 Giftig bei Berührung mit den Augen
Spezifische Zielorgantoxizität	
Kategorie 1	Kategorie 2
H370 Schädigt die Organe	H371 Kann die Organe schädigen
H372 Schädigt die Organe bei längerer oder wiederholter Exposition	H373 Kann die Organe schädigen bei längerer oder wiederholter Exposition
Sensibilisierung der Atemwege oder der Haut	
Kategorie 1A	Kategorie 1B
H317 Kann allergische Hautreaktionen verursachen	H317 Kann allergische Hautreaktionen verursachen

H334 Kann bei Einatmen Allergie, asthmaartige Symptome oder Atembeschwerden verursachen	H334 Kann bei Einatmen Allergie, asthmaartige Symptome oder Atembeschwerden verursachen
Endokrine Disruptoren mit Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt	
Kategorie 1	Kategorie 2
EUH380: Kann beim Menschen endokrine Störungen verursachen	EUH381: Steht in dem Verdacht, beim Menschen endokrine Störungen zu verursachen
EUH430: Kann endokrine Störungen in der Umwelt verursachen	EUH431: Steht in dem Verdacht, endokrine Störungen in der Umwelt zu verursachen
Persistent, bioakkumulierbar und toxisch	
PBT	vPvB
EUH440: Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen	EUH441: Starke Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen
Persistent, mobil und toxisch	
PMT	vPvM
EUH450: Kann lang anhaltende und diffuse Verschmutzung von Wasserressourcen verursachen	EUH451: Kann sehr lang anhaltende und diffuse Verschmutzung von Wasserressourcen verursachen

Darüber hinaus dürfen das Endprodukt und die einzelnen darin enthaltenen Bestandteile keine Inhaltsstoffe (allein oder in Gemischen) in Konzentrationen von mehr als 0,010 % (Massenanteil) enthalten, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 einer der in Tabelle 7 aufgeführten Gefahrenklassen, -kategorien mit den zusammenhängenden Gefahrenhinweisen zugeordnet sind, es sei denn, in Tabelle 8 ist eine Ausnahme vorgesehen.

Tabelle 7

### Beschränkende Gefahrenklassen und -kategorien sowie damit zusammenhängende Gefahrenhinweise

Gewässergefährdend	
Kategorien 1 und 2	Kategorien 3 und 4
H400 Sehr giftig für Wasserorganismen	H412 Schädlich für Wasserorganismen, mit langfristiger Wirkung
H410 Sehr giftig für Wasserorganismen, mit langfristiger Wirkung	H413 Kann für Wasserorganismen schädlich sein, mit langfristiger Wirkung
H411 Giftig für Wasserorganismen, mit langfristiger Wirkung	
Die Ozonschicht schädigend	
H420 Schädigt die öffentliche Gesundheit und die Umwelt durch Ozonabbau in der äußeren Atmosphäre	

Tabelle 8

**Ausnahmen von Beschränkungen für Stoffe mit einer harmonisierten Einstufung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008**

Stoffart	Ausgenommene Gefahrenklasse, -kategorie und Gefahrenhinweis	Ausnahmevoraussetzung
2-Methyl-2H-isothiazol-3-on (MIT)	H400, H314, H301, H311, H318, H410, H330 und H317	Nur in wasserlöslichen Druckfarben und in einer Konzentration von weniger als 15 ppm in der Farbe (vor dem Auftrag) und von weniger als 0,1 ppm im Endprodukt. Die Druckfarbe muss dem Unterkriterium 7.3.4 entsprechen.
Dipropylenglykoldibenzoat	H412	Nur in Heißschmelzklebern, die als Nässeindikator dienen.
Stoffe und Gemische mit einer harmonisierten Einstufung als H304	H304	Stoffe mit einer Viskosität unter 20,5 cSt bei 40 °C.
Titandioxid (Nanoform)	H351	Nur bei Verwendung als Pigment. Darf weder in Pulverform noch als Spray verwendet werden.

Die Gefahrenhinweise beziehen sich in der Regel auf Stoffe. Wenn jedoch keine Informationen zu Stoffen verfügbar sind, kommen die Einstufungsregeln für Gemische zur Anwendung.

Für die Verwendung von Stoffen oder Gemischen, die beim Herstellungsprozess chemisch so verändert werden, dass die jeweilige Gefahr, wegen der der Stoff oder das Gemisch gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 eingestuft wurde, nicht mehr besteht, gelten die vorstehenden Anforderungen nicht.

Dieses Kriterium gilt nicht für

- Stoffe, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 gemäß Artikel 2 Absatz 2 der genannten Verordnung fallen;
- Stoffe, die unter Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 fallen, in dem die Kriterien festgelegt sind, nach denen unter Anhang V der Verordnung fallende Stoffe von den Anforderungen in Bezug auf Registrierung, nachgeschaltete Anwender und Bewertung ausgenommen werden.

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung von Unterkriterium 7.1 zusammen mit einschlägigen Erklärungen der Hersteller der Bestandteile, einer Liste aller verwendeten Chemikalien, dem jeweiligen Sicherheitsdatenblatt oder einer Erklärung des Chemikalienlieferanten sowie allen relevanten Erklärungen vor, aus denen hervorgeht, dass die Anforderung erfüllt wird.

Bei Stoffen, die Beschränkungen unterliegen, und unvermeidbaren Verunreinigungen, die laut Einstufung Beschränkungen unterliegen, werden die Konzentration des Beschränkungen unterliegenden Stoffes oder der Verunreinigung und ein angenommener Retentionsfaktor von 100 % zur Abschätzung der im Endprodukt verbleibenden Menge des Beschränkungen unterliegenden Stoffes oder der Verunreinigung verwendet. Verunreinigungen können im chemischen Produkt bis zu einem Massenanteil von 0,0100 % vorhanden sein, sofern unter Kriterium 7.3.8 keine weiteren Beschränkungen vorgesehen sind. Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie aus Inhaltsstoffen freigesetzt oder abgebaut werden, gelten als Inhaltsstoffe und nicht als Verunreinigungen.

Jede Abweichung von einem Retentionsfaktor von 100 % (z. B. Lösungsmittelverdampfung) oder eine chemische Veränderung einer Verunreinigung, die Beschränkungen unterliegt, ist zu begründen.

Für Stoffe, die vom Unterkriterium 7.1 ausgenommen sind (siehe Anhänge IV und V der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006), ist eine diesbezügliche Erklärung des Antragstellers als Konformitätsnachweis ausreichend.

Da mehrere Produkte oder potenzielle Produkte, bei denen dieselben Prozesschemikalien eingesetzt werden, unter dieselbe EU-Umweltzeichenlizenz fallen können, muss die Berechnung für jede Verunreinigung nur für das Produkt oder den Bestandteil unter dieser Lizenz vorgelegt werden, das/der die ungünstigsten Eigenschaften aufweist (z. B. der am stärksten bedruckte Bestandteil bei einer Prüfung auf Druckfarben, die laut Einstufung Beschränkungen unterliegen).

Der obige Nachweis kann auch direkt von jedem Lieferanten in der Lieferkette des Antragstellers an die zuständige Stelle übermittelt werden.

## 7.2. **Besonders besorgniserregende Stoffe (SVHC)**

Dieses Unterkriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile.

Das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile dürfen keine Inhaltsstoffe (allein oder in Gemischen) enthalten, die die Kriterien gemäß Artikel 57 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 erfüllen, nach dem in Artikel 59 der genannten Verordnung beschriebenen Verfahren ermittelt und in die Liste der für eine Zulassung infrage kommenden besonders besorgniserregenden Stoffe aufgenommen wurden.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung vor, aus der hervorgeht, dass das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile keine SVHC enthalten. Der Erklärung sind Sicherheitsdatenblätter für alle gelieferten Chemikalien und Materialien beizufügen, die zur Herstellung des Endprodukts und der darin enthaltenen Bestandteile verwendet werden.

Die als SVHC eingestuften Stoffe, die in der Liste der für eine Zulassung infrage kommenden Stoffe gemäß Artikel 59 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 aufgeführt sind, sind unter folgender Adresse abrufbar:

<https://www.echa.europa.eu/candidate-list-table>.

Bei der Einreichung des Antrags auf Erteilung des EU-Umweltzeichens ist auf die Liste Bezug zu nehmen.

Bei unvermeidbaren Verunreinigungen, die als SVHC eingestuft wurden, werden die Konzentration der Verunreinigung und ein angenommener Retentionsfaktor von 100 % zur Abschätzung der im Endprodukt verbleibenden SVHC-Verunreinigung herangezogen. Verunreinigungen können im chemischen Produkt bis zu einem Massenanteil von 0,0100 % vorhanden sein, sofern unter Kriterium 7.3.8 keine weiteren Beschränkungen vorgesehen sind. Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie aus Inhaltsstoffen freigesetzt oder abgebaut werden, gelten als Inhaltsstoffe und nicht als Verunreinigungen.

Jede Abweichung von einem Retentionsfaktor von 100 % (z. B. Lösungsmittelverdampfung) oder eine chemische Veränderung einer SVHC-Verunreinigung ist zu begründen.

## 7.3. **Sonstige spezifische Einschränkungen**

### 7.3.1. *Spezifische verbotene Stoffe*

Dieses Unterkriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile.

Die folgenden Stoffe dürfen weder dem im Endprodukt verwendeten chemischen Produkt noch einem seiner Bestandteile (allein oder in Gemischen) zugefügt werden:

- a) 5-Chlor-2-methyl-4-isothiazolin-3-on (CMIT);
- b) Acrylamid in superabsorbierenden Polymeren;
- c) Alkylphenoethoxylate (APEO) und andere Alkylphenolderivate [1]. Sterisch gehinderte phenolische Antioxidantien mit einer molaren Masse (M) von > 600 g/mol sind zulässig;
- d) Antibakterielle Mittel (z. B. Nanosilber und Triclosan);
- e) Formaldehyd und Formaldehydabspalter [2];
- f) Nitromoschus- und polyzyklische Moschusverbindungen;
- g) Zinnorganische Verbindungen, die als Katalysator bei der Herstellung von Silikon eingesetzt werden;
- h) Parabene;
- i) Phthalate [3];
- j) Stoffe mit endokrinschädigenden Eigenschaften;
- k) Stoffe, die in der Prioritätenliste der EU als potenzielle endokrine Disruptoren der Kategorie 1 oder 2 eingestuft werden und weiter auf ihre endokrinschädigende Wirkung untersucht werden sollen.

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung des Unterkriteriums vor, die gegebenenfalls durch Erklärungen der Lieferanten ergänzt wird. Die in diesem Unterkriterium aufgeführten Stoffe sind nur als Verunreinigungen zulässig, und zwar in Konzentrationen von weniger als 0,0100 % Massenanteil am chemischen Produkt, sofern keine weiteren Beschränkungen gemäß Kriterium 7.3.8 gelten. Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie aus Inhaltsstoffen freigesetzt oder abgebaut werden, gelten als Inhaltsstoffe und nicht als Verunreinigungen.

[Anmerkungen:

- [1] Stoffname (Substance name) = „Alkylphenol“ unter: <https://echa.europa.eu/de/advanced-search-for-chemicals>.
- [2] Die Verwendung von Formaldehyd und Formaldehydabspaltern in Klebstoffen wird durch das Unterkriterium 7.3.5 geregelt.
- [3] DINP kann zugelassen werden, wenn es in Klebstoffformulierungen in einer Höchstkonzentration von 0,010 % Massenanteil an der Klebstoffformulierung verwendet wird.]

**7.3.2.           Duftstoffe**

Dieses Unterkriterium gilt für das Endprodukt, alle darin enthaltenen Bestandteile, die separaten Bestandteile und die Verpackung.

Duftstoffe dürfen weder dem Endprodukt noch seinen Bestandteilen, den separaten Bestandteilen oder der Verpackung zugesetzt werden.

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung des Unterkriteriums vor.

**7.3.3.           Lotionen**

Dieses Unterkriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile.

Lotionen dürfen weder im Produkt noch in einem seiner Bestandteile verwendet werden.

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung des oben genannten Unterkriteriums vor.

**7.3.4.           Druckfarben und Farbstoffe**

Dieses Unterkriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile. Diese Anforderung gilt nicht für die separaten Bestandteile, die Verkaufsverpackung und die Informationsblätter.

- a) Das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile dürfen weder gefärbt noch bedruckt werden.
- b) Die folgenden Bestandteile sind ausgenommen und dürfen gefärbt oder bedruckt werden:
  - i) Rückholbändchen für Tampons;
  - ii) Schließsysteme;
  - iii) Materialien, die nicht direkt mit der Haut in Berührung kommen, wenn die Druckfarbe oder der Farbstoff bestimmte Funktionen erfüllt (z. B. Verringerung der Sichtbarkeit des Produkts durch weiße oder helle Kleidung, Markierung der Landezone für Klebebänder, Anzeigen von Nässe, Anzeigen der Rückseite eines Produkts) oder dekorativen Zwecken dient.

In diesen Fällen muss der Gehalt an Antimon, Arsen, Barium, Kadmium, Chrom, Blei, Quecksilber, Selen, primären aromatischen Aminen und polychloriertem Biphenyl, die als Verunreinigungen in den Farbstoffen und Druckfarben vorkommen, unter den in der Entschlüsselung AP (89) 1 des Europarats über die Verwendung von Farbstoffen in Kunststoffen, die mit Lebensmitteln in Berührung kommen <sup>(16)</sup>, angegebenen Grenzwerten liegen.

Die verwendeten Farbstoffe müssen darüber hinaus die folgenden Anforderungen erfüllen:

- a) bei Verwendung in Kunststoffen: BfR-Empfehlung IX. Farbmittel zum Einfärben von Kunststoffen und anderen Polymeren für Bedarfsgegenstände <sup>(17)</sup> oder Anhang 2 <sup>(18)</sup> und Anhang 10 <sup>(19)</sup> der Schweizer Verordnung 817.023.21,
- b) bei Verwendung in zellulosehaltigen Materialien: BfR-Empfehlung XXXVI. Papiere, Kartons und Pappen für den Lebensmittelkontakt <sup>(20)</sup>.

Die verwendeten Farbstoffe und Druckfarben müssen zudem den Unterkriterien 7.1 und 7.2 entsprechen.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung des oben genannten Unterkriteriums vor, die gegebenenfalls durch Erklärungen der Lieferanten untermauert wird.

Werden Farbstoffe und/oder Druckfarben verwendet, so ist ihr Vorhandensein unter Angabe der spezifischen Funktion zu begründen, und es sind Unterlagen vorzulegen, um sicherzustellen, dass die Verunreinigungen im Farbstoff bzw. in der Druckfarbe der Entschlüsselung AP (89) 1 des Europarates entsprechen und dass die verwendeten Farbstoffe gemäß der BfR-Empfehlung IX. *Farbmittel zum Einfärben von Kunststoffen und anderen Polymeren für Bedarfsgegenstände*, Anhang 2 und Anhang 10 der Schweizer Verordnung 817.023.21 oder der BfR-Empfehlung XXXVI. *Papiere, Kartons und Pappen für den Lebensmittelkontakt* zugelassen sind.

#### *7.3.5. Weitere Beschränkungen für Klebstoffe*

Der Gehalt an freiem Formaldehyd in ausgehärtetem Klebstoff darf 10 ppm nicht übersteigen. Die Obergrenze für während der Klebstoffherstellung entstehendes Formaldehyd beträgt 250 ppm, gemessen in der frisch hergestellten Polymerdispersion. Schmelzklebstoffe sind von dieser Anforderung ausgenommen.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung vor, aus der hervorgeht, dass das oben genannte Unterkriterium erfüllt wird, und gegebenenfalls Erklärungen der Lieferanten sowie Sicherheitsdatenblätter (SDB) für alle Stoffe/Gemische und deren Konzentration im Klebstoff.

Der Antragsteller muss außerdem Prüfergebnisse für den Formaldehydgehalt gemäß der Prüfmethode ISO 14184-1:2011 oder einer gleichwertigen Methode vorlegen.

#### *7.3.6. Superabsorbierende Polymere (SAP)*

Für im Produkt verwendete superabsorbierende Polymere gilt:

- a) Sie dürfen höchstens 1 000 ppm Restmonomere [4] enthalten, denen die H-Sätze gemäß dem Unterkriterium 7.1 zugeordnet sind. Bei Natriumpolyacrylat gilt dieser Grenzwert für die Summe der nicht reagierten Acrylsäure und Vernetzungsmittel.
- b) Sie dürfen höchstens 10 % Massenanteil wasserlösliche Extrakte [5] enthalten, und diese müssen den Unterkriterien 7.1, 7.2 und 7.3.1 entsprechen. Bei Natriumpolyacrylat handelt es sich dabei um Monomere und Oligomere der Acrylsäure, deren molare Masse unter jener des superabsorbierenden Polymers liegt (gemäß ISO 17190).
- c) In superabsorbierenden Polymeren darf kein Acrylamid enthalten sein.

<sup>(16)</sup> Council of Europe, Committee of Ministers, Resolution AP (89) 1 on the use of colorants in plastic materials coming into contact with food. Abrufbar unter: <https://rm.coe.int/16804f8648>

<sup>(17)</sup> <https://www.bfr.bund.de/cm/349/IX-Colorants-for-Plastics-and-other-Polymers-Used-in-Commodities.pdf>

<sup>(18)</sup> [https://www.blv.admin.ch/dam/blv/fr/dokumente/lebensmittel-und-ernaehrung/rechts-und-vollzugsgrundlagen/lebensmit-telrecht2017/anhang2-verordnung-materialien-kontakt-lm-gg.pdf.download.pdf/Annexe\\_2.pdf](https://www.blv.admin.ch/dam/blv/fr/dokumente/lebensmittel-und-ernaehrung/rechts-und-vollzugsgrundlagen/lebensmit-telrecht2017/anhang2-verordnung-materialien-kontakt-lm-gg.pdf.download.pdf/Annexe_2.pdf)

<sup>(19)</sup> <https://www.blv.admin.ch/dam/blv/en/dokumente/lebensmittel-und-ernaehrung/rechts-und-vollzugsgrundlagen/lebensmit-telrecht2017/anhang10-verordnung-materialien-kontakt-lm-gg.pdf.download.pdf/Annex-10-ordinance-fdha-materials-and-articles-intended-to-come-into-contact-with-food-stuffs.pdf>

<sup>(20)</sup> <https://www.dssmith.com/contentassets/1bbf9877253f458aa0eed26b76f2d705/360-english.pdf>

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung vor, aus der hervorgeht, dass dieses Unterkriterium erfüllt wird, sowie gegebenenfalls Erklärungen der Lieferanten und Sicherheitsdatenblätter (SDB) für alle Stoffe/Gemische und deren Konzentration im Endprodukt.

Darüber hinaus muss der Antragsteller eine Erklärung des Lieferanten vorlegen, aus der die Zusammensetzung des/der im Produkt verwendeten superabsorbierenden Polymers/Polymere und die Menge der wasserlöslichen Extrakte in dem/den superabsorbierenden Polymer(en) hervorgeht. Die Erklärung muss durch Sicherheitsdatenblätter oder Prüfergebnisse mit Angabe der im SAP enthaltenen Restmonomere und deren Mengen untermauert werden. Empfohlene Prüfmethode sind ISO 17190 und WSP 210. Bei den geprüften Mengen an Restmonomeren und löslichen Extrakten muss es sich um Durchschnittswerte aus wiederholten Messungen über einen bestimmten Zeitraum handeln. Die verwendeten Analysemethoden und die Häufigkeit der Messungen sind zu beschreiben, und es sind Angaben zu den mit der Analyse betrauten Laboratorien zu machen.

[Anmerkungen:

[4] Unter Restmonomeren versteht man die Summe der nicht reagierten Acrylsäure und Vernetzungsmittel.

[5] Bei den wasserlöslichen Extrakten in SAP handelt es sich um Monomere und Oligomere der Acrylsäure mit einer geringeren molaren Masse als jener der SAP sowie um Salze.]

7.3.7. *Silikon*

Dieses Unterkriterium gilt für die abziehbare Schutzfolie.

- a) Lösemittelbasierte Silikonbeschichtungen dürfen nicht verwendet werden.
- b) Octamethylcyclotetrasiloxan D4 (CAS-Nr. 556-67-2), Decamethylcyclopentasiloxan D5 (CAS-Nr. 541-02-6) und Dodecamethylcyclohexasiloxan D6 (CAS-Nr. 540-97-6) dürfen im Silikongemisch [6] nicht in Konzentrationen von über 800 ppm (0,08 % Massenanteil) vorhanden sein. Der Grenzwert von 800 ppm ist für jeden Stoff einzeln anzuwenden.

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine vom Hersteller der abziehbaren Schutzfolie unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung dieses Unterkriteriums sowie die Sicherheitsdatenblätter vor.

[Anmerkung:

[6] Mit Silikongemisch ist hier das flüssige Gemisch aus zwei oder mehr Silikonrohstoffen gemeint, das als Überzug auf dem Schutzpapier oder als Schutzbeschichtung der abziehbaren Schutzfolie bei einigen Damenhygieneprodukten (z. B. Slipeinlagen und Damenbinden) oder auf Klebestreifen von Windeln verwendet wird.]

7.3.8. *Sonstige besorgniserregende Chemikalien*

Dieses Unterkriterium gilt für Verunreinigungen im Endprodukt.

Die folgenden Chemikalien dürfen im Endprodukt nicht in einer höheren als der in Tabelle 9 angegebenen Konzentration enthalten sein.

Tabelle 9

**Liste der Chemikalien, die Beschränkungen unterliegen**

Stoffe	Beschränkungen
Formaldehyd	< 16 ppm
Dibenzo-p-dioxine (PCDD): 2,3,7,8-TCDD; 1,2,3,7,8-PeCDD; 1,2,3,4,7,8-HxCDD; 1,2,3,6,7,8-HxCDD; 1,2,3,7,8,9-HxCDD; 1,2,3,4,6,7,8-HpCDD; OCDD	Summe der TEQ der nachgewiesenen Kongenere von PCDD, PCDF und DLPCB < 2ng/kg
Dibenzofurane (PCDF): 2,3,7,8-TCDF; 1,2,3,7,8-PeCDF; 2,3,4,7,8-PeCDF; 1,2,3,4,7,8-HxCDF; 1,2,3,6,7,8-HxCDF; 1,2,3,7,8,9-HxCDF; 2,3,4,6,7,8-HxCDF; 1,2,3,4,6,7,8-HpCDF; 1,2,3,4,7,8,9-HpCDF; OCDF	
DL-PCB: PCB 77; PCB 81; PCB 126; PCB 169; PCB 105; PCB 114; PCB 118; PCB 123; PCB 156; PCB 157; PCB 167; PCB 189	

Stoffe	Beschränkungen
PAK	
Benzo[a]anthracen; Benzo[a]pyren; Benzo[e]pyren; Chrysen; Benzo[b]fluoranthren; Benzo[k]fluoranthren; Dibenzo[a,h]anthracen; Benzo[j]fluoranthren; Benzo[g,h,i]perylen; Indeno[1,2,3,cd]pyren; Phenanthren; Pyren; Anthracen; Fluoranthren; Naphthalin	Jeder PAK < 0,2 mg/kg Summe der PAK < 1 mg/kg
Phenole	
Bisphenol A	< 0,02 %
Nonylphenoldiethoxylat	< 10 mg/kg
Nonylphenol	< 10 mg/kg
Phthalate	
DINP, DEHP, DNOP, DIDP, BBP, DBP, DiBP, DIHP, BMEP, DPP/DIPP, DnPP, DnHP, DMP, DHNUP, DCHP, DHxP, DIHxP, DIOP, DPrP, DNP, 1,2-Benzoldicarbonsäure, Di-C6-10-Alkylester und 1,2-Benzoldicarbonsäure, gemischte Decyl-, Hexyl- und Octyldiester	jeweils < 0,01 %
Pestizide	
Glyphosat	< 0,5 mg/kg
AMPA	< 0,5 mg/kg
Quintozen	< 0,5 mg/kg
Hexachlorbenzol	< 0,5 mg/kg
Zinnorganische Verbindungen	
Tributylzinn	< 2 ppb
Andere zinnorganische Verbindungen: Monobutylzinn; Dibutylzinn; Triphenylzinn; Dioctylzinn; Monoocetylzinn	Jede zinnorganische Verbindung < 10 ppb
Schwermetalle	
Antimon	< 30 mg/kg
Cadmium	< 0,1 mg/kg
Chrom	< 1 mg/kg
Blei	< 0,2 mg/kg
Quecksilber	< 0,02 mg/kg

### Beurteilung und Prüfung:

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung des oben genannten Unterkriteriums vor, die gegebenenfalls durch Erklärungen der Lieferanten untermauert wird.

Darüber hinaus muss der Antragsteller die Ergebnisse der am Endprodukt durchgeführten Analysen vorlegen. Die Prüfungen müssen an einem repräsentativen Produkt durchgeführt werden. Bei auf gleiche Weise hergestellten Produkten (z. B. Hygieneprodukte in verschiedenen Größen), reicht es aus, die Prüfungen an einer der Produktgrößen durchzuführen. Alternativ können die Analysen für jedes Material, aus dem das (repräsentative) Endprodukt besteht, separat durchgeführt werden. Die angewendeten Analysemethoden und der Zeitpunkt der Messungen sind zu beschreiben, und es sind Angaben zu den mit der Analyse betrauten Laboratorien zu machen. Empfohlene Prüfmethode sind NWSP 360.1R0 oder gleichwertig für die Probenvorbereitung, NWSP 360.2R0 oder gleichwertig für die Analytextraktion und NWSP 360.3R0 oder gleichwertig für die instrumentelle Analyse. Die Messungen müssen mindestens einmal jährlich erfolgen.

**Kriterium 8. Verpackung**

Unter diesem Kriterium werden die Anforderungen an Verkaufs- und Umverpackungen festgelegt.

Umverpackungen sind zu vermeiden oder dürfen nur aus Pappe und/oder Papier bestehen.

a) Für Verpackungen verwendete Pappe und/oder verwendetes Papier

Verkaufsverpackungen aus Pappe und/oder Papier müssen mindestens 40 % recyceltes Material enthalten.

Umverpackungen aus Pappe und/oder Papier müssen mindestens 80 % recyceltes Material enthalten.

Für den Rest (100 % minus Anteil an recyceltem Material) der Pappe und/oder des Papiers für Verkaufs- und Umverpackungen müssen gültige Zertifikate für nachhaltige Forstwirtschaft vorliegen, die von einem unabhängigen externen Zertifizierungssystem wie FSC, PEFC oder einem gleichwertigen System ausgestellt wurden. Die Zertifizierungsstellen, die Zertifikate für nachhaltige Forstwirtschaft ausstellen, müssen von dem betreffenden Zertifizierungssystem akkreditiert bzw. anerkannt sein.

b) Für Verpackungen verwendete Kunststoffe

— Bis zum 31. Dezember 2026 müssen Verkaufsverpackungen aus Kunststoff mindestens 20 % recyceltes Material enthalten.

— Ab dem 1. Januar 2027 müssen Verkaufsverpackungen aus Kunststoff mindestens 35 % recyceltes Material enthalten.

c) Recyclingfähigkeit

Der für das Recycling zur Verfügung stehende Anteil der Verkaufsverpackungen (entweder aus Pappe und/oder Papier oder aus Kunststoff) und der Umverpackungen (aus Pappe und/oder Papier) muss mindestens 95 % Massenanteil betragen, während die restlichen 5 % mit dem Recycling kompatibel sein müssen.

d) Zusätzliche Anforderungen

— Die Verwendung von Verbundverpackungen (Verkaufs- und Umverpackungen), Mischkunststoffen oder die Beschichtung von Kartons und/oder Papier mit Kunststoffen oder Metallen sind nicht zulässig.

— Der Rezyklatanteil und die Recyclingfähigkeit von Verkaufs- und Umverpackungen sind auf der Verkaufsverpackung anzugeben.

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt (1) eine unterzeichnete Konformitätserklärung vor, in der der Prozentsatz des Rezyklatanteils an der Verkaufs- und gegebenenfalls der Umverpackung angegeben ist, (2) eine Konformitätserklärung, aus der die Recyclingfähigkeit der Verkaufs- und Umverpackung hervorgeht, und (3) ein hochauflösendes Foto der Verkaufsverpackung, auf dem die Informationen über den Rezyklatanteil und die Recyclingfähigkeit an der Verkaufs- und Umverpackung deutlich zu erkennen sind.

Die Konformitätserklärung mit Angabe der Prozentsätze für den Rezyklatanteil für Verkaufsverpackungen muss von den zuständigen Stellen nach dem 1. Januar 2027 erneut überprüft werden.

Darüber hinaus muss der Antragsteller geprüfte Buchführungsunterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass der Restanteil (100 % minus Anteil an recyceltem Material) der Pappe und/oder des Papiers für Verkaufs- und Umverpackungen als zertifiziertes Material nach den geltenden FSC-, PEFC- oder gleichwertigen Regelungen gilt. Die geprüften Buchführungsunterlagen müssen für die gesamte Geltungsdauer der Lizenz für das EU-Umweltzeichen gelten. Die zuständigen Stellen prüfen die Buchführungsunterlagen zwölf Monate nach Erteilung der Lizenz für das EU-Umweltzeichen erneut.

Der Rezyklatanteil ist anhand der Norm EN 45557 oder der ISO 14021 zu überprüfen, während die Recyclingfähigkeit nach EN 13430 oder ISO 18604 zu überprüfen ist.

Der Kunststoffrezyklatanteil an der Verpackung muss Normen zur Rückverfolgbarkeit wie ISO 22095 oder EN 15343 entsprechen. Gleichwertige Methoden können anerkannt werden, wenn sie von einem Dritten als gleichwertig angesehen werden; ihnen sind detaillierte Erläuterungen beizufügen, aus denen hervorgeht, dass diese Anforderung erfüllt ist, sowie die entsprechenden ergänzenden Unterlagen. Es sind Rechnungen als Beleg für den Kauf des recycelten Materials vorzulegen.

Darüber hinaus ist die Recyclingfähigkeit (Verfügbarkeit für das und Kompatibilität mit dem Recycling) der Verpackung anhand von Standardprüfprotokollen zu prüfen. Die Recyclingfähigkeit von Verpackungen aus Pappe und/oder Papier ist durch eine Prüfung der Zerfaserbarkeit zu bewerten; in diesem Fall muss der Antragsteller die Zerfaserbarkeit von Verpackungen aus Pappe und/oder Papier anhand der/des Prüfberichtergebnisse(s) nach der PTS-Methode PTS-RH 021, dem Bewertungssystem ATICELCA 501 oder gleichwertigen Standardmethoden nachweisen, die nach Auffassung der zuständigen Stelle Daten von gleicher wissenschaftlicher Qualität liefern. Systeme der Segregation oder der kontrollierten Mischung wie RecyClass werden als unabhängige externe Zertifizierung für Kunststoffverpackungen anerkannt. Gleichwertige Prüfmethoden können akzeptiert werden, wenn sie von einem Dritten als gleichwertig angesehen werden.

### Kriterium 9. Hinweise zur Verwendung und Entsorgung des Produkts und der Verpackung

Die Gebrauchsanweisung für das Endprodukt muss auf der Verpackung oder in Form eines gedruckten und/oder digitalen Informationsblatts zur Verfügung gestellt werden.

Die Verkaufsverpackung muss Hinweise zur Entsorgung der Verkaufsverpackung, der Umverpackung (falls vorhanden), der separaten Bestandteile und zur Entsorgung des gebrauchten Produkts enthalten. Auf der Verkaufsverpackung muss durch Text oder visuelle Symbole darauf hingewiesen werden,

- dass die Verkaufsverpackung, die Umverpackung (falls vorhanden), die separaten Bestandteile und das gebrauchte Produkt nicht über die Toilette entsorgt werden dürfen und
- wie die Verkaufsverpackung, die Umverpackung (falls vorhanden), die separaten Bestandteile und das gebrauchte Produkt ordnungsgemäß zu entsorgen sind.

### Beurteilung und Prüfung:

Der Antragsteller legt ein hochauflösendes Foto der Gebrauchsanweisung für das Produkt vor.

Der Antragsteller legt ein hochauflösendes Foto der Verkaufsverpackung vor, auf dem die Informationen zur Entsorgung deutlich zu erkennen sind.

### Kriterium 10. Gebrauchstauglichkeit und Qualität des Produkts

Die Wirksamkeit/Qualität des Produkts muss zufriedenstellend und derjenigen von bereits auf dem Markt befindlichen Produkten mindestens gleichwertig sein.

Die Gebrauchstauglichkeit wird im Hinblick auf die in Tabelle 10 aufgeführten Merkmale und Parameter geprüft. Etwaige angegebene Mindestleistungswerte müssen erreicht werden.

Tabelle 10

#### Merkmale und Parameter zur Beschreibung der Gebrauchstauglichkeit des zu prüfenden Produkts

Merkmal		Vorgeschriebenes Prüfverfahren (Mindestleistungswert)			
		Babywindeln	Damenbinden	Tampons	Stilleinlagen
Anwendungstests	U1. Absorption und Auslaufschutz (!)	Verbrauchertest (80 % der das Produkt testenden Verbraucher müssen die Leistung als zufriedenstellend einstufen)			
	U2. Hauttrockenheit	Verbrauchertest (80 % der das Produkt testenden Verbraucher müssen die Leistung als zufriedenstellend einstufen)	Entfällt	Wie bei Babywindeln und Damenbinden	
	U3. Passform und Tragekomfort	Verbrauchertest (80 % der das Produkt testenden Verbraucher müssen die Leistung als zufriedenstellend einstufen)			
	U4. Gesamtleistung	Verbrauchertest (80 % der das Produkt testenden Verbraucher müssen die Leistung als zufriedenstellend einstufen)			

Merkmal		Vorgeschriebenes Prüfverfahren (Mindestleistungswert)			
		Babywindeln	Damenbinden	Tampons	Stilleinlagen
Technische Prüfungen	T1. Absorption und Auslaufschutz <sup>(1)</sup>	Absorptionsrate und Absorption vor dem Auslaufen		Syngina-Methode	Wie bei Babywindeln und Damenbinden
	T2. Hauttrockenheit <sup>(1)</sup>	TEWL (transepidermaler Wasserverlust), Wiederbefeuchtungsverfahren oder korneometrische Tests		Entfällt	Wie bei Babywindeln und Damenbinden

<sup>(1)</sup> Slipeinlagen zum Schutz der Damenunterwäsche (leichte Slipeinlagen) sind von diesen Anforderungen ausgenommen.

### Beurteilung und Prüfung:

Für Anwendungstests und technische Prüfungen ist ein Prüfbericht vorzulegen. Im Prüfbericht sind mindestens die Prüfmethode, die Ergebnisse und die verwendeten Daten zu beschreiben. Die Prüfungen müssen von Laboratorien durchgeführt werden, die für die Umsetzung von Qualitätsmanagementsystemen zertifiziert sind.

Die Prüfungen sind für alle spezifischen Arten und Größen von Produkten durchzuführen, für die das EU-Umweltzeichen beantragt wird. Wenn jedoch nachgewiesen werden kann, dass die Produkte die gleiche Leistung haben, ist nur eine Größe oder ein repräsentativer Größenmix je Produktdesign zu prüfen.

Damit reproduzierbare Ergebnisse erzielt werden, ist bei der Probenahme, Beförderung und Lagerung der Produkte besonders sorgfältig zu verfahren. Es wird empfohlen, die Produkte nicht zu verblinden oder in eine neutrale Verpackung umzupacken, da sonst die Leistung des Produkts und/oder der Verpackung verändert werden könnte, es sei denn, eine Veränderung kann ausgeschlossen werden.

Informationen über die Tests sind den zuständigen Stellen unter Wahrung der Vertraulichkeit zur Verfügung zu stellen. Die Testergebnisse sind klar zu erläutern und in einer Sprache, in Einheiten und anhand von Symbolen darzustellen, die für den Datennutzer verständlich sind. Es müssen folgende Angaben gemacht werden: Ort und Zeitpunkt der Tests; die zur Auswahl der getesteten Produkte verwendeten Kriterien und deren Repräsentativität; ausgewählte Prüfungsmerkmale und gegebenenfalls die Gründe, warum bestimmte Merkmale nicht aufgenommen wurden; die angewendeten Testverfahren und gegebenenfalls deren Begrenzungen. Es müssen klare Leitlinien für die Nutzung der Testergebnisse vorgelegt werden.

Zusätzliche Leitlinien für Anwendertests:

- Probenahme, Testdesign, Panelrekrutierung und die Analyse der Testergebnisse müssen statistischen Standardverfahren entsprechen (AFNOR Q 34-019, ASTM E1958-07e1 oder gleichwertige Verfahren).
- Jedes Produkt ist auf der Grundlage eines Fragebogens zu bewerten. Der Test muss mindestens 72 Stunden, möglichst aber eine volle Woche dauern und unter normalen Anwendungsbedingungen für das Produkt erfolgen.
- Empfohlen wird eine Anzahl von mindestens 30 Testpersonen (unabhängig davon, ob die Produkte speziell für ein Geschlecht konzipiert sind oder nicht). Alle an der Untersuchung teilnehmenden Personen müssen das geprüfte Produkt der betreffenden Art/Größe derzeit in Gebrauch haben.
- Sofern das Produkt nicht eigens für nur ein Geschlecht konzipiert ist, sollte das Verhältnis zwischen männlichen und weiblichen Personen 1:1 betragen.
- An der Untersuchung sollten Personen teilnehmen, die unterschiedliche Gruppen von Verbrauchern auf dem Markt repräsentieren. Alter, Land und Geschlecht sind anzugeben.
- Kranke Personen und Personen mit einer chronischen Hauterkrankung dürfen am Test nicht teilnehmen. Erkrankten Personen während des Anwendertests, so ist dies auf dem Fragebogen zu vermerken, und die Antworten dürfen bei der Bewertung nicht berücksichtigt werden.
- Bei allen Anwendungstests (Absorptions- und Auslaufschutz, Hauttrockenheit, Passform und Tragekomfort sowie Gesamtleistung) müssen 80 % der Verbraucher, die das Produkt testen, die Leistung als zufriedenstellend bewerten, indem sie einen Wert von über 60 vergeben (auf einer quantitativen Skala von 1 bis 100). Oder aber 80 % der Verbraucher, die das Produkt testen, bewerten es als gut oder sehr gut (unter fünf qualitativen Optionen: sehr schlecht, schlecht, befriedigend, gut, sehr gut).
- Die Ergebnisse sind nach Abschluss des Anwendertests statistisch auszuwerten.
- Externe Faktoren wie die Verwendung von Markenzeichen, Marktanteile und Werbung, die sich auf die wahrgenommene Leistung der Produkte auswirken können, müssen mitgeteilt werden.

Zusätzliche Anforderungen an technische Prüfungen:

- Die Prüfungen sollten so weit wie möglich auf produktrelevanten, wiederholbaren und strengen Methoden basieren.
- Es sind mindestens fünf Proben zu prüfen. Die Durchschnittsergebnisse sind zusammen mit der Standardabweichung anzugeben.
- Die für Stilleinlagen empfohlenen technischen Prüfungen sind die gleichen wie für Babywindeln und Damenbinden.

Gewicht, Abmessungen und Gestaltungsmerkmale des Produkts sind zu beschreiben und gemäß den Angaben im allgemeinen Bewertungs- und Prüftext des Antrags anzugeben.

### **Kriterium 11. Soziale Verantwortung der Unternehmen in Bezug auf Arbeitsaspekte**

Unter diesem Kriterium werden die Anforderungen an den Ort der Endfertigung des Produkts festgelegt.

Unter Berücksichtigung der Dreigliedrigen Grundsatzerklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik<sup>(21)</sup>, des Globalen Pakts der Vereinten Nationen (Säule 2)<sup>(22)</sup>, der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte<sup>(23)</sup> und der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen<sup>(24)</sup> lässt der Antragsteller durch Dritte — untermauert durch eine Überprüfung/Überprüfungen vor Ort — prüfen, ob die entsprechenden Grundsätze der oben genannten internationalen Texte und die nachstehenden ergänzenden Bestimmungen am Ort der Endfertigung des Produkts eingehalten werden.

Grundlegende Übereinkommen der IAO:

i) Kinderarbeit:

- Übereinkommen über das Mindestalter, 1973 (Nr. 138),
- Übereinkommen über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999 (Nr. 182);

ii) Zwangs- und Pflichtarbeit:

- Übereinkommen über Zwangsarbeit, 1930 (Nr. 29) und das Protokoll von 2014 zum Übereinkommen über Zwangsarbeit,
- Übereinkommen über die Abschaffung der Zwangsarbeit, 1957 (Nr. 105);

iii) Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen:

- Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948 (Nr. 87),
- Übereinkommen über das Vereinigungsrecht und das Recht auf Kollektivverhandlungen, 1949 (Nr. 98);

iv) Diskriminierung:

- Übereinkommen über die Gleichheit des Entgelts, 1951 (Nr. 100),
- Übereinkommen über die Diskriminierung (Beschäftigung und Beruf), 1958 (Nr. 111);

Ergänzende Bestimmungen:

v) Arbeitszeit:

- IAO-Übereinkommen über die Arbeitszeit (Gewerbe), 1919 (Nr. 1),
- IAO-Übereinkommen über den wöchentlichen Ruhetag (Gewerbe), 1921 (Nr. 14);

vi) Entgelt:

- IAO-Übereinkommen über die Mindestlohnfestsetzung, 1970 (Nr. 131),
- IAO-Übereinkommen über den bezahlten Urlaub (Neufassung), 1970 (Nr. 132),

<sup>(21)</sup> NORMLEX der IAO (<http://www.ilo.org/dyn/normlex/en>) und unterstützende Leitlinien.

<sup>(22)</sup> Globaler Pakt der Vereinten Nationen (Säule 2), <https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/participants/141550>

<sup>(23)</sup> Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, <https://unglobalcompact.org/library/2#>.

<sup>(24)</sup> OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, <https://mneguidelines.oecd.org/48808708.pdf>.

- Existenzsichernder Lohn: Der Antragsteller muss sicherstellen, dass die für eine Standardarbeitswoche (höchstens 48 Stunden) gezahlten Löhne (ohne Steuern, Prämien, Zulagen oder Überstundenzuschläge) ausreichen, um den Grundbedarf (Wohnen, Energie, Lebensmittel, Kleidung, Gesundheitsversorgung, Bildung, Trinkwasser, Kinderbetreuung und Fortbewegung) eines Arbeitnehmers und einer vierköpfigen Familie zu befriedigen und ein gewisses frei verfügbares Einkommen zu gewährleisten. Die Umsetzung ist anhand der SA8000<sup>(25)</sup>-Leitlinie „Entgelt“ zu prüfen;

vii) Gesundheitsschutz und Sicherheit:

- IAO-Übereinkommen über die Sicherheit bei der Verwendung chemischer Stoffe bei der Arbeit, 1981 (Nr. 170),
- IAO-Übereinkommen über Arbeitsschutz und Arbeitsumwelt, 1990 (Nr. 155),
- IAO-Übereinkommen über die Arbeitsumwelt (Luftverunreinigung, Lärm und Vibrationen), 1977 (Nr. 148);

viii) Sozialschutz und soziale Inklusion:

- IAO-Übereinkommen über ärztliche Betreuung und Krankengeld, 1969 (Nr. 130),
- IAO-Übereinkommen über Soziale Sicherheit (Mindestnormen), 1952 (Nr. 102),
- IAO-Übereinkommen über Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, 1964 (Nr. 121),
- IAO-Übereinkommen über Gleichbehandlung (Betriebsunfälle), 1925 (Nr. 19),
- IAO-Übereinkommen über den Mutterschutz, 2000 (Nr. 183);

ix) Gerechte Entlassung:

- IAO-Übereinkommen über die Beendigung des Arbeitsverhältnisses, 1982 (Nr. 158).

Wenn das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen gesetzlich eingeschränkt ist, darf das Unternehmen die Arbeitnehmer nicht an der Entwicklung alternativer Mechanismen hindern, um Beschwerden zum Ausdruck zu bringen und ihre Rechte im Hinblick auf die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zu wahren, und muss rechtmäßige Arbeitnehmervertretungen anerkennen, mit denen es bei Problemen am Arbeitsplatz in Dialog treten kann.

Im Rahmen der Prüfung muss eine Konsultation externer, branchenunabhängiger Interessengruppen in der Umgebung der Produktionsstätten, einschließlich Gewerkschaften, Gemeinschaftsorganisationen, NRO und Arbeitsrechtsexperten stattfinden. Es müssen ernsthafte Konsultationen mit mindestens zwei Interessenträgern aus zwei verschiedenen Untergruppen stattfinden. An Standorten, an denen durch das nationale Recht nicht gewährleistet werden kann, dass die soziale Verantwortung der Unternehmen den oben genannten internationalen Übereinkommen entspricht, muss die Prüfung Überprüfungen durch Dritte in Form von unangekündigten Kontrollen vor Ort durch branchenunabhängige Gutachter umfassen.

Während der Geltungsdauer der EU-Umweltzeichenlizenz muss der Antragsteller die zusammengefassten Ergebnisse und wichtigsten Feststellungen der Prüfungen online veröffentlichen (einschließlich Einzelheiten über a) die Zahl und Schwere der Verstöße gegen die einzelnen Arbeitnehmerrechte und Arbeitsschutznormen; b) die Abhilfestrategie — wobei die Korrekturmaßnahmen auch die Prävention nach den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte umfassen; c) die Bewertung der Ursachen anhaltender Verstöße, die sich aus der Konsultation der Interessenträger ergeben (wer wurde konsultiert, welche Probleme wurden angesprochen, wie hat sich dies auf den Abhilfeplan ausgewirkt), um interessierten Verbrauchern einen Nachweis über seine Leistung zu liefern.

### Beurteilung und Prüfung:

Der Antragsteller weist die Einhaltung der Anforderungen nach, indem er Kopien der neuesten Fassung seines Verhaltenskodex, der mit den oben genannten Bestimmungen übereinstimmen muss, und Kopien der entsprechenden Prüfberichte für jede Endfertigungsanlage für das/die Modell(e) vorlegt, für das/die das Umweltzeichen beantragt wird, sowie einen Weblink, unter dem die Online-Veröffentlichung mit den Ergebnissen und Feststellungen zu finden ist.

Vor-Ort-Überprüfungen durch Dritte sind von Prüfern durchzuführen, die qualifiziert sind, um die Einhaltung von Sozialstandards oder Verhaltenskodizes in Produktionsstätten der Industrie zu beurteilen, oder — in Ländern, die das IAO-Übereinkommen über die Arbeitsaufsicht von 1947 (Nr. 81) ratifiziert haben und in denen die Überwachung durch die IAO zeigt, dass das nationale Arbeitsaufsichtssystem wirksam ist,<sup>(26)</sup> und wenn die oben genannten Bereiche in den Anwendungsbereich der Aufsichtssysteme fallen<sup>(27)</sup> — von Arbeitsaufsichtsbeamten, die von einer Behörde ernannt werden.

<sup>(25)</sup> Social Accountability International, Social Accountability 8000 International Standard, <http://www.sa-intl.org>

<sup>(26)</sup> Siehe Fußnote 21.

<sup>(27)</sup> Siehe Fußnote 21.

Anerkannt werden gültige Bescheinigungen von Systemen oder Aufsichtsprozessen Dritter zur Überprüfung der Einhaltung der geltenden Grundsätze der aufgeführten grundlegenden IAO-Übereinkommen und der zusätzlichen Bestimmungen zu Arbeitszeiten, Entgelt, Gesundheit und Sicherheit sowie zur Konsultation externer Interessenträger. Diese Bescheinigungen dürfen zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht älter als zwölf Monate sein.

**Kriterium 12. Angaben auf dem EU-Umweltzeichen**

Das EU-Umweltzeichen darf auf der Verkaufsverpackung des Produkts angebracht werden. Wird das fakultative Umweltzeichen mit Textfeld verwendet, muss es die folgenden drei Aussagen enthalten:

- „Weniger Umweltauswirkungen“,
- „Erfüllt strenge Schadstoffanforderungen“,
- „Geprüfte Leistung“.

Der Antragsteller muss die Anweisungen zur Verwendung des Logos des EU-Umweltzeichens befolgen, die in den Leitlinien zum Logo des EU-Umweltzeichens zu finden sind:

[http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/documents/logo\\_guidelines.pdf](http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/documents/logo_guidelines.pdf)

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Erklärung über die Einhaltung der Anforderung vor sowie ein hochauflösendes Foto der Verkaufsverpackung des Produkts, auf dem das Umweltzeichen, die Registrierungs-/Lizenznummer und gegebenenfalls die fakultativen Textelemente deutlich zu sehen sind.

---

## ANHANG II

**Kriterien für die Vergabe des EU-Umweltzeichens für wiederverwendbare Menstruationstassen**

Mit den Kriterien für das EU-Umweltzeichen sollen die im Hinblick auf ihre Umwelleistung besten wiederverwendbaren Menstruationstassen auf dem Markt ermittelt werden. Die Kriterien konzentrieren sich auf die wichtigsten Umweltauswirkungen im Lebenszyklus dieser Produkte und fördern verschiedene Aspekte der Kreislaufwirtschaft.

**Beurteilungs- und Prüfanforderungen**

Damit ein bestimmtes Produkt das EU-Umweltzeichen erhalten kann, muss das Produkt die einzelnen Anforderungen erfüllen. Der Antragsteller legt eine schriftliche Bestätigung vor, aus der hervorgeht, dass alle Kriterien erfüllt sind.

Zu jedem Kriterium sind spezifische Beurteilungs- und Prüfanforderungen angegeben.

Soweit der Antragsteller Erklärungen, Unterlagen, Analysen, Prüfberichte oder andere Nachweise für die Erfüllung der Kriterien beibringen muss, können diese vom Antragsteller selbst und/oder von seinem/seinen Lieferanten vorgelegt werden.

Die zuständigen Stellen erkennen vorzugsweise Bescheinigungen von Stellen an, die nach der einschlägigen harmonisierten Norm für Prüf- und Kalibrierlaboratorien akkreditiert sind, sowie Überprüfungen durch Stellen, die im Einklang mit der einschlägigen harmonisierten Norm für Stellen, die Produkte, Prozesse und Dienstleistungen zertifizieren, akkreditiert wurden.

Gegebenenfalls können andere als die für die einzelnen Kriterien angegebenen Prüfmethoden angewandt werden, sofern deren Gleichwertigkeit von der für die Prüfung des Antrags zuständigen Stelle anerkannt wird.

Die zuständigen Stellen können bei Bedarf weitere Unterlagen verlangen und unabhängige Prüfungen durchführen.

Änderungen bei Lieferanten und in Produktionsstätten in Bezug auf Produkte, die das EU-Umweltzeichen tragen, sind den zuständigen Stellen mitzuteilen; dabei sind auch entsprechende Belege zu übermitteln, damit geprüft werden kann, ob die Kriterien weiterhin erfüllt sind.

Voraussetzung ist, dass das Produkt alle gesetzlichen Anforderungen des Landes bzw. der Länder erfüllt, in denen das Produkt in Verkehr gebracht werden soll. Der Antragsteller muss erklären, dass das Produkt diese Auflage erfüllt.

Die folgenden Informationen sind zusammen mit dem Antrag auf Erteilung des EU-Umweltzeichens vorzulegen:

- a) eine Beschreibung des Erzeugnisses mit Angabe des Gewichts der einzelnen Produkteinheiten und des Gesamtgewichts des Produkts;
- b) eine Beschreibung der Verkaufsverpackung, gegebenenfalls mit Angabe ihres Gesamtgewichts;
- c) eine Beschreibung der Umverpackung, gegebenenfalls mit Angabe ihres Gesamtgewichts;
- d) eine Beschreibung der separaten Bestandteile mit Angabe ihres jeweiligen Gewichts;
- e) im Produkt verwendete Bestandteile, Materialien und alle Stoffe mit Angabe ihres jeweiligen Gewichts sowie gegebenenfalls ihrer jeweiligen CAS-Nummer.

Für die Zwecke dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Zusatzstoffe“: Stoffe, die Bestandteilen, Materialien oder dem Endprodukt zugesetzt werden, um einige ihrer Eigenschaften zu verbessern oder zu erhalten;
2. „Verbundverpackung“: eine Verpackungseinheit, die aus zwei oder mehr unterschiedlichen Materialien besteht, die nicht per Hand getrennt werden können und daher eine feste Einheit bilden, mit Ausnahme von Materialien, die für Etiketten, Verschlüsse und Versiegelungen verwendet werden;
3. „Umverpackung“, auch Zweitverpackung genannt: Verpackungen, die so konzipiert sind, dass sie in der Verkaufsstelle eine bestimmte Anzahl von Verkaufseinheiten enthalten, unabhängig davon, ob diese als solche an Endabnehmer abgegeben werden oder allein zur Bestückung der Verkaufsregale in der Verkaufsstelle dienen oder eine Lager- oder Vertriebseinheit bilden, und die von dem Produkt entfernt werden können, ohne dessen Eigenschaften zu beeinträchtigen;
4. „Verunreinigungen“: Rückstände, Schadstoffe, Kontaminanten usw. aus der Produktion, einschließlich der Herstellung von Rohstoffen, die im Rohstoff/Inhaltsstoff und/oder im chemischen Produkt (nach Verwendung im Endprodukt und in einem seiner Bestandteile) in Konzentrationen von weniger als 100 ppm (0,0100 % Massenanteil, 100 mg/kg) verbleiben;

5. „Inhaltsstoff“: alle Stoffe im chemischen Produkt (nach Verwendung im Endprodukt und in einem seiner Bestandteile), einschließlich Zusatzstoffen (z. B. Konservierungsstoffe und Stabilisatoren) in den Rohstoffen. Stoffe, die bekanntermaßen aus Inhaltsstoffen freigesetzt werden (z. B. Formaldehyd und Arylamin) gelten ebenfalls als Inhaltsstoffe;
6. „Verpackung“: Gegenstände aus Materialien jeder Art, die als Behältnis oder zum Schutz, zur Handhabung, zur Lieferung oder zur Darbietung von Produkten bestimmt sind und aufgrund ihrer Funktion, ihres Materials und ihrer Gestaltung in unterschiedliche Verpackungsformate eingeteilt werden können, einschließlich:
  - a) Gegenstände, die erforderlich sind, um dem Produkt während seiner gesamten Lebensdauer als Behältnis zu dienen, ihm Halt zu geben oder es haltbar zu machen, ohne ein integraler Bestandteil des Produkts zu sein, der dazu bestimmt ist, mit dem Produkt verwendet, verbraucht oder entsorgt zu werden;
  - b) Bestandteile und Nebenbestandteile eines unter Buchstabe a genannten Gegenstands, die in den Gegenstand integriert sind;
  - c) Nebenbestandteile eines unter Buchstabe a genannten Gegenstands, die unmittelbar an dem Produkt angehängt oder befestigt sind und die eine Verpackungsfunktion erfüllen, ohne ein integraler Bestandteil des Produkts zu sein, der dazu bestimmt ist, mit dem Produkt verwendet, verbraucht oder entsorgt zu werden usw.;
7. „Kunststoffe“, auch „Kunststoff“ genannt: Polymere im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006, denen gegebenenfalls Zusatzstoffe oder andere Stoffe zugesetzt wurden und die als Hauptstrukturbestandteile von Endprodukten und/oder Verpackungen dienen können, mit Ausnahme natürlicher Polymere, die nicht chemisch verändert wurden;
8. „Polymer“: Stoff, der aus Molekülen besteht, die durch eine Kette einer oder mehrerer Arten von Monomereinheiten gekennzeichnet sind. Diese Moleküle müssen innerhalb eines bestimmten Molekulargewichtsbereichs liegen, wobei die Unterschiede beim Molekulargewicht im Wesentlichen auf die Unterschiede in der Zahl der Monomereinheiten zurückzuführen sind. Ein Polymer enthält Folgendes: a) eine einfache Gewichtsmehrheit von Molekülen mit mindestens drei Monomereinheiten, die zumindest mit einer weiteren Monomereinheit bzw. einem sonstigen Reaktanten eine kovalente Bindung eingegangen sind; b) weniger als eine einfache Gewichtsmehrheit von Molekülen mit demselben Molekulargewicht. Im Rahmen dieser Definition ist unter einer „Monomereinheit“ die gebundene Form eines Monomerstoffes in einem Polymer im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 zu verstehen;
9. „Recyclingfähiger Anteil“: die Menge (Masse oder Prozentsatz) eines Gegenstands, die für das Recycling zur Verfügung steht;
10. „Rezyklatanteil“: der Anteil eines Gegenstands (nach Fläche, Länge, Volumen oder Masse), der aus Post-Consumer- und/oder Pre-Consumer-Recyclingmaterial stammt. In diesem Fall kann sich „Gegenstand“ auf das Produkt oder die Verpackung beziehen;
11. „Recycling“: gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2008/98/EG jedes Verwertungsverfahren, durch das Abfallmaterialien zu Erzeugnissen, Materialien oder Stoffen entweder für den ursprünglichen Zweck oder für andere Zwecke aufbereitet werden. Es schließt die Aufbereitung organischer Materialien ein, aber nicht die energetische Verwertung und die Aufbereitung zu Materialien, die für die Verwendung als Brennstoff oder zur Verfüllung bestimmt sind;
12. „Verkaufsverpackung“, auch Erstverpackung genannt: Verpackungen, die so konzipiert sind, dass sie für die Endabnehmer oder Verbraucher in der Verkaufsstelle eine Verkaufseinheit aus Produkten und Verpackungen darstellen;
13. „separater Bestandteil“, auch zusätzlicher Bestandteil genannt: ein Bestandteil einer Verpackung, der sich vom Hauptteil der Verpackungseinheit unterscheidet und aus einem anderen Material bestehen kann, der vollständig und dauerhaft von der Hauptverpackungseinheit entfernt werden muss, um Zugang zum Produkt zu erlangen, und der in der Regel vor und getrennt von der Verpackungseinheit entsorgt wird. Bei wiederverwendbaren Menstruationstassen ist dies jeder Bestandteil (mit Schutz- oder Hygienefunktion), der vor der Verwendung des Produkts entfernt wird, z. B. der Beutel/das Säckchen, mit dem Menstruationstassen gewöhnlich verkauft werden;
14. „Stoffe mit endokrinschädigenden Eigenschaften“, auch endokrine Disruptoren genannt: Stoffe, die gemäß Artikel 57 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (Liste der für eine Zulassung infrage kommenden besonders besorgniserregenden Stoffe) oder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 oder der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 oder der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 endokrinschädigende Eigenschaften (menschliche Gesundheit und/oder Umwelt) aufweisen;

15. „synthetische Polymere“: makromolekulare Stoffe mit Ausnahme von Zellstoff, die absichtlich gewonnen werden durch:
- Polymerisation, wie z. B. Polyaddition oder Polykondensation, oder durch ein ähnliches Verfahren der Verbindung von Monomeren oder anderen Ausgangsstoffen;
  - chemische Modifizierung natürlicher oder synthetischer Makromoleküle;
  - mikrobielle Fermentation.

### **Kriterium 1. Emissionen bei der Herstellung des Rohstoffs**

#### **1.1. Staub- und Chloridmissionen in die Luft**

a) Staubemissionen

- i) Diese Anforderung gilt nur für Silikone.

Bei der Lagerung und dem Umschlag des elementaren Siliciumrohstoffs ist mindestens eine der folgenden Techniken anzuwenden:

- Lagerung von elementarem Silicium in Silos (nach dem Mahlen);
- Lagerung von elementarem Silicium in überdachten, vor Regen und Wind geschützten Bereichen (nach dem Mahlen);
- Verwendung von Ausrüstung, die mit Hauben und Absaugsystemen ausgestattet ist, um diffuse Staubemissionen während der Verladung von elementarem Silicium in das Lager (nach dem Mahlen) zu erfassen;
- Aufrechterhaltung eines Drucks in der Mühle, der etwas unter dem atmosphärischen Druck liegt.

- ii) Diese Anforderung gilt sowohl für Silikone als auch für andere Elastomere.

Der Jahresdurchschnitt der gefassten Staubemissionen muss unter 5 mg/Nm<sup>3</sup> liegen. Die Staubemissionen sollten kontinuierlich überwacht werden.

b) Chloridmissionen

- i) Diese Anforderung gilt nur für Silikone.

Die Abgase aus den Prozessschritten Methylchloridsynthese, direkte Synthese und Destillation müssen einer thermischen Oxidation mit anschließender Wäsche unterzogen werden. Die Verbrennung von Chlorverbindungen bei der thermischen Oxidation ist zulässig.

- ii) Diese Anforderung gilt für andere Elastomere als Silikone.

Die Emissionen von polychlorierten Dibenzo-p-dioxinen (PCDD) und Dibenzofuranen (PCDF) müssen unter 0,01 ng TEQ/Nm<sup>3</sup> liegen (Durchschnitt über den Probenahmezeitraum). Die Überwachung der PCDD/PCDF-Emissionen sollte alle sechs Monate erfolgen.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Erklärung des Rohstofflieferanten vor, aus der hervorgeht, dass das Kriterium 1.1 erfüllt wird. Darüber hinaus ist in der Erklärung die Einhaltung folgender Punkte nachzuweisen:

- Kriterium 1.1 Buchstabe a Ziffer i: Der Silikonlieferant gibt an, welche Technik vor Ort eingesetzt wird, und legt als ergänzende Unterlagen Bilder oder technische Beschreibungen vor;
- Kriterium 1.1 Buchstabe a Ziffer ii: Der Rohstofflieferant legt die Ergebnisse der vor Ort durchgeführten Staubmessungen zusammen mit dem Jahresdurchschnitt der Staubemission vor. Anerkannte Methoden sind EN 15267-1, EN 15267-2, EN 15267-3, EN 15267-4, EN 13284-1 und EN 13284-2. Für die Herstellung von Silikonen müssen sich die Messungen mindestens auf das Mahlen, die Lagerung und den Umschlag von elementarem Silicium erstrecken;
- Kriterium 1.1 Buchstabe b Ziffer i: Der Silikonlieferant legt Einzelheiten zur Behandlung der Abgase aus den Prozessschritten Methylchloridsynthese, direkte Synthese und Destillation vor;
- Kriterium 1.1 Buchstabe b Ziffer ii: Der Rohstofflieferant legt die Ergebnisse der PCDD/PCDF-Emissionsmessungen der behandelten Gase vor. Anerkannte Methoden sind EN 1948-1, EN 1948-2 und EN 1948-3.

### 1.2. **Kupfer- und Zinkemissionen in Gewässer**

Dieses Kriterium gilt nur für Silikone.

Das Abwasser aus der Herstellung von Polydimethylsiloxan (PDMS) muss mittels Fällung oder Flockung unter alkalischen Bedingungen sowie anschließender Sedimentation und Filtration vorbehandelt werden. Dies schließt Folgendes ein:

- a) Entwässerung des Schlammes vor der Beseitigung und
- b) Rückgewinnung fester Metallrückstände in Metallrückgewinnungsanlagen.

Die Kupferkonzentration im behandelten Abwasser muss unter 0,5 mg/l liegen, während die Zinkkonzentration unter 2 mg/l liegen muss.

#### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Erklärung des Silikonlieferanten vor, aus der hervorgeht, dass das Kriterium 1.2 erfüllt wird, sowie einen Nachweis, dass die Anlage über ein Abwassersystem verfügt, das aus einer Fällungs-/Flockungsstufe und einer anschließenden Sedimentationsstufe besteht. Darüber hinaus muss der Silikonlieferant die Messergebnisse für Kupfer und Zink im behandelten Abwasser vorlegen.

### 1.3. **CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Dieses Kriterium gilt nur für Silikone.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Silikonherstellung dürfen einschließlich der Emissionen aus der Stromerzeugung (auf dem Werksgelände oder außerhalb des Werksgeländes) nicht über 6,58 kg pro kg Silikon liegen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen alle nicht erneuerbaren Energiequellen umfassen, die bei der Herstellung von Silikon eingesetzt werden. Für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus den Energiequellen werden die in Tabelle 1 aufgeführten Referenzemissionswerte herangezogen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren für andere Energiequellen finden sich bei Bedarf in Anhang VI der Verordnung (EU) 2018/2066 der Kommission; die CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren für Netzstrom sollten der Delegierten Verordnung (EU) 2019/331 entsprechen.

Tabelle 1

#### **Referenzwerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen aus unterschiedlichen Energiequellen**

Brennstoff	CO <sub>2</sub> -Emissionen	Einheit	Referenz
Kohle	94,6	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Rohöl	73,3	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Heizöl (Grad 1)	74,1	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Heizöl (Grade 2-5)	77,4	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Flüssiggas	63,1	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Erdgas	56,1	g CO <sub>2</sub> fossil/MJ	Verordnung (EU) 2018/2066
Netzstrom	376	g CO <sub>2</sub> fossil/kWh	Verordnung (EU) 2019/331

#### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt Daten und detaillierte Berechnungen zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Silikonherstellung vor.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten müssen alle bei der Herstellung des Rohstoffs verwendeten Energiequellen sowie die Emissionen aus der Stromerzeugung (auf dem Werksgelände oder außerhalb des Werksgeländes) umfassen.

Bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zählt die für die Produktionsprozesse bezogene und verbrauchte Energiemenge aus erneuerbaren Quellen als Null-CO<sub>2</sub>-Emission. Für die Verbrennung von Biomasse bedeutet dies, dass die Biomasse die relevanten Kriterien für Nachhaltigkeit und Treibhausgaseinsparungen gemäß der Richtlinie (EU) 2018/2001 erfüllen muss. Der Antragsteller muss geeignete Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass diese Art von Energie in der Fabrik tatsächlich eingesetzt oder von Dritten bezogen wird (Kopie des Vertrags und eine Rechnung, der der Anteil erneuerbarer Energieträger am angekauften Strom zu entnehmen ist).

Den Berechnungen und/oder Massenbilanzen ist ein Produktionszeitraum von zwölf Monaten zugrunde zu legen. Die Berechnungen sind jährlich zu wiederholen. Bei neuen oder umgebauten Produktionsanlagen sind den Berechnungen mindestens 45 aufeinanderfolgende Tage kontinuierlichen Anlagenbetriebs zugrunde zu legen. Die Berechnungen müssen für die jeweilige Kampagne repräsentativ sein.

Für Netzstrom wird der oben angegebene Wert (der europäische Durchschnitt) verwendet, es sei denn, der Antragsteller legt Unterlagen vor, aus denen der spezifische Wert seiner Stromlieferanten hervorgeht (Vertrag für ein spezifisches Stromprodukt oder für zertifizierten Strom). In diesem Fall kann der Antragsteller diesen Wert anstelle des angegebenen Werts verwenden. Die zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen vorgelegten Unterlagen müssen technische Spezifikationen mit Angabe des Durchschnittswerts umfassen (z. B. eine Kopie des Vertrags).

## **Kriterium 2. Umweltmanagement in der Produktion**

Alle Anlagen, in denen entweder Rohstoffe (Silikon oder andere Elastomere) oder die Endprodukte hergestellt werden, müssen über Systeme verfügen zur

- a) Wassereinsparung. Das Wassermanagementsystem ist zu dokumentieren oder zu erläutern und muss zumindest Angaben zu den folgenden Aspekten enthalten: Überwachung des Wasserflusses; Nachweis von umlaufendem Wasser in geschlossenen Systemen; Ziele und Vorgaben zur kontinuierlichen Verbesserung in Bezug auf die Verringerung des Abwasseranfalls und Optimierungsgrade (falls relevant, d. h., wenn in der Anlage Wasser verwendet wird);
- b) integrierten Abfallbewirtschaftung in Form eines Plans, der für alle in den Produktionsanlagen anfallenden Abfälle andere Behandlungsmöglichkeiten als die Beseitigung vorsieht und die Abfallhierarchie in Bezug auf Vermeidung, Wiederverwendung, Recycling, Verwertung und endgültige Beseitigung von Abfällen beachtet. Der Abfallbewirtschaftungsplan ist zu dokumentieren oder zu erläutern und muss zumindest Angaben zu den folgenden Aspekten enthalten: Trennung verschiedener Abfallfraktionen; Behandlung, Sammlung, Trennung und Nutzung recyclingfähiger Materialien aus dem Abfallstrom; Verwertung von Materialien für andere Zwecke; Behandlung, Sammlung, Trennung und Entsorgung gefährlicher Abfälle entsprechend den Anforderungen der zuständigen kommunalen und nationalen Regulierungsbehörden; Ziele und Vorgaben für kontinuierliche Verbesserungen in Bezug auf Abfallvermeidung, Wiederverwendung, Recycling und Verwertung von Abfallfraktionen, die sich nicht vermeiden lassen (einschließlich energetischer Verwertung);
- c) Optimierung der Energieeffizienz und des Energiemanagements. Das Energiemanagementsystem muss sich auf alle energieverbrauchenden Anlagen und Geräte beziehen, einschließlich Maschinen, Beleuchtung, Klimaanlage und Kühlung. Das Energiemanagementsystem muss Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz umfassen und zumindest Angaben zu den folgenden Aspekten enthalten: Erarbeitung und Ausführung eines Erfassungsplans für Energiedaten, der der Identifikation wichtiger Energiekennzahlen dient; Analyse des Energieverbrauchs, die eine Aufschlüsselung der Energie verbrauchenden Systeme, Verfahren und Anlagen umfasst; Identifikation von Maßnahmen, die zu einer effizienteren Energienutzung führen; kontinuierliche Steigerung der Vorgaben und Ziele bezüglich der Verringerung des Energieverbrauchs.

## **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Erklärung vor, aus der hervorgeht, dass 1) der Rohstoffhersteller (Silikon oder andere Elastomere) und 2) der Hersteller der wiederverwendbaren Menstruationstassen das Kriterium erfüllen. Der Erklärung ist ein Bericht beizufügen, in dem die von den Lieferanten angewandten Verfahren zur Erfüllung der Anforderungen für jeden der betreffenden Standorte gemäß Normen wie ISO 14001 und/oder ISO 50001 für Wasser-, Abfall- und Energiepläne detailliert beschrieben werden.

Wird die Abfallbewirtschaftung ausgelagert, ist vom Subunternehmer ebenfalls eine Erklärung über die Einhaltung dieses Kriteriums vorzulegen.

Bei Antragstellern, die in das EMAS-Register (EU-System für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung) eingetragen und/oder nach ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 oder einer gleichwertigen Norm bzw. einem gleichwertigen System zertifiziert sind, wird davon ausgegangen, dass sie diese Anforderungen erfüllen, wenn

- a) die Einbeziehung von Wasser-, Abfall- und Energiemanagementplänen für die Produktionsstätte(n) in die EMAS-Umwelterklärung des Unternehmens dokumentiert ist oder

- b) die Einbeziehung von Wasser-, Abfall- und Energiemanagementplänen für die Produktionsstätte(n) im Rahmen der ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 oder einer gleichwertigen Norm/einem gleichwertigen System ausreichend berücksichtigt wird.

### Kriterium 3. Materialeffizienz bei der Herstellung des Endprodukts

Die Anforderungen dieses Kriteriums gelten für den Ort der Endfertigung des Produkts.

Die bei der Herstellung und Verpackung der Endprodukte anfallende Abfallmenge, die ohne energetische Verwertung einer Deponie oder der Verbrennung zugeführt wird, darf einen Massenanteil von 4 % an den Endprodukten nicht überschreiten.

#### Beurteilung und Prüfung:

Der Antragsteller muss bestätigen, dass die oben genannte Anforderung erfüllt ist.

Der Antragsteller muss die Abfallmenge nachweisen, die während des Herstellungsprozesses nicht wiederverwendet bzw. nicht in Materialien und/oder Energie umgewandelt wird.

Der Antragsteller muss alle folgenden Angaben machen:

- a) Gewicht des Produkts und der Verpackung,
- b) alle während der Herstellung generierten Abfallströme und
- c) die jeweilige Behandlung der verwerteten Abfallfraktion und der einer Deponie oder der Verbrennung zugeführten Fraktion.

Die Abfallmenge, die deponiert oder ohne energetische Verwertung verbrannt wird, wird als Differenz zwischen der angefallenen Abfallmenge und der Menge der verwerteten (wiederverwendeten, recycelten usw.) Abfälle berechnet.

### Kriterium 4. Verbotene und Beschränkungen unterliegende Stoffe

#### 4.1. *Beschränkungen für Stoffe, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 eingestuft sind*

Dieses Kriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile.

Sofern in Tabelle 4 keine Ausnahmeregelung vorgesehen ist, dürfen das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile keine Inhaltsstoffe (allein oder in Gemischen) enthalten, die in eine Gefahrenklasse oder -kategorie gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 eingestuft sind bzw. denen einer der in Tabelle 2 aufgeführten entsprechenden Gefahrenhinweise zugeordnet wurde.

Tabelle 2

#### Verbotene Gefahrenklassen und -kategorien sowie damit zusammenhängende Gefahrenhinweise

Karzinogen, mutagen und reproduktionstoxisch	
Kategorien 1A und 1B	Kategorie 2
H340 Kann genetische Defekte verursachen	H341 Kann vermutlich genetische Defekte verursachen
H350 Kann Krebs erzeugen	H351 Kann vermutlich Krebs erzeugen
H350i Kann bei Einatmen Krebs erzeugen	—
H360F Kann die Fruchtbarkeit beeinträchtigen	H361f Kann vermutlich die Fruchtbarkeit beeinträchtigen
H360D Kann das Kind im Mutterleib schädigen	H361d Kann vermutlich das Kind im Mutterleib schädigen
H360FD Kann die Fruchtbarkeit beeinträchtigen. Kann das Kind im Mutterleib schädigen	H361fd Kann vermutlich die Fruchtbarkeit beeinträchtigen. Kann vermutlich das Kind im Mutterleib schädigen
H360Fd Kann die Fruchtbarkeit beeinträchtigen. Kann vermutlich das Kind im Mutterleib schädigen	H362 Kann Säuglinge über die Muttermilch schädigen
H360Df Kann das Kind im Mutterleib schädigen. Kann vermutlich die Fruchtbarkeit beeinträchtigen	

Akute Toxizität	
Kategorien 1 und 2	Kategorie 3
H300 Lebensgefahr bei Verschlucken	H301 Giftig bei Verschlucken
H310 Lebensgefahr bei Hautkontakt	H311 Giftig bei Hautkontakt
H330 Lebensgefahr bei Einatmen	H331 Giftig bei Einatmen
H304 Kann bei Verschlucken und Eindringen in die Atemwege tödlich sein	EUH070 Giftig bei Berührung mit den Augen
Spezifische Zielorgantoxizität	
Kategorie 1	Kategorie 2
H370 Schädigt die Organe	H371 Kann die Organe schädigen
H372 Schädigt die Organe bei längerer oder wiederholter Exposition	H373 Kann die Organe schädigen bei längerer oder wiederholter Exposition
Sensibilisierung der Atemwege oder der Haut	
Kategorie 1A	Kategorie 1B
H317 Kann allergische Hautreaktionen verursachen	H317 Kann allergische Hautreaktionen verursachen
H334 Kann bei Einatmen Allergie, asthmaartige Symptome oder Atembeschwerden verursachen	H334 Kann bei Einatmen Allergie, asthmaartige Symptome oder Atembeschwerden verursachen
Endokrine Disruptoren mit Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt	
Kategorie 1	Kategorie 2
EUH380: Kann beim Menschen endokrine Störungen verursachen	EUH381: Steht in dem Verdacht, beim Menschen endokrine Störungen zu verursachen
EUH430: Kann endokrine Störungen in der Umwelt verursachen	EUH431: Steht in dem Verdacht, endokrine Störungen in der Umwelt zu verursachen
Persistent, bioakkumulierbar und toxisch	
PBT	vPvB
EUH440: Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen	EUH441: Starke Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen
Persistent, mobil und toxisch	
PMT	vPvM
EUH450: Kann lang anhaltende und diffuse Verschmutzung von Wasserressourcen verursachen	EUH451: Kann sehr lang anhaltende und diffuse Verschmutzung von Wasserressourcen verursachen

Darüber hinaus dürfen das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile keine Inhaltsstoffe (allein oder in Gemischen) in Konzentrationen von mehr als 0,010 % (Massenanteil) enthalten, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 einer der in Tabelle 3 aufgeführten Gefahrenklassen, -kategorien mit den zusammenhängenden Gefahrenhinweisen zugeordnet sind, es sei denn, in Tabelle 4 ist eine Ausnahme vorgesehen.

Tabelle 3

**Beschränkende Gefahrenklassen und -kategorien sowie damit zusammenhängende Gefahrenhinweise**

Gewässergefährdend	
Kategorien 1 und 2	Kategorien 3 und 4
H400 Sehr giftig für Wasserorganismen	H412 Schädlich für Wasserorganismen, mit langfristiger Wirkung
H410 Sehr giftig für Wasserorganismen, mit langfristiger Wirkung	H413 Kann für Wasserorganismen schädlich sein, mit langfristiger Wirkung
H411 Giftig für Wasserorganismen, mit langfristiger Wirkung	
Die Ozonschicht schädigend	
H420 Schädigt die öffentliche Gesundheit und die Umwelt durch Ozonabbau in der äußeren Atmosphäre	

Tabelle 4

**Ausnahmen von Beschränkungen für Stoffe mit einer harmonisierten Einstufung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008**

Stoffart	Ausgenommene Gefahrenklasse, -kategorie und Gefahrenhinweis	Ausnahmevoraussetzung
Stoffe mit einer harmonisierten Einstufung als H304	H304	Stoffe mit einer Viskosität unter 20,5 cSt bei 40 °C.
Titandioxid (Nanoform)	H351	Nur bei Verwendung als Pigment. Darf weder in Pulverform noch als Spray verwendet werden.

Die Gefahrenhinweise beziehen sich in der Regel auf Stoffe. Wenn jedoch keine Informationen zu Stoffen verfügbar sind, kommen die Einstufungsregeln für Gemische zur Anwendung.

Für die Verwendung von Stoffen oder Gemischen, die beim Herstellungsprozess chemisch so verändert werden, dass die jeweilige Gefahr, wegen der der Stoff oder das Gemisch gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 eingestuft wurde, nicht mehr besteht, gelten die vorstehenden Anforderungen nicht.

Dieses Kriterium gilt nicht für

- Stoffe, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 gemäß Artikel 2 Absatz 2 der genannten Verordnung fallen;
- Stoffe, die unter Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 fallen, in dem die Kriterien festgelegt sind, nach denen unter Anhang V der Verordnung fallende Stoffe von den Anforderungen in Bezug auf Registrierung, nachgeschaltete Anwender und Bewertung ausgenommen werden.

**Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung von Unterkriterium 4.1 zusammen mit einschlägigen Erklärungen der Hersteller der Bestandteile, einer Liste aller verwendeten Chemikalien, dem jeweiligen Sicherheitsdatenblatt oder einer Erklärung des Chemikalienlieferanten sowie allen relevanten Erklärungen vor, aus denen hervorgeht, dass die Anforderung erfüllt wird.

Bei Stoffen, die Beschränkungen unterliegen, und unvermeidbaren Verunreinigungen, die laut Einstufung Beschränkungen unterliegen, werden die Konzentration jenes Stoffes, der Beschränkungen unterliegt, oder der Verunreinigung und ein angenommener Retentionsfaktor von 100 % zur Abschätzung der im Endprodukt verbleibenden Menge des Beschränkungen unterliegenden Stoffes oder der Verunreinigung verwendet. Verunreinigungen können im Endprodukt bis zu einem Massenanteil von 0,0100 % vorhanden sein. Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie aus Inhaltsstoffen freigesetzt oder abgebaut werden, gelten als Inhaltsstoffe und nicht als Verunreinigungen.

Jede Abweichung von einem Retentionsfaktor von 100 % (z. B. Lösungsmittelverdampfung) oder eine chemische Veränderung einer Verunreinigung, die Beschränkungen unterliegt, ist zu begründen.

Für Stoffe, die vom Unterkriterium 4.1 ausgenommen sind (siehe Anhänge IV und V der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006), ist eine diesbezügliche Erklärung des Antragstellers als Konformitätsnachweis ausreichend.

Da mehrere Produkte oder potenzielle Produkte, bei denen dieselben Prozesschemikalien eingesetzt werden, unter dieselbe EU-Umweltzeichenlizenz fallen können, muss die Berechnung für jede Verunreinigung nur für das Produkt oder den Bestandteil unter dieser Lizenz vorgelegt werden, das/der die ungünstigsten Eigenschaften aufweist (z. B. der am stärksten bedruckte Bestandteil bei einer Prüfung auf Druckfarben, die laut Einstufung Beschränkungen unterliegen).

Der obige Nachweis kann auch von einem Lieferanten der Lieferkette des Antragstellers direkt bei der zuständigen Stelle vorgelegt werden.

#### 4.2. **Besonders besorgniserregende Stoffe (SVHC)**

Dieses Kriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile.

Das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile dürfen keine Inhaltsstoffe (allein oder in Gemischen) enthalten, die die Kriterien gemäß Artikel 57 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 erfüllen, nach dem in Artikel 59 der genannten Verordnung beschriebenen Verfahren ermittelt und in die Liste der für eine Zulassung infrage kommenden besonders besorgniserregenden Stoffe aufgenommen wurden.

#### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung vor, aus der hervorgeht, dass das Endprodukt und die darin enthaltenen Bestandteile keine SVHC enthalten. Der Erklärung sind Sicherheitsdatenblätter für alle gelieferten Chemikalien und Materialien beizufügen, die zur Herstellung des Endprodukts und der darin enthaltenen Bestandteile verwendet werden.

Die als SVHC eingestuften Stoffe, die in der Liste der für eine Zulassung infrage kommenden Stoffe gemäß Artikel 59 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 aufgeführt sind, sind unter folgender Adresse abrufbar:

<https://www.echa.europa.eu/candidate-list-table>.

Bei der Einreichung des Antrags auf Erteilung des EU-Umweltzeichens ist auf die Liste Bezug zu nehmen.

Bei unvermeidbaren Verunreinigungen, die als SVHC eingestuft wurden, werden die Konzentration der Verunreinigung und ein angenommener Retentionsfaktor von 100 % zur Abschätzung der im Endprodukt verbleibenden SVHC-Verunreinigung herangezogen. Verunreinigungen können im Endprodukt bis zu einem Massenanteil von 0,0100 % vorhanden sein. Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie aus Inhaltsstoffen freigesetzt oder abgebaut werden, gelten als Inhaltsstoffe und nicht als Verunreinigungen.

Jede Abweichung von einem Retentionsfaktor von 100 % (z. B. Lösungsmittelverdampfung) oder eine chemische Veränderung einer SVHC-Verunreinigung ist zu begründen.

#### 4.3. **Sonstige spezifische Einschränkungen**

##### 4.3.1. *Spezifische verbotene Stoffe*

Dieses Kriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile.

Die folgenden Stoffe dürfen weder dem im Endprodukt verwendeten chemischen Produkt noch einem seiner Bestandteile (allein oder in Gemischen) zugefügt werden:

- a) 5-Chlor-2-methyl-4-isothiazolin-3-on (CMIT);
- b) Alkylphenoethoxylate (APEO) und andere Alkylphenolderivate [1];
- c) Antibakterielle Mittel (z. B. Nanosilber und Triclosan);
- d) Formaldehyd und Formaldehydabspalter;
- e) Methylisothiazolinon (MIT)
- f) Nitromoschus- und polyzyklische Moschusverbindungen;

- g) Zinnorganische Verbindungen, die als Katalysator bei der Herstellung von Silikon eingesetzt werden;
- h) Parabene;
- i) Phthalate;
- j) Stoffe mit endokrinschädigenden Eigenschaften;
- k) Stoffe, die in der Prioritätenliste der EU als potenzielle endokrine Disruptoren der Kategorie 1 oder 2 eingestuft werden und weiter auf ihre endokrinschädigende Wirkung untersucht werden sollen.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung des Unterkriteriums vor, die gegebenenfalls durch Erklärungen der Lieferanten ergänzt wird. Die in diesem Unterkriterium aufgeführten Stoffe sind nur als Verunreinigungen zulässig, und zwar in Konzentrationen von weniger als 0,0100 % Massenanteil am chemischen Produkt. Stoffe, von denen bekannt ist, dass sie aus Inhaltsstoffen freigesetzt oder abgebaut werden, gelten als Inhaltsstoffe und nicht als Verunreinigungen.

[Anmerkung:

[1] Stoffname (Substance name) = „Alkylphenol“ unter: <https://echa.europa.eu/de/advanced-search-for-chemicals>.]

#### *4.3.2. Duftstoffe*

Dieses Kriterium gilt für das Endprodukt, alle darin enthaltenen Bestandteile, die separaten Bestandteile und die Verpackung.

Duftstoffe dürfen weder dem Endprodukt noch seinen Bestandteilen, den separaten Bestandteilen oder der Verpackung zugesetzt werden.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung des Unterkriteriums vor.

#### *4.3.3. Druckfarben und Farbstoffe*

Dieses Unterkriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile. Diese Anforderung gilt nicht für die separaten Bestandteile, die Verkaufsverpackung und die Informationsblätter.

Die in der wiederverwendbaren Menstruationstasse verwendeten Farbstoffe und Druckfarben dürfen 2 % des Gesamtgewichts der Tasse nicht überschreiten.

Der Gehalt an Antimon, Arsen, Barium, Kadmium, Chrom, Blei, Quecksilber, Selen, primären aromatischen Aminen und polychloriertem Biphenyl, die als Verunreinigungen in den Farbstoffen und Druckfarben vorkommen, muss unter den in der Entschließung AP (89) 1 des Europarats über die Verwendung von Farbstoffen in Kunststoffen, die mit Lebensmitteln in Berührung kommen <sup>(1)</sup>, angegebenen Grenzwerten liegen.

Die Farbstoffe müssen zudem der BfR-Empfehlung IX. für Farbmittel zum Einfärben von Kunststoffen und anderen Polymeren für Bedarfsgegenstände <sup>(2)</sup> oder Anhang 2 <sup>(3)</sup> und Anhang 10 <sup>(4)</sup> der Schweizer Verordnung 817.023.21 entsprechen.

Die verwendeten Farbstoffe und Druckfarben müssen zudem den Unterkriterien 4.1 und 4.2 entsprechen.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung des oben genannten Unterkriteriums vor, die gegebenenfalls durch Erklärungen der Lieferanten ergänzt wird, sowie Unterlagen, die sicherstellen, dass die Verunreinigungen im Farbstoff oder in der Druckfarbe der Entschließung AP (89) 1 des Europarates entsprechen und dass die verwendeten Farbstoffe und Druckfarben gemäß der BfR-Empfehlung IX. *Farbmittel zum Einfärben von Kunststoffen und anderen Polymeren für Bedarfsgegenstände*, Anhang 2 und Anhang 10 der Schweizer Verordnung 817.023.21 oder der BfR-Empfehlung XXXVI. *Papiere, Kartons und Pappen für den Lebensmittelkontakt* zugelassen sind.

<sup>(1)</sup> Siehe Fußnote 16.

<sup>(2)</sup> Siehe Fußnote 17.

<sup>(3)</sup> Siehe Fußnote 18.

<sup>(4)</sup> Siehe Fußnote 19.

#### 4.3.4. Cyclosiloxane

Dieses Unterkriterium gilt für das Endprodukt und alle darin enthaltenen Bestandteile.

Octamethylcyclotetrasiloxan D4 (CAS-Nr. 556-67-2), Decamethylcyclopentasiloxan D5 (CAS-Nr. 541-02-6) und Dodecamethylcyclohexasiloxan D6 (CAS-Nr. 540-97-6) dürfen in den Silikonrohstoffen nicht in Konzentrationen von über 100 ppm (0,0100 % Massenanteil) vorhanden sein. Der Grenzwert von 100 ppm ist für jeden Stoff einzeln anzuwenden.

#### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine unterzeichnete Erklärung über die Einhaltung des oben genannten Unterkriteriums vor, die gegebenenfalls durch Erklärungen der Lieferanten untermauert wird.

#### **Kriterium 5. Verpackung**

Unter diesem Kriterium werden die Anforderungen an Verkaufs- und Umverpackungen festgelegt.

Umverpackungen sind zu vermeiden oder dürfen nur aus Pappe und/oder Papier bestehen.

##### a) Für Verpackungen verwendete Pappe und/oder verwendetes Papier

Verkaufsverpackungen aus Pappe und/oder Papier müssen mindestens 40 % recyceltes Material enthalten.

Umverpackungen aus Pappe und/oder Papier müssen mindestens 80 % recyceltes Material enthalten.

Für den Rest (100 % minus Anteil an recyceltem Material) der Pappe und/oder des Papiers für Verkaufs- und Umverpackungen müssen gültige Zertifikate für nachhaltige Forstwirtschaft vorliegen, die von einem unabhängigen externen Zertifizierungssystem wie FSC, PEFC oder einem gleichwertigen System ausgestellt wurden. Die Zertifizierungsstellen, die Zertifikate für nachhaltige Forstwirtschaft ausstellen, müssen von dem betreffenden Zertifizierungssystem akkreditiert bzw. anerkannt sein.

##### b) Für Verpackungen verwendete Kunststoffe

— Bis zum 31. Dezember 2026 müssen Verkaufsverpackungen aus Kunststoff mindestens 20 % recyceltes Material enthalten.

— Ab dem 1. Januar 2027 müssen Verkaufsverpackungen aus Kunststoff mindestens 35 % recyceltes Material enthalten.

##### c) Recyclingfähigkeit

Der für das Recycling zur Verfügung stehende Anteil der Verkaufsverpackungen (entweder aus Pappe und/oder Papier oder aus Kunststoff) und der Umverpackungen (aus Pappe und/oder Papier) muss mindestens 95 % Massenanteil betragen, während die restlichen 5 % mit dem Recycling kompatibel sein müssen.

##### d) Zusätzliche Anforderungen

— Die Verwendung von Verbundverpackungen (Verkaufs- und Umverpackungen), Mischkunststoffen oder die Beschichtung von Kartons und/oder Papier mit Kunststoffen oder Metallen sind nicht zulässig.

— Der Rezyklatanteil und die Recyclingfähigkeit von Verkaufs- und Umverpackungen sind auf der Verkaufsverpackung anzugeben.

##### e) Separater Bestandteil: Beutel oder Säckchen

Wiederverwendbare Menstruationstassen müssen mit einem wiederverwendbaren Beutel oder Säckchen aus 100 % zertifizierten nachhaltigen Fasern verkauft werden.

#### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt (1) eine unterzeichnete Konformitätserklärung vor, in der der Prozentsatz des Rezyklatanteils an der Verkaufs- und gegebenenfalls der Umverpackung angegeben ist, (2) eine Konformitätserklärung, aus der die Recyclingfähigkeit der Verkaufs- und Umverpackung hervorgeht, und (3) ein hochauflösendes Foto der Verkaufsverpackung, auf dem die Informationen über den Rezyklatanteil und die Recyclingfähigkeit an der Verkaufs- und Umverpackung deutlich zu erkennen sind.

Die Konformitätserklärung mit Angabe der Prozentsätze für den Rezyklatanteil für Verkaufsverpackungen muss von den zuständigen Stellen nach dem 1. Januar 2027 erneut überprüft werden.

Darüber hinaus muss der Antragsteller geprüfte Buchführungsunterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass der Restanteil (100 % minus Anteil an recyceltem Material) der Pappe und/oder des Papiers für Verkaufs- und Umverpackungen als zertifiziertes Material nach den geltenden FSC-, PEFC- oder gleichwertigen Regelungen gilt. Die geprüften Buchführungsunterlagen müssen für die gesamte Geltungsdauer der Lizenz für das EU-Umweltzeichen gelten. Die zuständigen Stellen prüfen die Buchführungsunterlagen zwölf Monate nach Erteilung der Lizenz erneut.

Der Rezyklatanteil ist anhand der Norm EN 45557 oder der ISO 14021 zu überprüfen, während die Recyclingfähigkeit nach EN 13430 oder ISO 18604 zu überprüfen ist.

Der Kunststoffrezyklatanteil an der Verpackung muss Normen zur Rückverfolgbarkeit wie ISO 22095 oder EN 15343 entsprechen. Gleichwertige Methoden können anerkannt werden, wenn sie von einem Dritten als gleichwertig angesehen werden; ihnen sind detaillierte Erläuterungen beizufügen, aus denen hervorgeht, dass diese Anforderung erfüllt ist, sowie die entsprechenden ergänzenden Unterlagen. Es sind Rechnungen als Beleg für den Kauf des recycelten Materials vorzulegen.

Darüber hinaus ist die Recyclingfähigkeit (Verfügbarkeit für das und Kompatibilität mit dem Recycling) der Verpackung anhand von Standardprüfprotokollen zu prüfen. Die Recyclingfähigkeit von Verpackungen aus Pappe und/oder Papier ist durch eine Prüfung der Zerfaserbarkeit zu bewerten; in diesem Fall muss der Antragsteller die Zerfaserbarkeit von Verpackungen aus Pappe und Papier anhand der/des Prüfberichtsergebnisse(s) nach der PTS-Methode PTS-RH 021, dem Bewertungssystem ATICELCA 501 oder gleichwertigen Standardmethoden nachweisen, die nach Auffassung der zuständigen Stelle Daten von gleicher wissenschaftlicher Qualität liefern. Systeme der Segregation oder der kontrollierten Mischung wie RecyClass werden als unabhängige externe Zertifizierung für Kunststoffverpackungen anerkannt. Gleichwertige Prüfmethode können akzeptiert werden, wenn sie von einem Dritten als gleichwertig angesehen werden.

Darüber hinaus legt der Antragsteller eine Konformitätserklärung vor, die durch ein gültiges, unabhängig zertifiziertes Zertifikat für Rückverfolgungssysteme für den wiederverwendbaren Beutel oder das Säckchen untermauert wird. FSC, PEFC, OEKO-TEX, GOTS oder gleichwertige Systeme werden für eine unabhängige externe Zertifizierung akzeptiert.

#### **Kriterium 6. Hinweise zur Entsorgung des Produkts und der Verpackung**

Die Verkaufsverpackung muss Hinweise zur Entsorgung der Verkaufsverpackung, der Umverpackung (falls vorhanden), der separaten Bestandteile und zur Entsorgung des gebrauchten Produkts enthalten. Auf der Verkaufsverpackung muss durch Text oder visuelle Symbole darauf hingewiesen werden,

- a) dass die Verkaufsverpackung, die Umverpackung (falls vorhanden), die separaten Bestandteile und die Tasse nicht über die Toilette entsorgt werden dürfen und
- b) wie die Verkaufsverpackung, die Umverpackung (falls vorhanden), die separaten Bestandteile und die Tasse am Ende ihrer Lebensdauer ordnungsgemäß zu entsorgen sind.

#### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt ein hochauflösendes Foto der Verkaufsverpackung vor, auf dem die Informationen zur Entsorgung deutlich zu erkennen sind.

#### **Kriterium 7. Informationen zur Verwendung des Produkts**

Dem Produkt ist eine Gebrauchsanweisung beizufügen. Der Hersteller muss mindestens die folgenden Anwenderinformationen bereitstellen:

- a) Auswahl der richtigen Fassengröße. Diese Angaben sind so anzubringen, dass sie für die Anwenderin vor dem Kauf zugänglich sind (z. B. auf der Erstverpackung).
- b) Richtiges Tragen der Tasse, um Auslaufen und/oder Unbehagen zu vermeiden.
- c) Tragedauer bis zur Entleerung der Tasse. Die Angaben zur längsten Tragedauer sind durch Teststudien zu untermauern. Diese Angaben sind gut sichtbar, z. B. durch ein Logo oder Fettdruck, auf der Verpackung und in der Gebrauchsanweisung zu platzieren.
- d) Richtige Reinigung der Tasse vor und nach dem Gebrauch während derselben Menstruationsperiode, einschließlich zumindest Informationen über die Bedeutung des Händewaschens, die Notwendigkeit des Auskochens (ja/nein, und wenn ja, wie lange), das Wasser (heiß/kalt), die Seife (ja/nein, und wenn ja, wie viel) und die Dauer der Reinigung. Diese Angaben sollten durch Teststudien untermauert werden.

- e) Richtige Reinigung und Aufbewahrung der Tasse zwischen den Menstruationsperioden, einschließlich zumindest Informationen über die Bedeutung des Händewaschens, die Bedeutung des Auskochens (und Informationen darüber, wie lange), das Wasser (heiß/kalt), die Seife (ja/nein, und wenn ja, wie viel) und die Dauer der Reinigung. Diese Angaben sollten durch Teststudien untermauert werden.
- f) Verwendungsdauer (Lebensdauer) der Tasse. Es sollte außerdem darauf hingewiesen werden, dass eine eventuelle Verfärbung der Tasse keinen Einfluss auf ihre Lebensdauer und Funktion hat.
- g) Angaben über das Risiko eines toxischen Schocksyndroms sind vorzulegen.

### Beurteilung und Prüfung:

Der Antragsteller legt ein Muster des Informationsblatts/Faltblatts und gegebenenfalls der mit der Tasse verkauften Verpackung vor, auf der die Anwenderinformationen angegeben sind. Der Antragsteller muss außerdem einschlägige Tests/Studien zu den oben genannten Anforderungen, z. B. Bewertungen des biologischen Risikos oder toxikologische Studien, vorlegen.

### Kriterium 8. Gebrauchstauglichkeit und Qualität des Produkts

Die Wirksamkeit/Qualität des Produkts muss zufriedenstellend und derjenigen von bereits auf dem Markt befindlichen Produkten mindestens gleichwertig sein.

Die Gebrauchstauglichkeit wird im Hinblick auf die in Tabelle 5 aufgeführten Merkmale und Parameter geprüft. Etwaige angegebene Mindestleistungswerte müssen erreicht werden.

Die Gebrauchstauglichkeit wird anhand technischer Prüfungen der Biokompatibilität der für die Herstellung von wiederverwendbaren Menstruationstassen verwendeten Materialien geprüft. Bei der Biokompatibilitätsprüfung müssen die Zytotoxizität, Pyrogenität, Sensibilisierung, Hautirritation und Implantation (90 Tage) biologisch bewertet werden.

Tabelle 5

#### Merkmale und Parameter zur Beschreibung der Gebrauchstauglichkeit des zu prüfenden Produkts

Merkmal		Vorgeschriebene Prüfmethode (Mindestleistungswert)
Anwendungstests	U1. Auslaufschutz	Verbrauchertest (80 % der das Produkt testenden Verbraucherinnen müssen die Leistung als zufriedenstellend einstufen)
	U2. Passform und Tragekomfort	
	U3. Gesamtleistung	
Technische Prüfungen	T1. Biokompatibilität	Keine relevanten biologischen Auswirkungen in den Studien zu Zytotoxizität, Pyrogenität, Sensibilisierung, Hautirritation und Implantation (90 Tage) gemäß ISO 10993.  Alternativ könnte auch die Einhaltung der USP-Norm Klasse VI (akute systemische Toxizität, intrakutane Toxizität und Implantationstest) angegeben werden.

### Beurteilung und Prüfung:

Es ist ein Prüfbericht mit einer Beschreibung der Prüfmethoden, Ergebnisse und der verwendeten Daten vorzulegen. Die Prüfungen müssen von Laboratorien durchgeführt werden, die für die Umsetzung von Qualitätsmanagementsystemen zertifiziert sind.

Die Anwendungstests sind für die einzelnen Produkte durchzuführen, für die das EU-Umweltzeichen beantragt wird. Wenn jedoch nachgewiesen werden kann, dass Produkte dieselbe Leistung aufweisen, kann es ausreichen, nur eine Größe oder einen repräsentativen Größenmix je Produktdesign zu prüfen.

Für das/die für die Herstellung der wiederverwendbaren Menstruationstassen, für die das EU-Umweltzeichen beantragt wird, verwendete(n) Material(ien) müssen technische Prüfungen durchgeführt werden. Wenn nachgewiesen werden kann, dass mehrere Modelle wiederverwendbarer Menstruationstassen aus demselben Material hergestellt werden, kann es ausreichen, das betreffende Material nur einmal zu prüfen. Wiederverwendbare Menstruationstassen müssen keinen technischen Prüfungen unterzogen werden, sondern nur die bei der Herstellung der Tassen verwendeten Materialien (darunter Silikone, vernetzte Silikonelastomere, andere Elastomere, verwendete Farbstoffe und alle sonstigen Materialien).

Damit reproduzierbare Ergebnisse erzielt werden, ist bei der Probenahme, Beförderung und Lagerung der Materialien und Produkte besonders sorgfältig zu verfahren. Es wird empfohlen, die Produkte nicht zu verblinden oder in eine neutrale Verpackung umzupacken, da sonst die Leistung des Produkts und/oder der Verpackung verändert werden könnte, es sei denn, eine Veränderung kann ausgeschlossen werden.

Informationen über die Tests sind den zuständigen Stellen unter Wahrung der Vertraulichkeit zur Verfügung zu stellen. Die Testergebnisse sind klar zu erläutern und in einer Sprache, in Einheiten und anhand von Symbolen darzustellen, die für den Datennutzer verständlich sind. Es müssen folgende Angaben gemacht werden: Ort und Zeitpunkt der Tests; die zur Auswahl der geprüften Materialien verwendeten Kriterien und deren Repräsentativität; ausgewählte Prüfungsmerkmale und gegebenenfalls die Gründe, warum bestimmte Merkmale nicht aufgenommen wurden; die angewendeten Testverfahren und gegebenenfalls deren Begrenzungen. Es müssen klare Leitlinien für die Nutzung der Testergebnisse vorgelegt werden.

Zusätzliche Leitlinien für Anwendertests:

- Probenahme, Testdesign, Panelrekrutierung und die Analyse der Testergebnisse müssen statistischen Standardverfahren entsprechen (AFNOR Q 34-019, ASTM E1958-07e1 oder gleichwertige Verfahren).
- Jedes Produkt ist auf der Grundlage eines Fragebogens zu bewerten. Der Test muss mindestens 72 Stunden, möglichst aber eine volle Woche dauern und unter normalen Anwendungsbedingungen für das Produkt erfolgen.
- Empfohlen wird eine Anzahl von mindestens 30 Testpersonen. Alle an der Untersuchung teilnehmenden Personen müssen das geprüfte Produkt der betreffenden Art/Größe derzeit in Gebrauch haben.
- An der Untersuchung sollten Personen teilnehmen, die unterschiedliche Gruppen von Verbrauchern auf dem Markt repräsentieren. Alter und Länder sind deutlich anzugeben.
- Kranke Personen und Personen mit einer chronischen Erkrankung dürfen nicht am Test teilnehmen. Erkrankten Personen während des Anwendertests, so ist dies auf dem Fragebogen zu vermerken, und die Antworten dürfen bei der Bewertung nicht berücksichtigt werden.
- Bei allen Anwendungstests (Auslaufschutz, Passform und Tragekomfort sowie Gesamtleistung) müssen 80 % der Verbraucherinnen, die das Produkt testen, die Leistung als zufriedenstellend bewerten, indem sie einen Wert von über 60 vergeben (auf einer quantitativen Skala von 1 bis 100). Oder aber 80 % der Verbraucherinnen, die das Produkt testen, bewerten es als gut oder sehr gut (unter fünf qualitativen Optionen: sehr schlecht, schlecht, befriedigend, gut, sehr gut).
- Die Ergebnisse sind nach Abschluss des Anwendertests statistisch auszuwerten.
- Externe Faktoren wie die Verwendung von Markenzeichen, Marktanteile und Werbung, die sich auf die wahrgenommene Leistung der Produkte auswirken können, müssen mitgeteilt werden.

Zusätzliche Anforderungen an technische Prüfungen:

- Die Prüfungen sollten so weit wie möglich auf produktrelevanten, wiederholbaren und strengen Methoden basieren.
- Die technischen Prüfungen werden gemäß der ISO-Normenreihe 10993 oder der USP-Norm Klasse VI durchgeführt.
- Prüfmethode, deren Anwendungsbereich und Anforderungsstandards als gleichwertig mit den genannten nationalen und internationalen Normen angesehen werden und deren Gleichwertigkeit von einem unabhängigen Dritten bestätigt wurde, werden akzeptiert.

Gewicht, Abmessungen und Gestaltungsmerkmale des Produkts sind zu beschreiben und gemäß den Angaben im allgemeinen Bewertungs- und Prüftext des Antrags anzugeben.

### **Kriterium 9. Soziale Verantwortung der Unternehmen in Bezug auf Arbeitsaspekte**

Unter diesem Kriterium werden die Anforderungen an den Ort der Endfertigung der wiederverwendbaren Menstruationstasse festgelegt.

Unter Berücksichtigung der Dreigliedrigen Grundsatzklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik <sup>(5)</sup>, des Globalen Pakts der Vereinten Nationen (Säule 2) <sup>(6)</sup>, der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte <sup>(7)</sup> und der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen <sup>(8)</sup> lässt der Antragsteller durch Dritte — untermauert durch eine Überprüfung/Überprüfungen vor Ort — prüfen, ob die entsprechenden Grundsätze der oben genannten internationalen Texte und die nachstehenden ergänzenden Bestimmungen am Ort der Endfertigung des Produkts eingehalten werden.

<sup>(5)</sup> Siehe Fußnote 21.

<sup>(6)</sup> Siehe Fußnote 22.

<sup>(7)</sup> Siehe Fußnote 23.

<sup>(8)</sup> Siehe Fußnote 24.

Grundlegende Übereinkommen der IAO:

a) Kinderarbeit:

- Übereinkommen über das Mindestalter, 1973 (Nr. 138),
- Übereinkommen über die schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999 (Nr. 182);

b) Zwangs- und Pflichtarbeit:

- Übereinkommen über Zwangsarbeit, 1930 (Nr. 29) und das Protokoll von 2014 zum Übereinkommen über Zwangsarbeit,
- Übereinkommen über die Abschaffung der Zwangsarbeit, 1957 (Nr. 105);

c) Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen:

- Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948 (Nr. 87),
- Übereinkommen über das Vereinigungsrecht und das Recht auf Kollektivverhandlungen, 1949 (Nr. 98);

d) Diskriminierung:

- Übereinkommen über die Gleichheit des Entgelts, 1951 (Nr. 100),
- Übereinkommen über die Diskriminierung (Beschäftigung und Beruf), 1958 (Nr. 111);

Ergänzende Bestimmungen:

e) Arbeitszeit:

- IAO-Übereinkommen über die Arbeitszeit (Gewerbe), 1919 (Nr. 1),
- IAO-Übereinkommen über den wöchentlichen Ruhetag (Gewerbe), 1921 (Nr. 14);

f) Entgelt:

- IAO-Übereinkommen über die Mindestlohnfestsetzung, 1970 (Nr. 131),
- IAO-Übereinkommen über den bezahlten Urlaub (Neufassung), 1970 (Nr. 132),
- Existenzsichernder Lohn: Der Antragsteller muss sicherstellen, dass die für eine Standardarbeitswoche (höchstens 48 Stunden) gezahlten Löhne (ohne Steuern, Prämien, Zulagen oder Überstundenzuschläge) ausreichen, um den Grundbedarf (Wohnen, Energie, Lebensmittel, Kleidung, Gesundheitsversorgung, Bildung, Trinkwasser, Kinderbetreuung und Fortbewegung) eines Arbeitnehmers und einer vierköpfigen Familie zu befriedigen und ein gewisses frei verfügbares Einkommen zu gewährleisten. Die Umsetzung ist anhand der SA8000<sup>(\*)</sup>-Leitlinie „Entgelt“ zu prüfen;

g) Gesundheitsschutz und Sicherheit:

- IAO-Übereinkommen über die Sicherheit bei der Verwendung chemischer Stoffe bei der Arbeit, 1981 (Nr. 170),
- IAO-Übereinkommen über Arbeitsschutz und Arbeitsumwelt, 1990 (Nr. 155),
- IAO-Übereinkommen über die Arbeitsumwelt (Luftverunreinigung, Lärm und Vibrationen), 1977 (Nr. 148);

h) Sozialschutz und soziale Inklusion:

- IAO-Übereinkommen über ärztliche Betreuung und Krankengeld, 1969 (Nr. 130),
- IAO-Übereinkommen über Soziale Sicherheit (Mindestnormen), 1952 (Nr. 102),
- IAO-Übereinkommen über Leistungen bei Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, 1964 (Nr. 121),
- IAO-Übereinkommen über Gleichbehandlung (Betriebsunfälle), 1925 (Nr. 19),
- IAO-Übereinkommen über den Mutterschutz, 2000 (Nr. 183);

i) Gerechte Entlassung:

- IAO-Übereinkommen über die Beendigung des Arbeitsverhältnisses, 1982 (Nr. 158).

Wenn das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen gesetzlich eingeschränkt ist, darf das Unternehmen die Arbeitnehmer nicht an der Entwicklung alternativer Mechanismen hindern, um Beschwerden zum Ausdruck zu bringen und ihre Rechte im Hinblick auf die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zu wahren, und muss rechtmäßige Arbeitnehmervertretungen anerkennen, mit denen es bei Problemen am Arbeitsplatz in Dialog treten kann.

<sup>(\*)</sup> Siehe Fußnote 25.

Im Rahmen der Prüfung muss eine Konsultation externer, branchenunabhängiger Interessengruppen in der Umgebung der Produktionsstätten, einschließlich Gewerkschaften, Gemeinschaftsorganisationen, NRO und Arbeitsrechtsexperten stattfinden. Es müssen ernsthafte Konsultationen mit mindestens zwei Interessenträgern aus zwei verschiedenen Untergruppen stattfinden. An Standorten, an denen durch das nationale Recht nicht gewährleistet werden kann, dass die soziale Verantwortung der Unternehmen den oben genannten internationalen Übereinkommen entspricht, muss die Prüfung Überprüfungen durch Dritte in Form von unangekündigten Kontrollen vor Ort durch branchenunabhängige Gutachter umfassen.

Während der Geltungsdauer der EU-Umweltzeichenlizenz muss der Antragsteller die zusammengefassten Ergebnisse und wichtigsten Feststellungen der Prüfungen online veröffentlichen (einschließlich Einzelheiten über a) die Zahl und Schwere der Verstöße gegen die einzelnen Arbeitnehmerrechte und Arbeitsschutznormen; b) die Abhilfestrategie — wobei die Korrekturmaßnahmen auch die Prävention nach den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte umfassen; c) die Bewertung der Ursachen anhaltender Verstöße, die sich aus der Konsultation der Interessenträger ergeben (wer wurde konsultiert, welche Probleme wurden angesprochen, wie hat sich dies auf den Abhilfeplan ausgewirkt)), um interessierten Verbrauchern einen Nachweis über seine Leistung zu liefern.

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller weist die Einhaltung der Anforderungen nach, indem er Kopien der neuesten Fassung seines Verhaltenskodex, der mit den oben genannten Bestimmungen übereinstimmen muss, und Kopien der entsprechenden Prüfberichte für jede Endfertigungsanlage für das/die Modell(e) vorlegt, für das/die das Umweltzeichen beantragt wird, sowie einen Weblink, unter dem die Online-Veröffentlichung mit den Ergebnissen und Feststellungen zu finden ist.

Vor-Ort-Überprüfungen durch Dritte sind von Prüfern durchzuführen, die qualifiziert sind, um die Einhaltung von Sozialstandards oder Verhaltenskodizes in Produktionsstätten der Industrie zu beurteilen, oder — in Ländern, die das IAO-Übereinkommen über die Arbeitsaufsicht von 1947 (Nr. 81) ratifiziert haben und in denen die Überwachung durch die IAO zeigt, dass das nationale Arbeitsaufsichtssystem wirksam ist,<sup>(10)</sup> und wenn die oben genannten Bereiche in den Anwendungsbereich der Aufsichtssysteme fallen<sup>(11)</sup> — von Arbeitsaufsichtsbeamten, die von einer Behörde ernannt werden.

Anerkannt werden gültige Bescheinigungen von Systemen oder Aufsichtsprozessen Dritter zur Überprüfung der Einhaltung der geltenden Grundsätze der aufgeführten grundlegenden IAO-Übereinkommen und der zusätzlichen Bestimmungen zu Arbeitszeiten, Entgelt, Gesundheit und Sicherheit sowie zur Konsultation externer Interessenträger. Diese Bescheinigungen dürfen zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht älter als zwölf Monate sein.

### **Kriterium 10. Angaben auf dem EU-Umweltzeichen**

Das EU-Umweltzeichen darf auf der Verkaufsverpackung des Produkts angebracht werden. Wird das fakultative Umweltzeichen mit Textfeld verwendet, muss es folgende drei Erklärungen enthalten:

- „Weniger Umweltauswirkungen“,
- „Erfüllt strenge Schadstoffanforderungen“,
- „Geprüfte Leistung“.

Der Antragsteller muss die Anweisungen zur Verwendung des Logos des EU-Umweltzeichens befolgen, die in den Leitlinien zum Logo des EU-Umweltzeichens zu finden sind:

[http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/documents/logo\\_guidelines.pdf](http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/documents/logo_guidelines.pdf)

### **Beurteilung und Prüfung:**

Der Antragsteller legt eine Erklärung über die Einhaltung der Anforderung vor sowie ein hochauflösendes Foto der Verkaufsverpackung des Produkts, auf dem das Umweltzeichen, die Registrierungs-/Lizenznummer und gegebenenfalls die fakultativen Textelemente deutlich zu sehen sind.

---

<sup>(10)</sup> Siehe Fußnote 21.

<sup>(11)</sup> Siehe Fußnote 21.

**BESCHLUSS (EU) 2023/1810 DER KOMMISSION****vom 19. September 2023****über einen Antrag auf erweiterte Kumulierung zwischen Kambodscha und Vietnam im Einklang mit Artikel 56 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 in Bezug auf die Ursprungsregeln im Rahmen des Schemas allgemeiner Zollpräferenzen gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 für bestimmte, bei der Herstellung von Fahrrädern verwendete Vormaterialien oder Teile**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 64 Absatz 3,gestützt auf die Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 56,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 56 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 können begünstigte Länder des Allgemeinen Präferenzsystems (APS) der Europäischen Union eine erweiterte Kumulierung mit einem Land beantragen, mit dem die Union ein Freihandelsabkommen nach Artikel XXIV des geltenden Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) geschlossen hat.
- (2) In Artikel 56 Absatz 1 und Artikel 56 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 sind die Bedingungen festgelegt, unter denen APS-begünstigte Länder im Rahmen der erweiterten Kumulierung Vormaterialien aus einem Land, mit dem die Union ein Freihandelsabkommen gemäß Artikel XXIV des GATT geschlossen hat, verwenden dürfen. Insbesondere sieht Artikel 56 Absatz 1 vor, dass eine solche Kumulierung erst angewandt werden darf, nachdem sich die an der erweiterten Kumulierung beteiligten Länder verpflichtet haben, die APS-Ursprungsregeln, die Ursprungsregeln des Freihandelsabkommens zwischen der EU und Vietnam und alle sonstigen Vorschriften über die Anwendung der Ursprungsregeln einzuhalten oder für ihre Einhaltung sowie für die Zusammenarbeit der Verwaltungen zu sorgen, damit die ordnungsgemäße Umsetzung dieser Vorschriften in Bezug auf die Union und auf die Länder untereinander gewährleistet ist.
- (3) Über einen solchen Antrag entscheidet die Kommission im Einklang mit ihren internen Verfahren.
- (4) Mit Schreiben vom 2. Dezember 2022 hatte Kambodscha einen Antrag auf erweiterte Kumulierung mit Vietnam nach Artikel 56 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 gestellt. Der Antrag betrifft bestimmte Vormaterialien oder Teile, die bei der Herstellung von Fahrrädern mit Ursprung in Vietnam verwendet werden und als Vormaterialien mit Ursprung in Kambodscha verwendet werden sollen, um nach den APS-Präferenzsätzen Fahrräder der Positionen 87.11, 87.12 und 95.03 des Harmonisierten Systems (HS) herzustellen und in die Europäische Union auszuführen.
- (5) Zur Untermauerung seines Antrags hatte Kambodscha darauf hingewiesen, dass Vietnam seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr auf der Liste der durch die allgemeine APS-Regelung begünstigten Länder steht und die bei der Herstellung von Fahrrädern verwendeten vietnamesischen Vormaterialien oder Teile daher als Vormaterialien oder Teile ohne Ursprungseigenschaft gelten, was zur Folge hat, dass kambodschanische Fahrradhersteller für kambodschanische Fahrräder nicht in den Genuss des zollfreien APS-Zugangs zur Union kommen können.

<sup>(1)</sup> ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1.<sup>(2)</sup> ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1.

Gleichzeitig ist es für die kambodschanische Fahrradindustrie essenziell, dass sie im Rahmen der erweiterten Kumulierung gemäß Artikel 56 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 weiterhin Zugang zu bestimmten, bei der Herstellung von Fahrrädern mit Ursprung in Vietnam verwendeten Vormaterialien oder Teilen hat, um ihre Wirtschaft zu diversifizieren und weiterhin Arbeitsplätze und Existenzgrundlagen für Tausende von Menschen zu schaffen.

- (6) Der Antrag wird durch ein gemeinsames Unternehmen Kambodschas und Vietnams über die Zusammenarbeit der Verwaltungen im Rahmen des Artikels 56 Absatz 1 Buchstabe a der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 flankiert, um einerseits die Einhaltung der einschlägigen Ursprungsregeln des Freihandelsabkommens zwischen der EU und Vietnam für Vormaterialien mit Ursprung in Vietnam, die bei der Herstellung von Fahrrädern in Kambodscha verwendet werden sollen, sowie der Ursprungsregeln des APS-Schemas für die von Kambodscha in die Union ausgeführten Erzeugnisse sicherzustellen, und andererseits für die Verwaltungszusammenarbeit sowohl in Bezug auf die Union und auf die Länder untereinander zu sorgen.
- (7) Das oben genannte gemeinsame Unternehmen enthält in seinen Anhängen eine Liste der Vormaterialien oder Teile der HS-Kapitel 32, 38, 39, 40, 48, 49, 73, 74, 76, 83, 85 und 87, die bei der Herstellung von Fahrrädern mit Ursprung in Vietnam verwendet werden und unter die erweiterte Kumulierung fallen, sowie die Liste der Anschriften und Kontaktdaten der kambodschanischen und vietnamesischen staatlichen Behörden, die für die Ausstellung und Überprüfung der Ursprungsnachweise zuständig sind.
- (8) Die Kommission hat den Antrag Kambodschas einschließlich des gemeinsamen Unternehmens Kambodschas und Vietnams über die Zusammenarbeit der Verwaltungen und der dazugehörigen Anhänge geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass die Bedingungen für eine Gewährung der erweiterten Kumulierung für die bei der Herstellung von Fahrrädern mit Ursprung in Vietnam verwendeten Vormaterialien oder Teile, die im Rahmen des APS als Vormaterialien mit Ursprung in Kambodscha für die Herstellung und Ausfuhr von Fahrrädern in die Union verwendet werden sollen, erfüllt sind. Kambodscha ist derzeit ein APS-begünstigtes Land im Sinne des Artikels 2 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup>. Hinzu kommt, dass Fahrräder nicht in der Liste der Erzeugnisse aufgeführt sind, für die die Zollpräferenzen, die Kambodscha im Rahmen der in Artikel 1 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe a der APS-Verordnung genannten allgemeinen Regelung gewährt wurden, durch die Delegierte Verordnung (EU) 2020/550 der Kommission <sup>(4)</sup> vorübergehend zurückgenommen wurden.
- (9) Angesichts der obigen Ausführungen sollte Kambodscha die Möglichkeit eingeräumt werden, für die Herstellung von Fahrrädern der HS-Positionen 87.11 und 87.12 die erweiterte Kumulierung auf bestimmte, bei der Herstellung von Fahrrädern verwendete Vormaterialien oder Teile der HS-Kapitel 32, 38, 39, 40, 48, 49, 73, 74, 76, 83, 85 und 87 anzuwenden. Aufgrund der Tatsache, dass die beantragten Waren der Position 95.03 bereits zollfrei sind, wird diese Position nicht in den vorliegenden Beschluss aufgenommen.
- (10) Die Erklärungen zum Ursprung, die für Erzeugnisse ausgefertigt werden, für die die Kumulierung verwendet wird, sollten einen spezifischen Vermerk enthalten, um festzuhalten, wann eine Kumulierung gemäß Anhang 22-07 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission <sup>(5)</sup> Anwendung findet.
- (11) Die mit diesem Beschluss gewährte Kumulierung sollte bis zu dem in Artikel 43 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 festgelegten Zeitpunkt gelten.
- (12) Die Europäische Kommission wird die Entwicklung der Einfuhren, die sich aus der Kumulierung ergeben, im Einklang mit diesem Beschluss überwachen —

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) Nr. 978/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über ein Schema allgemeiner Zollpräferenzen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 732/2008 des Rates (ABl. L 303 vom 31.10.2012, S. 1).

<sup>(4)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2020/550 der Kommission vom 12. Februar 2020 zur Änderung der Anhänge II und IV der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der vorübergehenden Rücknahme der Regelungen nach Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 für bestimmte Waren mit Ursprung im Königreich Kambodscha (ABl. L 127 vom 22.4.2020, S. 1).

<sup>(5)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

Kambodscha wird hiermit ermächtigt, im Einklang mit Artikel 56 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 im Rahmen der erweiterten Kumulierung die in Anhang I aufgeführten Vormaterialien oder Teile, die bei der Herstellung von Fahrrädern verwendet werden und im Einklang mit Anhang II des Protokolls Nr. 1 zum Freihandelsabkommen EU-Vietnam ihren Ursprung in Vietnam haben, zu verwenden, um die in Anhang II aufgeführten Fahrräder im Rahmen der APS-Zollpräferenzbehandlung herzustellen und in die Union auszuführen, sofern Kambodscha zum Zeitpunkt der Ausfuhr des Erzeugnisses in die Union noch ein APS-begünstigtes Land im Sinne des Artikels 2 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 ist, und die in Artikel 1 Absatz 2 jener Verordnung genannten Präferenzregelungen für die in Anhang II aufgeführten Fahrräder nicht im Einklang mit Artikel 19 der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 vorübergehend zurückgenommen wurden, und sofern die in Titel II Kapitel 1 Abschnitt 2 Unterabschnitt 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 festgelegten Ursprungsregeln gelten.

#### Artikel 2

Erklärungen zum Ursprung, die von Ausfuhrern in Kambodscha in Bezug auf die in Artikel 1 genannten Erzeugnisse ausgefertigt werden, sind unter der Platzhalternummer 6 d) für das Ursprungskriterium in Anhang 22-07 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 mit dem Vermerk „extended cumulation with Vietnam“ zu versehen.

#### Artikel 3

Die zuständigen Behörden Kambodschas übermitteln der Kommission bis zum Ende des Monats, der auf jedes Kalendervierteljahr folgt, einen vierteljährlichen Bericht über die Anwendung der in Artikel 1 genannten Kumulierung. Dieser Bericht enthält die Liste der Erklärungen zum Ursprung, die im letzten Zeitraum für die in Artikel 1 genannten Erzeugnisse ausgefertigt wurden, die betroffenen Ausfuhrer mit ihrer jeweiligen REX-Nummer, die Mengen und HS-Positionen der bei der Herstellung von Fahrrädern verwendeten Vormaterialien oder Teile mit Ursprung in Vietnam und die Mengen der in die Union ausgeführten Fahrräder.

#### Artikel 4

Die Erzeugnisse, die im Rahmen der in Artikel 1 genannten Kumulierung hergestellt wurden, kommen bei ihrer Einführung in die Union bis zu dem in Artikel 43 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 festgelegten Zeitpunkt in den Genuss der in Artikel 1 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe a der genannten Verordnung genannten allgemeinen Regelung.

#### Artikel 5

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 19. September 2023

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANHANG I

**Bei der Herstellung von Fahrrädern verwendete Vormaterialien oder Teile mit Ursprung in Vietnam im Einklang mit den Bestimmungen des Protokolls Nr. 1 zum Freihandelsabkommen zwischen der EU und Vietnam, die bei der Herstellung von Fahrrädern in Kambodscha im Rahmen der erweiterten Kumulierung kumuliert werden sollen**

Code im HS 2022	Warenbezeichnung
3208 90	- andere
3209 90	- andere
3814 00	- Zusammengesetzte organische Löse- und Verdünnungsmittel, anderweit weder genannt noch inbegriffen; Zubereitungen zum Entfernen von Farben oder Lacken.
3923 50	- Stöpsel, Deckel, Kapseln und andere Verschlüsse
3923 90	- andere
4011 50	- von der für Fahrräder verwendeten Art
4012 90	- andere
4013 20	- von der für Fahrräder verwendeten Art
4016 99	-- andere
4819 10	- Schachteln und Kartons aus Wellpapier oder Wellpappe
4819 20	- Faltschachteln und -kartons aus nicht gewelltem Papier oder nicht gewellter Pappe
4821 10	- bedruckt
4823 90	- andere
4908 90	- andere
4911 99	-- andere
7303 00	Rohre und Holzprofile, aus Gusseisen
7304 90	- andere
7307 99	-- andere
7315 11	-- Rollenketten
7318 22	-- andere Unterlegscheiben
7318 24	-- Splinte und Keile
7326 90	- andere
7415 33	-- Schrauben; Bolzen und Muttern
7601 20	- Aluminiumlegierungen
7606 92	-- aus Aluminiumlegierungen
7608 10	- aus nicht legiertem Aluminium
7608 20	- aus Aluminiumlegierungen
7616 10	- Stifte, Nägel, Krampen, Klammern (ausgenommen Klammern der Position 8305), Schrauben, Bolzen, Muttern, Schraubhaken, Niete, Splinte, Keile, Unterlegscheiben und ähnliche Waren
8302 50	- Kleiderhaken, Huthalter, Konsolen, Stützen und ähnliche Waren

8311 30	- umhüllte Stäbe und gefüllte Drähte, aus unedlen Metallen, für das Löten oder das Autogenschweißen
8507 60	- Lithium-Ionen-Akkumulatoren
8528 72	-- andere, für mehrfarbiges Bild
8537 10	- für eine Spannung von 1 000 V oder weniger
8714 10	- für Krafträder (einschließlich Mopeds)
8714 91	-- Rahmen und Gabeln sowie Teile davon:
8714 92	-- Felgen und Speichen
8714 93	-- Naben (andere als Bremsnaben) und Freilaufzahnkränze
8714 94	-- Bremsen, einschließlich Bremsnaben, und Teile davon:
8714 95	-- Sättel
8714 96	-- Pedale und Tretlager sowie Teile davon
8714 99	-- andere

## ANHANG II

**Fertige Fahrräder, die in Kambodscha im Rahmen der erweiterten Kumulierung mit Vietnam hergestellt wurden**

Code im HS 2022	Warenbezeichnung
8711 60	- mit Elektromotor angetrieben
8712 00	Zweiräder und andere Fahrräder (einschließlich Lastendreiräder), ohne Motor.

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2023/1811 DER KOMMISSION****vom 20. September 2023****zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1550 durch die Festlegung des Programms für das Jahr 2024 für Kontrollen, welche die Kommission in den Mitgliedstaaten durchführt, um die Anwendung der Unionsvorschriften zur Lebensmittelkette zu überprüfen**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2017/625 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2017 über amtliche Kontrollen und andere amtliche Tätigkeiten zur Gewährleistung der Anwendung des Lebens- und Futtermittelrechts und der Vorschriften über Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutzmittel, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 999/2001, (EG) Nr. 396/2005, (EG) Nr. 1069/2009, (EG) Nr. 1107/2009, (EU) Nr. 1151/2012, (EU) Nr. 652/2014, (EU) 2016/429 und (EU) 2016/2031 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnungen (EG) Nr. 1/2005 und (EG) Nr. 1099/2009 des Rates sowie der Richtlinien 98/58/EG, 1999/74/EG, 2007/43/EG, 2008/119/EG und 2008/120/EG des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 854/2004 und (EG) Nr. 882/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 89/608/EWG, 89/662/EWG, 90/425/EWG, 91/496/EWG, 96/23/EG, 96/93/EG und 97/78/EG des Rates und des Beschlusses 92/438/EWG des Rates (Verordnung über amtliche Kontrollen) <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 118 Absatz 1 Buchstabe b,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Durchsetzung der Unionsvorschriften zur Lebensmittelkette obliegt den Mitgliedstaaten, deren zuständige Behörden mithilfe amtlicher Kontrollen überprüfen, ob einschlägige Anforderungen der Union tatsächlich eingehalten und wirksam durchgesetzt werden. Parallel hierzu sieht Artikel 116 der Verordnung (EU) 2017/625 vor, dass Experten der Kommission in den Mitgliedstaaten Kontrollen durchführen, um die Anwendung der Unionsvorschriften zu überprüfen. Durchgeführt werden sollten diese Kontrollen der Kommission in den Bereichen Lebensmittel- und Futtermittelsicherheit, Tiergesundheit und Tierschutz, Pflanzengesundheit und Pflanzenschutzmittel sowie mit Blick auf das Funktionieren der nationalen Kontrollsysteme und die Arbeit der zuständigen Behörden, die diese Systeme betreiben; hierbei sollten Synergien mit Kontrollregelungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik berücksichtigt werden.
- (2) In den Kapiteln 1 bis 10 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1550 der Kommission <sup>(2)</sup> ist ein mehrjähriges Programm 2021-2025 für Kontrollen, die Experten der Kommission in den Mitgliedstaaten durchführen, um die Anwendung der Unionsvorschriften zur Lebensmittelkette zu überprüfen, festgelegt, das sich nach der Amtszeit der aktuellen Kommission ausrichtet und deren Prioritäten Rechnung trägt.
- (3) Im Einklang mit Artikel 118 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2017/625 ist das in Kapitel 11 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1550 festgelegte Programm für die im folgenden Jahr vorgesehenen Kommissionenkontrollen den Mitgliedstaaten jeweils bis zum Jahresende mitzuteilen. Kapitel 11 sollte aktualisiert werden, um dem Programm für die im Jahr 2024 geplanten Kommissionenkontrollen Rechnung zu tragen.
- (4) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1550 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (5) Da diese Änderung das Jahreskontrollprogramm 2024 betrifft, das ab dem 1. Januar 2024 gilt, sollte das Datum des Geltungsbeginns des vorliegenden Beschlusses dem genannten Datum entsprechen —

<sup>(1)</sup> ABl. L 95 vom 7.4.2017, S. 1.

<sup>(2)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1550 der Kommission vom 23. Oktober 2020 zur Festlegung des mehrjährigen Programms 2021-2025 für Kontrollen, die Experten der Kommission in den Mitgliedstaaten durchführen, um die Anwendung der Unionsvorschriften zur Lebensmittelkette zu überprüfen (ABl. L 354 vom 26.10.2020, S. 9).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1550 wird gemäß dem Anhang des vorliegenden Beschlusses geändert.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Er gilt ab dem 1. Januar 2024.

Brüssel, den 20. September 2023

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANHANG

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1550 wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 6 erhält der zweite Satz folgende Fassung:

„In Abschnitt 11 ist das Kontrollprogramm 2024 festgelegt.“

2. Abschnitt 11 erhält folgende Fassung:

„11. **Kontrollprogramm 2024**

Bereich	Schwerpunkt	Berücksichtigung 2024
Lebensmittel und Lebensmittelsicherheit	<b>Lebensmittel tierischen Ursprungs</b>	Sicherheit von Säugetier- und Geflügelfleisch und daraus gewonnenen Erzeugnissen Sicherheit von Milch und daraus gewonnenen Erzeugnissen Sicherheit von Fischereierzeugnissen
	<b>Lebensmittel nichttierischen Ursprungs</b>	Mikrobiologische Sicherheit
	<b>Rückstände in lebenden Tieren und Lebensmitteln tierischen Ursprungs</b>	Chemikaliensicherheit — Rückstände
Futtermittel und Futtermittelsicherheit	<b>Futtermittelsicherheit</b>	Allgemeine Futtermittelhygiene (einschließlich Arzneifuttermittel)  Tierische Nebenprodukte und Folgeprodukte
	<b>Seuchen der Kategorie A gemäß der Verordnung (EU) 2016/429</b>	Afrikanische Schweinepest Hochpathogene Aviäre Influenza Pockenseuche der Schafe und Ziegen
Tiergesundheit	<b>Seuchen der Kategorien B und C gemäß der Verordnung (EU) 2016/429</b>	Fischseuchen Überwachungssystem für Seuchen der Kategorien B und C
	<b>Handlungsbereitschaft und Prävention</b>	Notfallplanung im Rahmen der Audits in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest und die hochpathogene Aviäre Influenza
Tierschutz	<b>Landwirtschaftliche Betriebe</b>	Truthühner Fische (einschließlich bei Schlachtung und Transport)
Pflanzengesundheit	<b>Auftreten von Pflanzenschädlingen</b>	Auftreten von Pflanzenschädlingen, die eine erhebliche Bedrohung darstellen
	<b>Verbringung von Pflanzen, Pflanzenerzeugnissen und anderen Gegenständen innerhalb der Union</b>	Pflanzenpässe
	<b>Handlungsbereitschaft und Prävention</b>	Programme zur Überwachung der Pflanzengesundheit
PSM und NVP	<b>Pflanzenschutzmittel (PSM)</b>	Chemikaliensicherheit (Zulassung, Inverkehrbringen und Verwendung von Pestiziden, illegale Pestizide, Pestizidrückstände)

Bereich	Schwerpunkt	Berücksichtigung 2024
Lebensmittelqualität	Ökologischer/biologischer Landbau	Ökologischer/biologischer Landbau
Eingang von Tieren und Waren aus Drittländern in die Union	Amtliche Kontrollen von Tieren und Waren	Tiere und Waren
AMR	Überwachung antimikrobieller Resistenzen (AMR) bei zoonotischen und kommensalen Bakterien	Antimikrobielle Resistenzen (AMR) bei zoonotischen und kommensalen Bakterien
Allgemeine Aspekte innerhalb der Lebensmittelkette	Weiterverfolgung von Auditempfehlungen	Sektorbezogene und allgemeine Folgemaßnahmen aufgrund von Auditempfehlungen
	Genetisch veränderte Organismen (GVO)	Genetisch veränderte Organismen (GVO)
	Notfälle, neu auftretende Probleme und neue Entwicklungen	Notfälle, neu auftretende Probleme und neue Entwicklungen“

# GESCHÄFTS- UND VERFAHRENSORDNUNGEN

## BESCHLUSS Nr. 37-2023 DES EUROPÄISCHEN RECHNUNGSHOFS ÜBER DEN ZUGANG DER ÖFFENTLICHKEIT ZU DEN DOKUMENTEN DES HOFES

DER EUROPÄISCHE RECHNUNGSHOF —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 15 Absatz 3,

gestützt auf die Charta der Grundrechte der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 42,

gestützt auf seine Geschäftsordnung <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 35,

gestützt auf die Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 258 Absatz 1 Satz 2 und auf Artikel 259 Absatz 1,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG <sup>(3)</sup>,

gestützt auf seinen Beschluss Nr. 6-2019 über die Politik des offenen Datenzugangs und die Weiterverwendung von Dokumenten <sup>(4)</sup>,

gestützt auf seinen Beschluss Nr. 41/2021 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlusssachen (EU-VS) <sup>(5)</sup>,

gestützt auf seine Politik zur Einstufung von Informationen <sup>(6)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Artikel 1 Absatz 2 des Vertrags über die Europäische Union, wonach der Vertrag eine neue Stufe bei der Verwirklichung einer immer engeren Union der Völker Europas darstellt, in der die Entscheidungen möglichst offen und möglichst bürgernah getroffen werden, ist das Prinzip der Transparenz verankert.
- (2) In Artikel 15 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) wird das Prinzip der Transparenz bekräftigt und ist festgelegt, dass die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union unter weitestgehender Beachtung des Grundsatzes der Offenheit handeln, um eine verantwortungsvolle Verwaltung zu fördern und die Beteiligung der Zivilgesellschaft sicherzustellen.
- (3) In Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 1 AEUV ist festgelegt, dass jeder Unionsbürger sowie jede natürliche oder juristische Person mit Wohnsitz oder satzungsmäßigem Sitz in einem Mitgliedstaat das Recht auf Zugang zu den Dokumenten der Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union hat, unabhängig von der Form der für diese Dokumente verwendeten Träger.
- (4) Gemäß Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 3 AEUV gewährleisten die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen die Transparenz ihrer Tätigkeit und legen in ihrer Geschäftsordnung Sonderbestimmungen hinsichtlich des Zugangs zu ihren Dokumenten fest.

<sup>(1)</sup> ABl. L 103 vom 23.4.2010, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39.

<sup>(4)</sup> [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/DECISION\\_ECA\\_6\\_2019/ECA-Decision\\_06-2019\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/DECISION_ECA_6_2019/ECA-Decision_06-2019_EN.pdf).

<sup>(5)</sup> ABl. L 256 vom 19.7.2021, S. 106.

<sup>(6)</sup> [https://www.eca.europa.eu/ContentPagesDocuments/Legal\\_framework/Information\\_Classification\\_Policy\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/ContentPagesDocuments/Legal_framework/Information_Classification_Policy_EN.pdf).

- (5) Transparenz gewährleistet eine größere Legitimität, Effizienz und Verantwortung der Verwaltung gegenüber dem Bürger und trägt so zur Stärkung der Grundsätze der Demokratie bei, weshalb es wichtig ist, eine gute Verwaltungspraxis im Hinblick auf den Zugang zu Dokumenten zu fördern.
- (6) Der Schutz bestimmter öffentlicher und privater Interessen sollte jedoch durch Ausnahmen bezüglich des Grundsatzes des Zugangs der Öffentlichkeit zu den Dokumenten gewährleistet werden, insbesondere durch die Anwendung internationaler Prüfungsstandards in Bezug auf die Vertraulichkeit von Prüfungsinformationen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

##### **Zweck**

Zweck dieses Beschlusses ist es, die Bedingungen, Einschränkungen und Verfahren festzulegen, auf deren Grundlage der Europäische Rechnungshof öffentlichen Zugang zu den in seinem Besitz befindlichen Dokumenten gewährt.

#### *Artikel 2*

##### **Zugangsberechtigte und Anwendungsbereich**

- (1) Im Rahmen und in den Grenzen der in diesem Beschluss festgelegten Bestimmungen und der internationalen Normen über die Vertraulichkeit von Prüfungsinformationen hat jeder Unionsbürger sowie jede natürliche oder juristische Person mit Wohnsitz oder satzungsgemäßem Sitz in einem Mitgliedstaat das Recht auf Zugang zu den im Besitz des Hofes befindlichen Dokumenten.
- (2) Vorbehaltlich derselben Grundsätze, Bedingungen und Einschränkungen kann der Hof allen natürlichen oder juristischen Personen, die keinen Wohnsitz oder Sitz in einem Mitgliedstaat haben, Zugang zu den Dokumenten gewähren.
- (3) Dieser Beschluss berührt nicht das etwaige Recht auf Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten im Besitz des Hofes, das sich aus internationalen Übereinkünften oder aus Rechtsakten zu deren Durchführung ergibt.

#### *Artikel 3*

##### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Beschlusses bedeutet

1. „Dokument“ Inhalte unabhängig von der Form des Datenträgers (auf Papier oder in elektronischer Form, Ton-, Bild- oder audiovisuelles Material), die der Hof in Bezug auf eine Angelegenheit im Zusammenhang mit seiner Politik, seinen Tätigkeiten oder seinen Entscheidungen erstellt hat oder die in Bezug auf eine solche Angelegenheit bei ihm eingegangen sind;
2. „Dritte“ alle natürlichen und juristischen Personen und Einrichtungen außerhalb des Hofes, einschließlich der Mitgliedstaaten, Nicht-EU-Länder sowie anderer EU- oder Nicht-EU-Organen und -einrichtungen.

#### *Artikel 4*

##### **Ausnahmeregelung**

- (1) Der Hof verweigert den Zugang zu einem Dokument, durch dessen Verbreitung Folgendes beeinträchtigt würde:
  - a) der Schutz des öffentlichen Interesses, u. a. im Hinblick auf
    - die öffentliche Sicherheit,
    - die Verteidigung und militärische Belange,
    - die internationalen Beziehungen,
    - die Finanz-, Währungs- oder Wirtschaftspolitik der Europäischen Union oder eines Mitgliedstaats;

b) der Schutz der Privatsphäre und der Integrität Einzelner und von deren personenbezogenen Daten, insbesondere gemäß den Rechtsvorschriften der EU über den Schutz personenbezogener Daten.

(2) Im Einklang mit den Bestimmungen über die Vertraulichkeit, wie sie in Artikel 258 Absatz 1 und Artikel 259 Absatz 1 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 und in entsprechenden Bestimmungen in anderen Instrumenten des EU-Rechts festgelegt sind, gewährt der Hof keinen Zugang zu seinen vorläufigen Prüfungsbemerkungen. Ferner kann er den Zugang zu Dokumenten verweigern, die zur Vorbereitung der Prüfungsbemerkungen dienen.

(3) Der Hof verweigert den Zugang zu einem Dokument, durch dessen Verbreitung Folgendes beeinträchtigt würde:

- der Schutz der geschäftlichen Interessen einer natürlichen oder juristischen Person,
- der Schutz des geistiges Eigentums,
- der Schutz von Gerichtsverfahren, Schieds- und Streitbeilegungsverfahren und der Rechtsberatung,
- der Schutz von Kontroll-, Untersuchungs- und Prüfungstätigkeiten.

(4) Der Zugang zu den folgenden Dokumenten wird verweigert, wenn deren Verbreitung den Entscheidungsprozess des Hofes ernstlich beeinträchtigen würde:

- a) Dokumente, die vom Hof für den internen Gebrauch erstellt wurden oder bei ihm eingegangen sind und die sich auf eine Angelegenheit beziehen, in der noch kein Beschluss gefasst wurde;
- b) Dokumente mit Stellungnahmen zum internen Gebrauch im Rahmen von Beratungen und Vorgesprächen innerhalb des Hofes, auch nach der Beschlussfassung.

(5) Unbeschadet der in den Absätzen 2, 3 und 4 aufgeführten Ausnahmen beschließt der Hof, den Zugang zu einem Dokument vollständig oder teilweise zu gewähren, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Verbreitung besteht.

(6) Das überwiegende öffentliche Interesse, das zur Rechtfertigung der Verbreitung herangezogen wird, muss sowohl objektiv als auch allgemein sein. Die Person, die sich auf das Bestehen eines überwiegenden öffentlichen Interesses beruft, muss angeben, welche besonderen Umstände die Verbreitung der betreffenden Dokumente rechtfertigen.

(7) Unterliegen nur Teile des angeforderten Dokuments einer der in diesem Artikel aufgeführten Ausnahmen, werden die übrigen Teile des Dokuments freigegeben. Ein teilweiser Zugang kann beispielsweise die Datenminimierung (Anonymisierung oder Pseudonymisierung von Inhalten), die Schwärzung oder Löschung bestimmter Inhalte oder die Entfernung einer oder mehrerer Seiten des Dokuments bedeuten.

(8) Die Anwendung der in diesem Artikel aufgeführten Ausnahmen berührt nicht die Bestimmungen der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates über den Zugang der Öffentlichkeit zu den historischen Archiven der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (<sup>7</sup>) in der geänderten Fassung.

(9) Dieser Artikel gilt unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 5.

#### Artikel 5

#### Dokumente Dritter

(1) Betrifft der Antrag auf Zugang zu Dokumenten ein im Besitz des Hofes befindliches Dokument, das nicht von ihm verfasst wurde, bestätigt der Hof den Eingang des Antrags und nennt die Person, das Organ oder die Einrichtung, an die bzw. das der Antrag zu richten ist.

(2) Wurde ein Dokument gemeinsam mit einem Dritten erstellt, so konsultiert der Hof den Dritten, bevor er eine Entscheidung trifft.

<sup>7</sup> Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1).

## Artikel 6

### **Dokumente des Hofes, bei denen es sich um sensible Dokumente oder EU-Verschlusssachen handelt**

- (1) Sensible Dokumente oder als EU-Verschlusssachen gekennzeichnete Dokumente des Hofes sind Dokumente, die im Einklang mit der Politik des Hofes zur Einstufung von Informationen bzw. dem Beschluss Nr. 41/2021 als solche eingestuft wurden.
- (2) Anträge auf Zugang zu solchen Dokumenten werden nur von Bediensteten des Hofes bearbeitet, die das Recht haben, von diesen Dokumenten Kenntnis zu nehmen. Dieselben Personen prüfen auch, ob bei der Beantwortung von Anträgen auf Zugang zu Dokumenten auf sensible Dokumente oder EU-Verschlusssachen Bezug genommen werden kann.
- (3) Der Zugang zu sensiblen Dokumenten und EU-Verschlusssachen kann erst nach Aufhebung des Geheimhaltungsgrads gewährt werden. Beschließt der Hof, den Zugang zu solchen Dokumenten zu verweigern, so begründet er seine Entscheidung so, dass die gemäß Artikel 4 geschützten Interessen nicht beeinträchtigt werden.

## Artikel 7

### **Anträge**

- (1) Anträge auf Zugang zu Dokumenten sind schriftlich, vorzugsweise unter Verwendung des auf der Website des Hofes bereitgestellten Kontaktformulars <sup>(8)</sup>, in einer der Amtssprachen der Union zu stellen. In Ausnahmefällen können Anträge auf Zugang zu Dokumenten auch auf dem Postweg eingereicht werden.
- (2) Anträge auf Zugang zu Dokumenten müssen hinreichend genau sein und insbesondere Angaben enthalten, die die Identifizierung des angeforderten Dokuments bzw. der angeforderten Dokumente ermöglichen, sowie den Namen und die Kontaktdaten des Antragstellers.
- (3) Antragsteller sind nicht verpflichtet, ihre Anträge zu begründen.
- (4) Ist ein Antrag nicht hinreichend genau oder können die angeforderten Unterlagen nicht identifiziert werden, so fordert der Hof den Antragsteller auf, den Antrag zu präzisieren, und unterstützt ihn dabei.
- (5) Die Fristen gemäß Artikel 8 beginnen erst zu laufen, wenn der Hof die erbetenen Präzisierungen erhalten hat.
- (6) Bei einem Antrag auf Zugang zu einem sehr umfangreichen Dokument oder zu einer sehr großen Anzahl von Dokumenten kann sich der Hof informell mit dem Antragsteller ins Benehmen setzen in dem Bestreben, eine angemessene Lösung herbeizuführen.

## Artikel 8

### **Behandlung von Erstanträgen**

- (1) Die beim Hof eingehenden Anträge werden vom ECA-INFO-Team bearbeitet.
- (2) Den Antragstellern wird unverzüglich eine Empfangsbestätigung gesendet.
- (3) Je nach Gegenstand des Antrags konsultiert das ECA-INFO-Team die betreffende Dienststelle und erforderlichenfalls den Datenschutzbeauftragten und/oder den Beauftragten für Informationssicherheit, um zu entscheiden, wie der Antrag bearbeitet wird. Die Befugnis, über die Antwort auf einen Erstantrag auf Zugang zu einem Dokument zu entscheiden, liegt beim Generalsekretär, der diese Befugnis übertragen kann.
- (4) Innerhalb von höchstens einem Monat nach Registrierung des Antrags gewährt der Hof entweder Zugang zu dem angeforderten Dokument gemäß Artikel 11 oder informiert den Antragsteller schriftlich über die Gründe für die vollständige oder teilweise Ablehnung und über dessen Recht, gemäß Artikel 9 einen Antrag auf Überprüfung seines Standpunkts an den Hof zu richten.

---

<sup>(8)</sup> <https://www.eca.europa.eu/de/contact>.

- (5) Betrifft ein Antrag ein sehr umfangreiches Dokument oder eine sehr große Anzahl von Dokumenten oder erfordert er interne Konsultationen oder die Konsultation Dritter, so kann die Frist gemäß Absatz 4 um einen Monat verlängert werden, sofern der Antragsteller vorab unterrichtet und die Verlängerung begründet wird.
- (6) Erhalten Bedienstete des Hofes persönlich einen Antrag auf Zugang zu Dokumenten, so leiten sie diesen unverzüglich an das ECA-INFO-Team weiter.

#### Artikel 9

##### **Zweiterträge**

- (1) Im Falle einer vollständigen oder teilweisen Ablehnung kann der Kläger innerhalb eines Monats nach Erhalt der Antwort des Hofes einen an den Präsidenten des Hofes gerichteten Zweitantrag stellen, in dem er den Hof um eine Überprüfung seines Standpunkts ersucht.
- (2) Antwortet der Hof nicht innerhalb der Frist gemäß Artikel 8, so hat der Antragsteller ebenfalls das Recht, beim Hof einen Antrag auf Überprüfung des Standpunkts einzureichen.
- (3) Für Zweitanträge gelten dieselben Anforderungen gemäß Artikel 7 wie für Erstanträge.

#### Artikel 10

##### **Behandlung von Zweitanträgen**

- (1) Nach Eingang eines Zweitantrags konsultiert der Präsident des Hofes den Juristischen Dienst und je nach Gegenstand des Antrags die zuständige Dienststelle und erforderlichenfalls den Datenschutzbeauftragten und/oder den Beauftragten für Informationssicherheit.
- (2) Innerhalb von höchstens einem Monat nach Registrierung eines Zweitantrags gewährt der Hof entweder Zugang zu dem angeforderten Dokument gemäß Artikel 11 oder informiert den Antragsteller schriftlich über die Gründe für die vollständige oder teilweise Ablehnung.
- (3) Verweigert der Hof den Zugang vollständig oder teilweise, so unterrichtet er den Antragsteller über mögliche Rechtsbehelfe, d. h. Erhebung einer Klage gegen den Hof und/oder Einlegung einer Beschwerde beim Bürgerbeauftragten nach Maßgabe von Artikel 263 bzw. Artikel 228 AEUV.
- (4) In Ausnahmefällen, beispielsweise wenn ein Antrag ein sehr umfangreiches Dokument oder eine sehr große Anzahl von Dokumenten betrifft oder interne Konsultationen oder die Konsultation Dritter erfordert, kann die in Absatz 2 vorgesehene Frist um einen Monat verlängert werden, sofern der Antragsteller vorab unterrichtet und die Verlängerung begründet wird.
- (5) Antwortet der Hof nicht innerhalb der vorstehend genannten Fristen, so gilt dies als abschlägiger Bescheid und berechtigt den Antragsteller zur Inanspruchnahme der in Absatz 3 genannten Rechtsbehelfe.

#### Artikel 11

##### **Zugang im Anschluss an einen Antrag**

- (1) Die Dokumente werden in einer bereits vorhandenen Fassung und einem bereits bestehenden Format bereitgestellt (vorzugsweise auf elektronischem Wege unter Verwendung von vom Hof zugelassenen Mitteln, die die Informationssicherheit gewährleisten), wobei die Präferenz des Antragstellers berücksichtigt wird. Der Hof ist nicht verpflichtet, für den Antragsteller ein neues Dokument anzufertigen oder Informationen zusammenzustellen.
- (2) Bei umfangreichen oder schwer zu handhabenden Dokumenten kann der Antragsteller aufgefordert werden, die Dokumente zu einem mit dem Hof vereinbarten Zeitpunkt vor Ort einzusehen.
- (3) Die Kosten für die Anfertigung und Übersendung von Kopien können dem Antragsteller in Rechnung gestellt werden, dürfen jedoch die tatsächlich entstandenen Kosten nicht übersteigen. Für die Einsichtnahme vor Ort, Kopien von weniger als 20 DIN-A4-Seiten und den direkten Zugang in elektronischer Form werden keine Kosten in Rechnung gestellt.

(4) Ist ein Dokument öffentlich zugänglich, so kann der Hof seiner Verpflichtung zur Gewährung des Zugangs zu dem Dokument nachkommen, indem er den Antragsteller darüber informiert, wie er dieses erhalten kann.

#### Artikel 12

##### **Vervielfältigung von Dokumenten**

- (1) Dokumente, die im Einklang mit diesem Beschluss freigegeben wurden, dürfen nicht ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Hofes für kommerzielle Zwecke vervielfältigt oder genutzt werden.
- (2) Dieser Beschluss gilt unbeschadet etwaiger Urheberrechtsvorschriften, die das Recht Dritter auf Vervielfältigung oder Nutzung der freigegebenen Dokumente einschränken, sowie unbeschadet des Beschlusses Nr. 6-2019 des Hofes.

#### Artikel 13

##### **Transparenzportal**

- (1) Damit die Wirksamkeit der Bürgerrechte gemäß diesem Beschluss gewährleistet ist, umfasst die Website des Hofes ein Transparenzportal.
- (2) Die im Transparenzportal genannten Dokumente sind, soweit möglich, über Hyperlinks direkt zugänglich.

#### Artikel 14

##### **Schlussbestimmungen**

- (1) Der Beschluss Nr. 12-2005 des Rechnungshofs vom 10. März 2005 wird aufgehoben.
- (2) Dieser Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
- (3) Er tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 13. Juli 2023.

*Für den Rechnungshof*  
Tony MURPHY  
*Präsident*

---

**BERICHTIGUNGEN**

**Berichtigung des Beschlusses (GASP) 2023/432 des Rates vom 25. Februar 2023 zur Änderung des Beschlusses 2014/145/GASP über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen**

*(Amtsblatt der Europäischen Union L 100 vom 13. April 2023)*

Diese Berichtigung ist als null und nichtig anzusehen.

---

**Berichtigung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/429 des Rates vom 25. Februar 2023 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 269/2014 über restriktive Maßnahmen angesichts von Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen**

*(Amtsblatt der Europäischen Union L 100 vom 13. April 2023)*

Die Veröffentlichung der Berichtigung ist als null und nichtig anzusehen.

---



ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen  
der Europäischen Union  
L-2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

DE