



2023/2485

21.11.2023

**RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2023/2485 DE LA COMMISSION**

**du 27 juin 2023**

**modifiant le règlement délégué (UE) 2021/2139 par des critères d'examen technique supplémentaires permettant de déterminer à quelles conditions certaines activités économiques peuvent être considérées comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si ces activités ne causent de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 10, paragraphe 3, et son article 11, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2020/852 établit le cadre général permettant de déterminer si une activité économique peut être considérée comme durable sur le plan environnemental, aux fins de la détermination du degré de durabilité environnementale d'un investissement. Il s'applique aux mesures, adoptées par l'Union ou par les États membres, qui imposent des exigences aux acteurs des marchés financiers ou aux émetteurs en ce qui concerne les produits financiers ou obligations d'entreprises présentés comme durables sur le plan environnemental, aux acteurs des marchés financiers qui proposent des produits financiers, et aux entreprises qui sont tenues de publier une déclaration non financière en vertu de l'article 19 bis de la directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> ou une déclaration non financière consolidée en vertu de son article 29 bis. Les opérateurs économiques et les autorités publiques qui ne relèvent pas du règlement (UE) 2020/852 peuvent aussi l'appliquer sur une base volontaire.
- (2) Le règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission <sup>(3)</sup> établit les critères d'examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique donnée peut être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci. Ces critères d'examen technique couvrent des activités économiques appartenant à neuf secteurs économiques, qui ont été choisies en raison de leur poids significatif dans les émissions globales de gaz à effet de serre et de leur potentiel avéré de prévention, de réduction ou de suppression de ces émissions. Ces activités économiques ont en outre le potentiel avéré de rendre possible une telle prévention, réduction ou suppression des émissions de gaz à effet de serre dans d'autres secteurs et activités économiques, ou d'assurer un stockage à long terme de ces émissions pour d'autres secteurs et activités économiques.
- (3) Le règlement délégué (UE) 2021/2139 ne couvre pas toutes les activités économiques susceptibles de contribuer substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci. Afin de favoriser plus encore les investissements durables sur le plan environnemental, il est nécessaire d'établir des critères d'examen technique supplémentaires pour les activités économiques qui sont susceptibles de contribuer de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci sans causer de préjudice important aux autres objectifs environnementaux, mais qui ne sont actuellement pas couvertes par le règlement délégué (UE) 2021/2139. Les activités économiques supplémentaires qui contribuent de manière substantielle à

<sup>(1)</sup> JO L 198 du 22.6.2020, p. 13.

<sup>(2)</sup> Directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil (JO L 182 du 29.6.2013, p. 19).

<sup>(3)</sup> Règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission du 4 juin 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par les critères d'examen technique permettant de déterminer à quelles conditions une activité économique peut être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci et si cette activité économique ne cause de préjudice important à aucun des autres objectifs environnementaux (JO L 442 du 9.12.2021, p. 1).

l'atténuation du changement climatique recouvrent dans une large mesure le secteur des transports et sa chaîne de valeur. Les activités économiques supplémentaires qui contribuent de manière substantielle à l'adaptation au changement climatique recouvrent dans une large mesure les activités permettant l'adaptation aux effets inévitables du changement climatique, notamment le dessalement, et les services de prévention et de réaction aux catastrophes et urgences liées au climat.

- (4) Les critères d'examen technique pour ces activités économiques supplémentaires devraient, autant que possible, respecter la nomenclature des activités économiques NACE Rév. 2 établie par le règlement (CE) n° 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup>. Afin de faciliter l'identification, par les entreprises et les acteurs des marchés financiers, des activités économiques pour lesquelles il convient d'établir des critères d'examen technique, la description spécifique d'une activité économique devrait aussi inclure les références des codes NACE qui peuvent être associés à cette activité. Ces références devraient s'entendre comme indicatives et ne devraient pas prévaloir sur la définition spécifique de l'activité économique fournie dans sa description.
- (5) Les critères d'examen technique pour les activités économiques qui contribuent de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci devraient garantir que l'activité économique concernée exerce une incidence positive sur l'atténuation du changement climatique ou l'adaptation à celui-ci ou réduit les incidences négatives sur cette atténuation ou cette adaptation. Ils devraient donc renvoyer à des seuils ou à des niveaux de performance que l'activité économique doit respecter pour pouvoir être considérée comme contribuant substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci. Les critères d'examen technique relatifs à l'absence de préjudice important (critères «DNSH», pour «do no significant harm») devraient quant à eux garantir que l'activité économique n'a pas d'incidences négatives importantes, y compris liées au climat, sur l'environnement. Ils devraient donc préciser les exigences minimales auxquelles l'activité économique doit satisfaire pour être considérée comme durable sur le plan environnemental.
- (6) Les critères d'examen technique permettant de déterminer si une activité économique contribue de manière substantielle aux objectifs d'atténuation du changement climatique ou d'adaptation à celui-ci prévus à l'article 9 du règlement (UE) 2020/852, et si elle ne cause de préjudice à aucun des autres objectifs environnementaux, devraient, le cas échéant, s'appuyer sur la législation, les meilleures pratiques, les normes et les méthodes existantes de l'Union, ainsi que sur les normes, pratiques et méthodes bien établies mises au point par des entités publiques internationalement reconnues. Si de telles normes, pratiques et méthodes n'existent pas pour un domaine donné, les critères d'examen technique devraient s'appuyer sur des normes bien établies élaborées par des organismes privés de renommée internationale.
- (7) L'article 19, paragraphe 1, point h), du règlement (UE) 2020/852 prévoit que les critères d'examen technique doivent tenir compte de la nature et de l'ampleur de l'activité économique et du secteur auxquels ils s'appliquent, et de s'il s'agit ou non d'une activité habilitante telle que visée à l'article 16 du même règlement ou d'une activité transitoire telle que visée à son article 10, paragraphe 2. Pour respecter effectivement, et de manière équilibrée, cette exigence de l'article 19 du règlement (UE) 2020/852, ces critères d'examen technique doivent prendre la forme d'un seuil quantitatif, d'une exigence minimale, d'une amélioration relative, d'un ensemble d'exigences de performances qualitatives, d'exigences relatives aux processus ou aux pratiques à respecter, ou d'une description précise de la nature de l'activité économique elle-même, si celle-ci peut, par sa nature même, contribuer substantiellement à l'atténuation du changement climatique ou à l'adaptation à celui-ci. Les critères d'examen technique pour les activités habilitantes devraient en outre garantir que les activités permettant directement à d'autres activités d'améliorer leurs performances environnementales ont une incidence positive substantielle sur l'environnement et n'entraînent pas un verrouillage dans des actifs préjudiciables à l'environnement. Afin de garantir que les activités transitoires restent sur une trajectoire crédible et compatible avec une économie neutre pour le climat, il conviendrait, conformément à l'article 19, paragraphe 5, du règlement (UE) 2020/852, de réexaminer tous les trois ans les critères d'examen technique qui leur sont applicables, en tenant dûment compte de l'évolution du droit de l'Union.

<sup>(4)</sup> Règlement (CE) n° 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 établissant la nomenclature statistique des activités économiques NACE Rév. 2 et modifiant le règlement (CEE) n° 3037/90 du Conseil ainsi que certains règlements (CE) relatifs à des domaines statistiques spécifiques (JO L 393 du 30.12.2006, p. 1).

- (8) La fabrication d'équipements électriques a un rôle important à jouer en termes de contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique, notamment en favorisant l'adoption de sources d'énergie renouvelables dans les réseaux électriques de l'Union et en développant des installations de recharge pour les véhicules à émissions nulles et des outils d'utilisation intelligente de l'énergie destinés aux ménages. Afin d'exploiter davantage encore le potentiel de l'électrification dans l'Union et d'accélérer encore les investissements dans la fabrication d'équipements électriques, il est nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour la fabrication d'équipements électriques.
- (9) La fabrication de véhicules, de dispositifs de mobilité individuelle et de matériel roulant et infrastructures ferroviaires à faible intensité de carbone dépend de composants qui jouent un rôle clé dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ou, dans le cas du rail, qui sont indispensables à la performance environnementale, à l'exploitation et au fonctionnement, sur leur durée de vie, des trains et des infrastructures ferroviaires alignés sur la taxinomie, mais qui sont souvent fabriqués par des entreprises qui n'assemblent pas ces véhicules ou autres moyens de transport. Afin que le rôle joué par ces entreprises, et par les composants qu'elles fabriquent, dans l'atténuation du changement climatique soit dûment reconnu, la fabrication des composants indispensables à la réalisation et à l'amélioration des performances environnementales des véhicules ou autres moyens de transport à faible intensité de carbone devrait être incluse dans le règlement délégué (UE) 2021/2139 en tant qu'activité économique distincte. Il convient d'inclure des critères d'examen technique pour les composants qui sont déterminants pour la performance environnementale. Pour les véhicules, il s'agit notamment des contrôleurs, des transformateurs, des moteurs électriques, des prises de recharge et des chargeurs, des convertisseurs CC/CC, des onduleurs, des alternateurs, des unités de contrôle, des systèmes de freinage à récupération, des freins avec technologies de réduction de traînée, des systèmes de gestion thermique, des systèmes de transmission, des systèmes de stockage et de distribution de l'hydrogène, des équipements électroniques nécessaires au fonctionnement des groupes motopropulseurs, de la transmission, des systèmes de suspension «meilleurs de leur catégorie» conduisant à des améliorations de l'efficacité énergétique, de tous les auxiliaires nécessaires pour les véhicules à faible intensité de carbone lorsqu'ils sont nettement plus économes en énergie que les autres solutions, des systèmes aérodynamiques actifs permettant de réduire la traînée aérodynamique sur les véhicules à faible intensité de carbone, et des remorques qui intègrent des technologies permettant d'économiser l'énergie, par exemple une combinaison de freinage à récupération ou d'améliorations aérodynamiques. Pour le rail, cela comprend notamment les constituants ferroviaires visés à l'annexe I de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup>.
- (10) Les pneumatiques représentent 20 % de la consommation d'énergie d'un véhicule et, à ce titre, leur fabrication peut, grâce à l'innovation, contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ciblée par l'ensemble du secteur des transports. Les pneumatiques peuvent également contribuer à une économie plus circulaire. En conséquence, bien que la fabrication de pneumatiques n'entre pas dans le champ de l'activité de fabrication de composants indispensables à la réalisation et à l'amélioration des performances environnementales des véhicules à faible intensité de carbone, il faudra approfondir l'évaluation de la fabrication des pneumatiques afin d'établir des critères d'examen technique spécifiques pour cette activité, en tenant dûment compte des exigences légales découlant des propositions les plus récentes de la législation de l'Union et des meilleures pratiques, notamment en ce qui concerne le rejet de microplastiques, la pollution atmosphérique, le bruit, les émissions directes de gaz à effet de serre et la fin de vie. Dans l'intervalle, la fabrication de pneumatiques reste une activité éligible au titre de la section 3.6 «Autres technologies de fabrication à faible intensité de carbone» de l'annexe I du règlement délégué (UE) 2021/2139. S'agissant en particulier des véhicules routiers de catégories M et N, les pneumatiques devraient être conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée et au coefficient de résistance au roulement (qui influe sur l'efficacité énergétique du véhicule) dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées, comme le prévoit le règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup> et comme cela peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l'étiquetage énergétique (EPREL). En outre, les pneumatiques devraient satisfaire aux exigences de la proposition Euro 7 en matière d'abrasion.
- (11) Dans sa communication du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» <sup>(7)</sup>, la Commission a souligné que tous les modes de transport sont indispensables au système de transport et que l'aviation joue un rôle crucial pour améliorer la cohésion, la connectivité et l'accès au marché intérieur pour toutes les régions. L'aviation recèle un potentiel important de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre, pour contribuer à la décarbonation des transports, et peut donc contribuer de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique. Il est donc nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour la fabrication d'aéronefs, la location d'avions, le transport aérien de passagers et de

<sup>(5)</sup> Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

<sup>(6)</sup> Règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres, modifiant le règlement (UE) 2017/1369 et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009 (JO L 177 du 5.6.2020, p. 1).

<sup>(7)</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir [COM(2020) 789 final].

fret et les services d'assistance en escale dans le domaine du transport aérien. Des opérations de transport aérien commercial «zéro émission» avec un niveau nul d'émissions directes de CO<sub>2</sub> ou utilisant uniquement des carburants durables d'aviation ne sont pas encore possibles sur le plan technologique. En attendant que le transport aérien commercial «zéro émission» devienne possible sur le plan technologique, le transport aérien devrait être considéré comme une activité transitoire, avec des critères d'examen technique fondés sur les meilleures technologies disponibles pour l'efficacité en carburant des cellules et des moteurs, et sur le potentiel de réduction substantielle des émissions de gaz à effet de serre au cours du cycle de vie des aéronefs grâce à l'augmentation progressive de l'utilisation de carburants durables d'aviation. Afin de faciliter le financement des aéronefs les plus efficaces et respectueux de l'environnement qui soient, tout en évitant les effets de verrouillage dans des actifs à plus forte intensité de carbone et sans entraver le développement du transport aérien commercial à zéro émission, le ratio de remplacement, qui rend compte de la proportion d'aéronefs définitivement retirés de la circulation par rapport aux aéronefs livrés au niveau mondial, ne devrait s'appliquer qu'au chiffre d'affaires généré par les activités qui satisfont aux critères d'examen technique. La Commission, avec le soutien de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne instituée par le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil <sup>(8)</sup>, peut publier le ratio de remplacement pour aider les opérateurs économiques à établir leurs déclarations d'informations. Étant donné la nature transitoire des activités et afin de tenir compte de l'évolution du marché des technologies aéronautiques, les critères d'examen technique pour la construction aéronautique devraient être applicables jusqu'en 2032 et, d'ici à cette date, être réexaminés afin de garantir la conformité avec l'article 10, paragraphe 2, du règlement (UE) 2020/852 en fonction des évolutions technologiques. En outre, le niveau d'utilisation de carburants durables d'aviation ou de mélanges de carburants durables d'aviation représenté dans les critères d'examen technique devrait être révisé tous les trois ans pour tenir compte des technologies émergentes dans ce domaine ainsi que de la disponibilité actuelle de carburants d'aviation durables sur le marché et de leur disponibilité future escomptée. Cependant, dans le domaine de l'adaptation au changement climatique, certaines activités liées à la gestion des risques de catastrophe ne peuvent être soutenues que par des aéronefs spécialement conçus et équipés. Il pourrait donc être nécessaire d'établir, lors d'une étape ultérieure, des critères d'examen technique distincts pour la fabrication de ces aéronefs.

- (12) Le règlement délégué (UE) 2021/2139 établit des critères d'examen technique pour des activités essentielles de transport par voie d'eau. Les critères d'examen technique applicables après 2025 aux navires de transport fluvial reflètent une réduction progressive des émissions à l'horizon 2050, d'après l'évaluation de l'intensité des gaz à effet de serre de l'énergie utilisée par ces bateaux, sur la base des émissions du puits au sillage. Afin de garantir l'utilisabilité des critères d'examen technique applicables pour le transport maritime de fret et de passagers et d'aligner ces critères d'examen technique sur les valeurs de référence internationales et de l'Union récemment adoptées, il convient de les mettre à jour. Ces valeurs de référence comprennent la phase 3 de l'indice nominal de rendement énergétique de l'Organisation maritime internationale <sup>(9)</sup> applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'indice de rendement énergétique des navires existants <sup>(10)</sup> qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023, et les limites d'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord, établies par le Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil <sup>(11)</sup> relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables par rapport au transport ferroviaire, les critères d'examen technique pour les infrastructures de transport fluvial devraient être révisés et inclure la modernisation des dites infrastructures, celles-ci étant essentielles pour permettre la navigation de bateaux à émissions nulles sur les voies navigables. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables par rapport aux infrastructures de transport ferroviaire, routier et par voie d'eau, les critères d'examen technique pour les infrastructures aéroportuaires à faible intensité de carbone devraient être révisés afin d'inclure le transbordement entre modes de transport.

<sup>(8)</sup> Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

<sup>(9)</sup> Indice nominal de rendement énergétique de l'OMI (version du 27.6.2023: <https://www.imo.org/fr/ourwork/environment/pages/technical-and-operational-measures.aspx>).

<sup>(10)</sup> Indice de rendement énergétique des navires existants de l'OMI (version du 27.6.2023: <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

<sup>(11)</sup> Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48).

- (13) La communication de la Commission du 24 février 2021 exposant la stratégie d'adaptation de l'UE <sup>(12)</sup> souligne que les phénomènes climatiques et météorologiques extrêmes sont de plus en plus fréquents et de plus en plus graves, ce qui s'est traduit par une augmentation du nombre de catastrophes liées au changement climatique et des dommages causés par celles-ci au cours des vingt dernières années.
- (14) Les services d'urgence sauvent des vies, protègent les biens et l'environnement, prêtent assistance aux communautés touchées par des catastrophes et aident au rétablissement dans les situations d'urgence. La fréquence accrue des catastrophes naturelles causées par le changement climatique rend donc les services d'urgence d'autant plus importants. Toutefois, les services d'urgence ne sont pas nécessairement équipés pour faire face à l'ampleur, à la nature et à la fréquence des situations d'urgence découlant du changement des conditions climatiques. Les activités des services d'urgence doivent donc inclure des solutions d'adaptation leur permettant de s'adapter aux effets du changement climatique et, une fois adaptés, de fournir des solutions d'adaptation pour améliorer la résilience globale d'un territoire et d'une société. Afin d'accélérer encore les investissements dans les services d'urgence qui renforcent la résilience globale, il est nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour ces activités économiques.
- (15) Le réchauffement climatique devrait entraîner une plus grande intensité des précipitations et une durée plus longue des périodes de sécheresse en Europe <sup>(13)</sup>. De fortes pluies provoquent régulièrement des inondations dans l'Union. Afin d'encourager de nouveaux investissements dans des solutions d'adaptation contre les inondations, il est nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour la prévention des risques d'inondations et la protection des communautés contre leurs conséquences.
- (16) Les effets du changement climatique, notamment l'évapotranspiration accrue et les sécheresses plus fréquentes, peuvent amplifier le phénomène de rareté de l'eau, ce qui peut mettre en péril l'approvisionnement en eau et conduire ainsi à une surexploitation des eaux souterraines et des eaux de surface et à une concurrence accrue pour ces ressources. Conformément aux mesures d'atténuation respectant la hiérarchie des solutions pour l'eau, il convient d'étudier les mesures faisables en matière d'utilisation efficace des ressources en eau et les mesures faisables de réutilisation de l'eau avant d'envisager des mesures de dessalement de l'eau. Cependant, il est nécessaire d'encourager les investissements dans le dessalement de l'eau de mer ou des eaux saumâtres, qui peut permettre de réduire la surexploitation des ressources en eau existantes et constituer un tampon stabilisateur face à la pénurie d'eau douce. Il est donc nécessaire d'établir des critères d'examen technique pour le dessalement de l'eau de mer ou des eaux saumâtres.
- (17) Les services de conseil et les logiciels permettant la gestion des risques climatiques peuvent fournir des solutions d'adaptation aidant les entreprises à prévoir, projeter, gérer et surveiller les risques climatiques actuels et futurs. Il est donc nécessaire de définir, pour ces activités, les critères d'examen technique permettant de déterminer si une activité économique peut être considérée comme apportant une contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique en ce qu'elle fournit des solutions d'adaptation, conformément à l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852.
- (18) L'appendice C des annexes I et II du règlement délégué (UE) 2021/2139 (ci-après l'«appendice C») établit des critères d'examen technique génériques relatifs à l'absence de préjudice important causé à la prévention et à la réduction de la pollution, applicables aux différentes activités. Cet appendice fixe des critères en ce qui concerne l'utilisation et la présence de produits chimiques. Jusqu'à présent, il prévoyait des exemptions dans certains cas, lorsqu'il était démontré que l'utilisation des produits chimiques concernés était essentielle pour la société. Ces exemptions suscitent certaines préoccupations en termes de sécurité juridique et de vérification pour les entreprises et les acteurs des marchés financiers, liées à l'absence de définition claire de la notion d'«utilisation essentielle». Par conséquent, dans l'attente de nouvelles orientations précisant la manière dont les opérateurs doivent évaluer et documenter leur conformité avec les principes horizontaux à venir de la Commission sur l'utilisation essentielle des produits chimiques, il convient d'apporter des modifications ciblées à cet appendice et de remplacer la notion d'«utilisation essentielle pour la société» par des critères offrant une plus grande sécurité juridique et dont le respect peut être vérifié plus facilement. Dans l'attente de ces nouvelles orientations, la notion d'«utilisation essentielle pour la société» devrait donc être remplacée par l'exigence qu'aucune autre substance ou technologie de remplacement appropriée ne soit disponible sur le marché et que les substances soient utilisées dans des conditions contrôlées.

<sup>(12)</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Bâtir une Europe résiliente — la nouvelle stratégie de l'Union européenne pour l'adaptation au changement climatique [COM (2021) 82 final].

<sup>(13)</sup> IPCC, Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation. Special Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. (Rapport spécial du GIEC sur la gestion des risques de catastrophes et de phénomènes extrêmes pour les besoins de l'adaptation au changement climatique).

- (19) Afin d'améliorer encore l'utilisabilité de l'appendice C, il convient d'apporter des modifications ciblées supplémentaires au point f) de cet appendice afin de fixer une limite de concentration pour les substances extrêmement préoccupantes contenues dans un produit et une date de référence pour l'évaluation du respect de l'exigence énoncée dans ce point. En outre, le point g) de l'appendice C devrait être supprimé et remplacé par un nouvel alinéa qui définit une limite de concentration et le champ d'application de l'exigence énoncée dans cet alinéa.
- (20) Le changement climatique étant susceptible de toucher tous les secteurs de l'économie, tous devront être adaptés aux incidences négatives du climat actuel et de son évolution attendue. Des critères d'examen technique relatifs à la contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique devraient donc être établis ultérieurement pour tous les secteurs et activités économiques qui sont couverts par les critères d'examen technique relatifs à la contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique établis dans le présent règlement.
- (21) Afin de remédier à certaines incohérences techniques et juridiques constatées depuis l'entrée en application du règlement délégué (UE) 2021/2139, il convient d'apporter des modifications ciblées audit règlement.
- (22) Il convient dès lors de modifier en conséquence le règlement délégué (UE) 2021/2139.
- (23) Le présent règlement est en adéquation avec l'objectif de neutralité climatique énoncé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil <sup>(14)</sup> et garantit des progrès en matière d'adaptation tels que visés à l'article 5 dudit règlement.
- (24) Afin de synchroniser l'application du présent règlement avec la publication d'informations au titre du règlement délégué (UE) 2021/2178 de la Commission <sup>(15)</sup>, le présent règlement devrait être applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, à l'exception de la modification du point g) de l'appendice C. Pour que les entreprises disposent de suffisamment de temps pour se conformer à ladite modification, celle-ci devrait être applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

**Modifications du règlement délégué (UE) 2021/2139**

Le règlement délégué (UE) 2021/2139 est modifié comme suit:

- 1) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe I du présent règlement.
- 2) L'annexe II est modifiée conformément à l'annexe II du présent règlement.

*Article 2*

**Entrée en vigueur et application**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

Toutefois, le point 28) de l'annexe I et le point 26) de l'annexe II s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

<sup>(14)</sup> Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

<sup>(15)</sup> Règlement délégué (UE) 2021/2178 de la Commission du 6 juillet 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par des précisions concernant le contenu et la présentation des informations que doivent publier les entreprises soumises à l'article 19 bis ou à l'article 29 bis de la directive 2013/34/UE sur leurs activités économiques durables sur le plan environnemental, ainsi que la méthode à suivre pour se conformer à cette obligation d'information (JO L 443 du 10.12.2021, p. 9).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 27 juin 2023.

*Par la Commission*  
*La présidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANNEXE I

## MODIFICATIONS DE L'ANNEXE I DU RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2021/2139

L'annexe I du règlement délégué (UE) 2021/2139 est modifiée comme suit:

1) La section 3.3, sous-section «Critères d'examen technique», est modifiée comme suit:

a) la sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique» est modifiée comme suit:

i) au point l), le point v) suivant est ajouté:

«v) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, les navires qui peuvent être alimentés au moyen de carburants à zéro émission directe de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) ou de carburants provenant de sources renouvelables<sup>1</sup> ont une valeur de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) équivalente à une réduction de la ligne de référence de l'EEDI d'au moins 20 points de pourcentage par rapport aux exigences de l'EEDI applicables le 1<sup>er</sup> avril 2022<sup>2</sup>, et:

a) peuvent se brancher au réseau électrique à quai;

b) pour les navires alimentés au gaz, attestent l'utilisation de mesures et de technologies de pointe pour atténuer les émissions liées à l'échappement de méthane.»;

ii) au point m), le point iv) suivant est ajouté:

«iv) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, les navires qui peuvent être alimentés au moyen de carburants à zéro émission directe de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) ou de carburants provenant de sources renouvelables<sup>3</sup> ont une valeur de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) équivalente à une réduction de la ligne de référence de l'EEDI d'au moins 20 points de pourcentage par rapport aux exigences de l'EEDI applicables le 1<sup>er</sup> avril 2022<sup>4</sup>, et:

a) peuvent se brancher au réseau électrique à quai;

b) pour les navires alimentés au gaz, attestent l'utilisation de mesures et de technologies de pointe pour atténuer les émissions liées à l'échappement de méthane.»;

b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et contrôle de la pollution	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe. Le cas échéant, les véhicules ne contiennent pas de plomb, de mercure, de chrome hexavalent ni de cadmium.
--	---

<sup>1</sup> Des carburants qui satisfont aux critères d'examen technique énoncés aux sections 3.10 et 4.13 de la présente annexe.

<sup>2</sup> Exigences de l'EEDI définies sous la forme d'un facteur de réduction en pourcentage, à appliquer à la valeur de référence de l'EEDI, comme convenu par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à l'occasion de sa soixante-quinzième session. Les points de pourcentage définis dans les critères d'examen technique pour l'EEDI sont ajoutés au facteur de réduction en pourcentage de l'EEDI.

<sup>3</sup> Des carburants qui satisfont aux critères d'examen technique énoncés aux sections 3.10 et 4.13 de la présente annexe.

<sup>4</sup> Exigences de l'EEDI définies sous la forme d'un facteur de réduction en pourcentage, à appliquer à la valeur de référence de l'EEDI, comme convenu par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à l'occasion de sa soixante-quinzième session. Les points de pourcentage définis dans les critères d'examen technique pour l'EEDI sont ajoutés au facteur de réduction en pourcentage de l'EEDI.».



2) Les sections 3.18, 3.19, 3.20 et 3.21 suivantes sont ajoutées:

**«3.18. Fabrication de composants automobiles et de composants pour la mobilité**

*Description de l'activité*

Fabrication, réparation, entretien, adaptation, réaffectation et mise à niveau de composants pour la mobilité destinés à des dispositifs de mobilité des personnes à émissions nulles, et de systèmes automobiles et pour la mobilité, composants, entités techniques distinctes, pièces et pièces de rechange au sens de l'article 3, points 18) à 21) et point 23), du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>, réceptionnés par type, conçus, et construits pour une utilisation uniquement dans des véhicules et autobus des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3, et au sens de l'article 3, points 15) à 18) et point 21), du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>, réceptionnés par type, conçus, et construits pour une utilisation uniquement dans des véhicules de catégorie L, répondant aux critères énoncés dans la présente section et qui sont essentiels pour assurer et améliorer la performance environnementale du véhicule.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie sont exclues des sections 3.3 et 3.6 de la présente annexe.

Lorsque les sections 3.2. et 3.4. de la présente annexe sont applicables, les activités économiques relevant de la présente catégorie sont exclues de la présente section.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes C22.2, C26.1, C26.2, 26.3, 26.4, C28.14, C28.15, C29.2, C29.3 et C33.17, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Une activité économique relevant de la présente catégorie constitue une activité habilitante au sens de l'article 10, paragraphe 1, point i), du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux critères d'examen technique énoncés dans la présente section.

*Critères d'examen technique*

---

Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

---

1. L'activité économique consiste à fabriquer, réparer, entretenir, adapter, réaffecter ou mettre à niveau des composants qui sont essentiels pour assurer et améliorer la performance environnementale des véhicules suivants:

- a) des dispositifs de transport urbain, suburbain et routier de voyageurs, lorsque les émissions directes de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) des véhicules sont nulles;
- b) des véhicules désignés comme appartenant aux catégories M2 et M3<sup>3</sup>, lorsque les émissions directes de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) des véhicules sont nulles;
- c) des véhicules des catégories M1 et N1 désignés comme des véhicules légers<sup>4</sup>, lorsque les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub>, telles que définies à l'article 3, paragraphe 1, point h), du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup> sont nulles;
- d) des véhicules de catégorie L<sup>6</sup> dont les émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement sont égales à 0 g CO<sub>2</sub>eq/km calculées conformément à l'essai relatif aux émissions établi par le règlement (UE) n° 168/2013;
- e) des véhicules des catégories N2 et N3, et des véhicules de la catégorie N1 désignés comme des véhicules lourds, n'étant pas destinés au transport de carburants fossiles dont la masse maximale en charge techniquement admissible ne dépasse pas 7,5 tonnes et qui sont des "véhicules utilitaires lourds à émission nulle" au sens de l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup>.

2. L'activité économique consiste à fabriquer, réparer, entretenir, adapter, réaffecter ou mettre à niveau des composants pour des dispositifs de mobilité des personnes dont la propulsion est apportée par l'activité physique de l'utilisateur, un moteur à émission nulle, ou la combinaison d'un moteur à émission nulle et d'une activité physique.

---

Ne pas causer de préjudice important

---

2)	Adaptation au changement climatique	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice A de la présente annexe.
3)	Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice B de la présente annexe.
4)	Transition vers une économie circulaire	L'activité consiste à évaluer la disponibilité et, dans la mesure du possible, à adopter des techniques qui étaient: a) la réutilisation et l'utilisation de matières premières secondaires et de composants réutilisés dans les produits manufacturés; b) la conception de produits manufacturés hautement durables, recyclables, faciles à désassembler et adaptables; c) une gestion des déchets qui donne la priorité au recyclage par rapport à l'élimination dans le processus de fabrication; d) l'information sur les substances préoccupantes et leur traçabilité tout au long du cycle de vie des produits manufacturés.
5)	Prévention et contrôle de la pollution	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.  Le cas échéant, les composants et les pièces ne contiennent pas de plomb, de mercure, de chrome hexavalent ni de cadmium.
6)	Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice D de la présente annexe.

### 3.19. Fabrication de constituants de matériel roulant ferroviaire

#### *Description de l'activité*

Fabrication, installation, conseil technique, adaptation, mise à niveau, réparation, entretien et réaffectation de produits, équipements, systèmes et logiciels liés à des constituants ferroviaires énumérés au point 2.7 de l'annexe II de la directive (UE) 2016/797.

Ces constituants et services sont essentiels à la performance environnementale, à l'exploitation et au fonctionnement pendant toute la durée de vie du matériel roulant ferroviaire en conformité avec la section 3.3 de la présente annexe.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes C30.2, C27.1 et C27.9 conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie sont exclues des sections 3.3 et 3.6 de la présente annexe.

Une activité économique relevant de la présente catégorie constitue une activité habilitante au sens de l'article 10, paragraphe 1, point i), du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux critères d'examen technique énoncés dans la présente section.

*Critères d'examen technique*

## Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

L'activité économique consiste à fabriquer, installer, adapter, réparer, entretenir, mettre à niveau et réaffecter des produits, équipements, systèmes et logiciels liés aux constituants ferroviaires suivants, énumérés au point 2.7 de l'annexe II de la directive (UE) 2016/797, ou à fournir des services connexes de conseil technique.

Ces constituants et services sont essentiels à la performance environnementale, à l'exploitation et au fonctionnement pendant toute la durée de vie d'une ou de plusieurs des technologies énumérées ci-dessous:

- a) trains, voitures de voyageurs et wagons dont les émissions directes de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) sont nulles et qui sont conformes à la section 3.3 de l'annexe I du présent règlement;
- b) trains, voitures de voyageurs et wagons dont les émissions directes de CO<sub>2</sub> à l'échappement sont nulles lorsqu'ils sont utilisés sur une voie équipée de l'infrastructure nécessaire, qui utilisent un moteur conventionnel lorsqu'une telle infrastructure n'est pas disponible (bimodal) et qui sont conformes à la section 3.3 de l'annexe I du présent règlement.

## Ne pas causer de préjudice important

2)	Adaptation au changement climatique	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice A de la présente annexe.
3)	Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice B de la présente annexe.
4)	Transition vers une économie circulaire	L'activité consiste à évaluer la disponibilité et, dans la mesure du possible, à adopter des techniques qui étaient: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) la réutilisation et l'utilisation de matières premières secondaires et de composants réutilisés dans les produits manufacturés;</li> <li>b) la conception de produits manufacturés hautement durables, recyclables, faciles à désassembler et adaptables;</li> <li>c) une gestion des déchets qui donne la priorité au recyclage par rapport à l'élimination dans le processus de fabrication;</li> <li>d) l'information sur les substances préoccupantes et leur traçabilité tout au long du cycle de vie des produits manufacturés.</li> </ol>
5)	Prévention et contrôle de la pollution	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe. Le cas échéant, les véhicules ne contiennent pas de plomb, de mercure, de chrome hexavalent ni de cadmium.
6)	Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice D de la présente annexe.

**3.20. Fabrication, installation et entretien d'équipements électriques à haute, à moyenne et à basse tension destinés au transport et à la distribution d'électricité qui entraînent ou permettent une contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique**

*Description de l'activité*

L'activité économique consiste à développer, fabriquer, installer, assurer la maintenance ou l'entretien de produits, équipements ou systèmes électriques, ou de logiciels visant à obtenir des réductions substantielles des émissions de gaz à effet de serre dans les systèmes de transport et de distribution électrique à haute, à moyenne et à basse tension grâce à l'électrification, à l'efficacité énergétique, à l'intégration d'énergies renouvelables ou à la conversion efficace d'énergie.

L'activité économique comprend les systèmes permettant d'intégrer des sources d'énergie renouvelables dans le réseau électrique, d'interconnecter ou d'accroître l'automatisation, la flexibilité et la stabilité du réseau, de gérer la modulation de la demande, de développer des moyens de transport ou des systèmes de production de chaleur à faible intensité de carbone, ou de déployer des technologies de compteurs intelligents pour améliorer de manière substantielle l'efficacité énergétique.

L'activité économique de cette catégorie ne comprend pas les équipements de production de chaleur et d'électricité ni les appareils électriques.

Lorsqu'une activité économique relève de la présente section et de la section 4.9 de la présente annexe, la section 4.9 de la présente annexe s'applique.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes C26.51, C27.1, C27.3, C27.9, C33.13, C33.14 et C33.2 conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Une activité économique relevant de la présente catégorie constitue une activité habilitante au sens de l'article 10, paragraphe 1, point i), du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux critères d'examen technique énoncés dans la présente section.

*Critères d'examen technique*

---

Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

---

1. L'activité consiste à fabriquer, installer, entretenir un ou plusieurs des éléments suivants, ou fournir des services d'entretien, de réparation et de conseil technique essentiels à leur fonctionnement, sur leur durée de vie:

- a) stations de recharge pour véhicules électriques et infrastructures électriques d'appui pour l'électrification des transports, qui sont installées principalement pour permettre la recharge des véhicules électriques.

Toute activité incluse dans la section 7.4. est exclue de ce point;

- b) pour le transport et la distribution d'électricité, dispositifs de câblage porteurs de courant et dispositifs de câblage non porteurs de courant pour le câblage de circuits électriques, et transformateurs conformes aux exigences de phase 2 (1<sup>er</sup> juillet 2021) pour les transformateurs de grande puissance établies à l'annexe I du règlement (UE) n° 548/2014 de la Commission<sup>8</sup>, et transformateurs de moyenne puissance dont la tension la plus élevée pour le matériel n'excède pas 36 kV, conformes aux exigences de niveau AA0 relatives aux pertes à vide établies dans la série de normes EN 50708, pour autant que ces dispositifs et transformateurs contribuent à accroître la proportion d'énergie renouvelable dans le système ou améliorent l'efficacité énergétique;

- c) produits, équipements et systèmes électriques à basse tension qui augmentent la contrôlabilité du réseau d'électricité, et contribuent à accroître la proportion d'énergie renouvelable ou améliorent l'efficacité énergétique, à savoir:

- i) disjoncteurs, commutateurs, tableaux de distribution, tableaux électriques ou centres de contrôle à basse tension qui peuvent être connectés ou sont automatisés ou équipés de dispositifs de mesure de la puissance ou de l'énergie et qui sont conformes à la norme IEC TR 63196 *Low-Voltage Switchgear and Control gear and their assemblies — Energy efficiency* (Appareillage de connexion et de commande à basse tension et ses ensembles — Efficacité énergétique);
-

- 
- ii) systèmes électroniques pour les foyers domestiques et les bâtiments (HBES) tels que visés dans la série EN IEC 63044, lorsque ces produits et systèmes sont nécessaires pour mesurer, contrôler et réduire la consommation d'énergie;
  - iii) technologies qui permettent d'augmenter l'efficacité énergétique des installations à basse tension, reconnues au titre de la norme HD 60364-8-1: Installations électriques à basse tension — Partie 8-1: Efficacité énergétique et de la norme HD 60364-8-82: Installations électriques à basse tension — Partie 8-82: Aspects fonctionnels — Installations électriques à basse tension du prosommateur, y compris les compteurs d'énergie et d'électricité, l'affichage extérieur pour le client, la compensation de puissance, la compensation de phase et le filtrage, ainsi que les systèmes efficaces entraînés par un moteur électrique;
- d) appareillage à haute et à moyenne tension qui augmente la contrôlabilité du réseau d'électricité, est intégré pour accroître la proportion d'énergie renouvelable ou améliore l'efficacité énergétique.  
Les équipements visés au présent point d) sont conformes à la norme EN 62271-1 Appareillage à haute tension — Partie 1: spécifications communes pour l'appareillage à courant alternatif et à la norme EN 62271-200 Appareillage à haute tension — Partie 200: appareillage sous enveloppe métallique pour courant alternatif de tensions assignées supérieures à 1 kV et inférieures ou égales à 52 kV, ou à la norme EN 62271-203 Appareillage à haute tension — Partie 203: appareillage sous enveloppe métallique à isolation gazeuse de tensions assignées supérieures à 52 kV;
- e) équipements, systèmes et services d'effacement des consommations et de transfert de charge qui augmentent la flexibilité du système électrique et soutiennent la stabilité du réseau, qui comprennent:
- i) des solutions permettant de transférer des informations aux utilisateurs dans le but d'agir à distance sur l'approvisionnement ou la consommation, y compris des centres de données sur les clients;
  - ii) des centres de contrôle automatisés pour la gestion de la charge et leurs principaux composants [tableaux électriques, contacteurs, relais, disjoncteurs, commutateurs de transfert automatique (ATS)]. Les principaux composants sont installés dans les centres de contrôle;
  - iii) s'ils ne sont pas inclus dans la section 8.2, des logiciels avancés et des analyses visant à maximiser l'efficacité et l'automatisation des réseaux électriques ou l'intégration des ressources énergétiques décentralisées, au niveau du réseau électrique ou d'une industrie, qui comprennent:
    - a) des salles de contrôle avancées, l'automatisation de sous-stations électriques, des capacités de régulation de la tension;
    - b) des logiciels d'exploitation permettant aux opérateurs de simuler l'exploitation des réseaux afin d'en assurer la stabilité, de gérer les ressources énergétiques réparties ou d'améliorer les performances des réseaux.  
Les logiciels prennent en charge les caractéristiques dynamiques des réseaux qui sont nécessaires à la transition vers les énergies renouvelables. Ils sont capables de traiter des données provenant de mesures du réseau en temps quasi réel afin d'observer la manière dont se déroulent réellement le transport, la distribution et la consommation d'électricité et d'utiliser ces informations en vue d'améliorer les études de simulation et les activités d'exploitation, notamment pour éviter les pannes, les coupures et le gaspillage;
  - iv) s'ils ne sont pas inclus dans la section 8.2, les logiciels d'aide à la conception et à la planification de nouveaux réseaux ou de modernisation des réseaux.  
Ces logiciels prennent en charge les caractéristiques dynamiques des réseaux qui sont nécessaires à la transition vers les énergies renouvelables, notamment la production d'électricité volatile au niveau de la distribution ("prosommateurs"), le changement de sens des flux d'énergie et l'utilisation d'unités de stockage sur le réseau;
  - v) des capteurs météorologiques pour prévoir la production d'électricité renouvelable;
  - vi) des contrôleurs et des relais autonomes ou intégrés pouvant être connectés qui permettent une utilisation efficace des sources et des charges électriques;
  - vii) des équipements de délestage et de transfert de charge pour la gestion de la charge et du matériel de commutation de source lorsque les équipements sont conformes à la norme EN IEC 62962:2019 *Particular requirements for load-shedding equipment* (Exigences spécifiques pour les délesteurs);
-

- 
- f) s'ils ne sont pas inclus dans la section 8.2, des systèmes de communication, des logiciels et des équipements de contrôle, des produits, des systèmes et des services pour l'efficacité énergétique ou l'intégration d'énergies renouvelables:
- i) équipements pour permettre l'échange spécifique d'électricité produite à partir de sources renouvelables entre utilisateurs;
  - ii) technologies ou services d'échange de batteries, soutenant l'électrification du transport;
  - iii) systèmes de gestion des micro-réseaux;
  - iv) systèmes de gestion d'énergie ou d'électricité (PMS), systèmes de contrôle de l'énergie ou de l'électricité (PCS) et systèmes SCADA pour la gestion de l'électricité;
  - v) contacteurs, démarreurs de moteurs et commandes de moteurs qui peuvent être connectés ou sont automatisés et qui permettent un contrôle à distance ou automatisé de la consommation d'électricité et l'optimisation de la variation de la charge;
  - vi) variateurs de vitesse et autres solutions de variateur de vitesse, à l'exclusion des démarreurs à variations de vitesse, qui favorisent l'efficacité énergétique dans les applications de moteurs électriques, si l'équipement est conforme à la norme EN 61800-9-1: Entraînements électriques de puissance à vitesse variable — Partie 9-1: Écoconception des systèmes moteurs — Exigences générales pour définir les normes d'efficacité énergétique d'un équipement entraîné via l'approche produit étendu (EPA) et le modèle semi-analytique (SAM), et à la norme EN 61800-9-2: Entraînements électriques de puissance à vitesse variable — Partie 9-2: Écoconception des entraînements électriques de puissance, des démarreurs de moteurs, de l'électronique de puissance et de leurs applications entraînées — Indicateurs d'efficacité énergétique pour les entraînements électriques de puissance et les démarreurs de moteurs;
  - vii) moteurs électriques à basse tension dont la classe de rendement énergétique [conformément à la norme EN 60034-30-1: Machines électriques tournantes — Partie 30-1: Classes de rendement pour les moteurs à courant alternatif alimentés par le réseau (Code IE)] dépasse les exigences fixées par le règlement (UE) 2019/1781 de la Commission<sup>9</sup>, en particulier:
    - a) les moteurs monophasés dont la puissance nominale est égale ou supérieure à 0,12 kW et dont la classe de rendement est IE3 ou supérieure;
    - b) les moteurs à sécurité augmentée Ex eb dont la puissance nominale est comprise entre 0,12 kW et 1 000 kW, à 2, 4, 6 ou 8 pôles et dont la classe de rendement énergétique est IE3 ou supérieure;
    - c) les moteurs triphasés dont la puissance nominale est comprise entre 0,75 kW et 1 000 kW, à 2, 4, 6 ou 8 pôles, qui ne sont pas des moteurs à sécurité augmentée Ex eb et dont la classe de rendement énergétique est i) IE5 pour les moteurs à 2, 4 ou 6 pôles d'une puissance nominale comprise entre 75 kW et 200 kW, ou ii) IE4 ou supérieure pour tous les autres moteurs;
    - d) les moteurs triphasés dont la puissance nominale est comprise entre 0,12 kW et 0,75 kW, à 2, 4, 6 ou 8 pôles, qui ne sont pas des moteurs à sécurité augmentée Ex eb et dont la classe de rendement énergétique est IE3 ou supérieure;
    - e) les moteurs triphasés uniquement VSD dont la puissance nominale est comprise entre 0,75 kW et 1 000 kW, à 2, 4, 6 ou 8 pôles, classés conformément à la norme EN IEC TS 60034-30-2 et dont la classe de rendement énergétique est IE5;
  - viii) les moteurs à moyenne ou haute tension dont la puissance nominale est supérieure à 1 000 kW et dont la classe d'efficacité énergétique est IE4 ou supérieure conformément au projet de norme IEC 60034-30-3.
2. Les éléments suivants ne sont pas conformes:
- a) infrastructures destinées à créer une liaison directe, ou à prolonger une liaison directe existante, entre une sous-station ou un réseau et une unité de production dont l'intensité de gaz à effet de serre est supérieure à 100 g équivalent CO<sub>2</sub>/kWh, mesurée sur l'ensemble du cycle de vie. Cette exclusion ne s'applique qu'aux équipements directement utilisés pour assurer une liaison, ou renforcer une liaison existante, avec une unité de production dont l'intensité de gaz à effet de serre est supérieure à 100 g équivalent CO<sub>2</sub>/kWh, mesurée sur l'ensemble du cycle de vie;
-

b) produits, équipements, systèmes et logiciels installés dans des infrastructures destinées à l'extraction, au transport, à la distribution, au stockage, à la fabrication ou à la transformation de combustibles fossiles.

3. Un appareillage de connexion avec un milieu isolant ou de coupure utilisant des gaz dont le potentiel de réchauffement de la planète est supérieur à 10 ou qui est tributaire de ces gaz n'est pas conforme.

Pour toutes les plages de puissance, un appareillage de connexion contenant du SF6 n'est pas conforme.

4. Tous les produits, équipements et systèmes sont conformes aux exigences obligatoires de performance en matière d'efficacité énergétique et matérielle énoncées dans la directive 2009/125/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>10</sup>. Les fabricants prennent en compte les dernières exigences applicables de l'Union en matière de performance.

Ne pas causer de préjudice important

2)	Adaptation au changement climatique	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice A de la présente annexe.
3)	Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice B de la présente annexe.
4)	Transition vers une économie circulaire	L'activité consiste à évaluer la disponibilité et, dans la mesure du possible, à adopter des techniques qui étaient: a) la réutilisation et l'utilisation de matières premières secondaires et de composants réutilisés dans les produits manufacturés; b) la conception de produits manufacturés hautement durables, recyclables, faciles à désassembler et adaptables; c) une gestion des déchets qui donne la priorité au recyclage par rapport à l'élimination dans le processus de fabrication; d) l'information sur les substances préoccupantes et leur traçabilité tout au long du cycle de vie des produits manufacturés.
5)	Prévention et contrôle de la pollution	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.
6)	Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice D de la présente annexe.

### 3.21. Fabrications d'aéronefs

#### *Description de l'activité*

Fabrication, réparation, maintenance, révision, adaptation, conception, réaffectation et mise à niveau d'aéronefs et de pièces et équipements d'aéronefs<sup>11</sup>.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à un code NACE, notamment aux codes C30.3 et C33.16, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Lorsqu'une activité économique relevant de la présente catégorie ne satisfait pas au critère de la contribution substantielle énoncé au point a) de la présente section, elle constitue une activité transitoire au sens de l'article 10, paragraphe 2, du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux autres critères d'examen technique énoncés dans cette même section.

*Critères d'examen technique*

## Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

L'activité consiste à fabriquer, réparer, assurer la maintenance, réviser, adapter, concevoir, réaffecter ou mettre à niveau l'un des types d'aéronefs suivants:

- a) les aéronefs dont les émissions directes de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) sont nulles;
- b) jusqu'au 31 décembre 2027, les aéronefs, autres que ceux produits pour l'aviation d'affaires privée ou commerciale, respectant les marges indiquées ci-dessous et limités par le taux de remplacement afin de garantir que la livraison n'augmente pas la flotte aérienne mondiale:
  - i) dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 t et inférieure ou égale à 60 t et dont la valeur métrique certifiée des émissions de CO<sub>2</sub> est inférieure d'au moins 11 % à la limite applicable aux nouveaux types d'aéronefs fixée par la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)<sup>12</sup>;
  - ii) dont la masse maximale au décollage est supérieure à 60 t et inférieure ou égale à 150 t et dont la valeur métrique certifiée des émissions de CO<sub>2</sub> est inférieure d'au moins 2 % à la limite applicable aux nouveaux types d'aéronefs fixée par la norme de l'OACI;
  - iii) dont la masse maximale au décollage est supérieure à 150 t et dont la valeur métrique certifiée des émissions de CO<sub>2</sub> est inférieure d'au moins 1,5 % à la limite applicable aux nouveaux types d'aéronefs fixée par la norme de l'OACI.  
La proportion de conformité à la taxinomie des aéronefs éligibles est limitée par le taux de remplacement. Le taux de remplacement est calculé sur la base de la proportion des aéronefs définitivement retirés du service par rapport aux aéronefs livrés au niveau mondial, en moyenne sur les dix années antérieures, comme l'attestent les données vérifiées disponibles auprès de fournisseurs de données indépendants.  
En l'absence de certificat concernant les valeurs métriques des émissions de CO<sub>2</sub> confirmant la marge requise par rapport à la limite applicable aux nouveaux types d'aéronefs de la norme de l'OACI, le constructeur de l'aéronef délivre une déclaration indiquant que l'aéronef satisfait au niveau de performance et aux marges d'amélioration requis, à condition que l'aéronef soit certifié au plus tard le 11 décembre 2026;
- c) du 1<sup>er</sup> janvier 2028 au 31 décembre 2032, les aéronefs satisfaisant aux critères d'examen technique énoncés au point b) de la présente sous-section et certifiés pour fonctionner avec un mélange composé à 100 % de carburants durables d'aviation.

## Ne pas causer de préjudice important

2)	Adaptation au changement climatique	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice A de la présente annexe.
3)	Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice B de la présente annexe.
4)	Transition vers une économie circulaire	<p>L'activité consiste à évaluer la disponibilité et, dans la mesure du possible, à adopter des techniques qui étaient:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) la réutilisation et l'utilisation de matières premières secondaires et de composants réutilisés dans les produits manufacturés;</li> <li>b) la conception de produits manufacturés hautement durables, recyclables, faciles à désassembler et adaptables;</li> <li>c) une gestion des déchets qui donne la priorité au recyclage par rapport à l'élimination dans le processus de fabrication;</li> <li>d) l'information sur les substances préoccupantes et leur traçabilité tout au long du cycle de vie des produits manufacturés.</li> </ol>



		Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.
5)	Prévention et contrôle de la pollution	<p>Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.</p> <p>Les aéronefs respectent les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139.</p> <p>Les aéronefs visés aux points b) et c) de la présente section sont conformes aux normes suivantes:</p> <p>a) l'amendement 13 du volume I (bruit), chapitre 14 de l'annexe 16 de la convention de Chicago, la somme des différences, à chacun des trois points de mesure, entre les niveaux de bruit maximaux et les niveaux de bruit maximaux autorisés fixés aux points 14.4.1.1, 14.4.1.2 et 14.4.1.3, ne devant pas être inférieure à 22 EPNdB;</p> <p>b) l'amendement 10 du volume II (émissions des moteurs), chapitres 2 et 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago.</p>
6)	Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice D de la présente annexe.

<sup>\*1</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

<sup>\*2</sup> Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

<sup>\*3</sup> Telles que visées à l'article 4, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/858.

<sup>\*4</sup> Au sens de l'article 4, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (UE) 2018/858.

<sup>\*5</sup> Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (refonte) (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

<sup>\*6</sup> Au sens de l'article 4 du règlement (UE) n° 168/2013.

<sup>\*7</sup> Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

- <sup>\*8</sup> Règlement (UE) n° 548/2014 de la Commission du 21 mai 2014 relatif à la mise en œuvre de la directive 2009/125/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les transformateurs de faible, moyenne et grande puissance (JO L 152 du 22.5.2014, p. 1).
- <sup>\*9</sup> Règlement (UE) 2019/1781 de La Commission du 1<sup>er</sup> octobre 2019 fixant des exigences en matière d'écoconception applicables aux moteurs électriques et aux variateurs de vitesse conformément à la directive 2009/125/CE du Parlement européen et du Conseil, et modifiant le règlement (CE) n° 641/2009 concernant les exigences d'écoconception applicables aux circulateurs sans presse-étoupe indépendants et aux circulateurs sans presse-étoupe intégrés dans des produits et abrogeant le règlement (CE) n° 640/2009 de la Commission (JO L 272 du 25.10.2019, p. 74).
- <sup>\*10</sup> Directive 2009/125/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits liés à l'énergie (refonte) (JO L 285 du 31.10.2009, p. 10).
- <sup>\*11</sup> L'activité comprend la fabrication de pièces et d'équipements ainsi que la fourniture de services connexes, de même que la maintenance, la réparation et la révision, dans la mesure où elles se rapportent à un type d'aéronef éligible et améliorent ou maintiennent le niveau d'efficacité de l'aéronef.
- <sup>\*12</sup> Volume 3 (émissions de CO<sub>2</sub>) de la norme de protection de l'environnement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) figurant dans l'annexe 16 de la convention de Chicago, première édition.».

- 3) À la section 4.4, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et contrôle de la pollution	Des mesures sont en place pour réduire le plus possible la toxicité des peintures antiallure et des produits biocides, conformément au règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil <sup>1</sup> .
--	--

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 concernant la mise à disposition sur le marché et l'utilisation des produits biocides (JO L 167 du 27.6.2012, p. 1).».

- 4) À la section 4.9, sous-section «Critères d'examen technique», le point 2) c) est remplacé par le texte suivant:

«c) l'installation de transformateurs de transport et de distribution conformes aux exigences de phase 2 (1<sup>er</sup> juillet 2021) établies à l'annexe I du règlement (UE) n° 548/2014 de la Commission et, pour les transformateurs de moyenne puissance dont la tension la plus élevée pour le matériel n'excède pas 36 kV, aux exigences de niveau AA0 relatives aux pertes à vide établies dans la norme EN 50588-1<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> CEI EN 50588-1 Transformateurs 50 Hz de moyenne puissance, de tension la plus élevée pour le matériel ne dépassant pas 36 kV.».

- 5) À la section 4.26, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Critères supplémentaires relatifs au principe consistant à ne pas causer de préjudice important (DNSH)», le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	<p>Cette activité respecte les critères établis à l'appendice B de la présente annexe.</p> <p>Les risques de dégradation de l'environnement en lien avec la préservation de la qualité de l'eau et la prévention du stress hydrique sont recensés et traités conformément à un plan de gestion de l'utilisation et de la protection de l'eau, élaboré en consultation avec les parties prenantes.</p> <p>Afin de limiter les anomalies thermiques liées au rejet de chaleur fatale, les exploitants de centrales nucléaires intérieures utilisant le refroidissement par voie humide à passage unique avec prélèvement de l'eau d'un fleuve, d'une rivière ou d'un lac contrôlent:</p>
---	--

	<p>a) la température maximale de la masse d'eau douce réceptrice après mélange, et</p> <p>b) l'écart de température maximal entre l'eau de refroidissement rejetée et la masse d'eau douce réceptrice.</p> <p>Le contrôle de la température est mis en œuvre conformément aux conditions d'autorisation individuelles des opérations en cause, le cas échéant, ou conformément aux valeurs seuil prévues par la législation de l'Union.</p> <p>L'activité est conforme aux normes de la Société financière internationale (IFC).</p> <p>Les activités nucléaires sont conformes aux exigences de la directive 2000/60/CE et de la directive 2013/51/Euratom fixant des exigences pour la protection de la santé de la population en ce qui concerne les substances radioactives dans les eaux destinées à la consommation humaine.».</p>
--	--

- 6) À la section 4.27, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Critères supplémentaires relatifs au principe consistant à ne pas causer de préjudice important (DNSH)», le point 3) est remplacé par le texte suivant:

<p>«3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines</p>	<p>Cette activité respecte les critères établis à l'appendice B de la présente annexe.</p> <p>Les risques de dégradation de l'environnement en lien avec la préservation de la qualité de l'eau et la prévention du stress hydrique sont recensés et traités conformément à un plan de gestion de l'utilisation et de la protection de l'eau, élaboré en consultation avec les parties prenantes.</p> <p>Afin de limiter les anomalies thermiques liées au rejet de chaleur fatale, les exploitants de centrales nucléaires intérieures utilisant le refroidissement par voie humide à passage unique avec prélèvement de l'eau d'un fleuve, d'une rivière ou d'un lac contrôlent:</p> <p>a) la température maximale de la masse d'eau douce réceptrice après mélange, et</p> <p>b) l'écart de température maximal entre l'eau de refroidissement rejetée et la masse d'eau douce réceptrice.</p> <p>Le contrôle de la température est mis en œuvre conformément aux conditions d'autorisation individuelles des opérations en cause, le cas échéant, ou conformément aux valeurs seuil prévues par la législation de l'Union.</p> <p>L'activité est conforme aux normes de la Société financière internationale (IFC).</p> <p>Les activités nucléaires sont conformes à la directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau et à la directive 2013/51/Euratom fixant des exigences pour la protection de la santé de la population en ce qui concerne les substances radioactives dans les eaux destinées à la consommation humaine.».</p>
--	--

- 7) À la section 4.28, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Critères supplémentaires relatifs au principe consistant à ne pas causer de préjudice important (DNSH)», le point 3) est remplacé par le texte suivant:

<p>«3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines</p>	<p>Cette activité respecte les critères établis à l'appendice B de la présente annexe.</p> <p>Les risques de dégradation de l'environnement en lien avec la préservation de la qualité de l'eau et la prévention du stress hydrique sont recensés et traités conformément à un plan de gestion de l'utilisation et de la protection de l'eau, élaboré en consultation avec les parties prenantes.</p> <p>Afin de limiter les anomalies thermiques liées au rejet de chaleur fatale, les exploitants de centrales nucléaires intérieures utilisant le refroidissement par voie humide à passage unique avec prélèvement de l'eau d'un fleuve, d'une rivière ou d'un lac contrôlent:</p> <p>a) la température maximale de la masse d'eau douce réceptrice après mélange, et</p> <p>b) l'écart de température maximal entre l'eau de refroidissement rejetée et la masse d'eau douce réceptrice.</p> <p>Le contrôle de la température est mis en œuvre conformément aux conditions d'autorisation individuelles des opérations en cause, le cas échéant, ou conformément aux valeurs seuil prévues par la législation de l'Union.</p> <p>L'activité est conforme aux normes de la Société financière internationale (IFC).</p> <p>Les activités nucléaires sont conformes aux exigences de la directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau et de la directive 2013/51/Euratom fixant des exigences pour la protection de la santé de la population en ce qui concerne les substances radioactives dans les eaux destinées à la consommation humaine.».</p>
--	--

- 8) À la section 6.3, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

<p>«5) Prévention et contrôle de la pollution</p>	<p>S'agissant des véhicules routiers de catégorie M, les pneumatiques sont conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée qui est utilisée et au coefficient de résistance au roulement (qui influe sur l'efficacité énergétique du véhicule) dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées qui sont utilisées, conformément au règlement (UE) 2020/740 et tel qu'il peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l'étiquetage énergétique (EPREL).</p> <p>Le cas échéant, les véhicules satisfont aux exigences de la phase la plus récente applicable de la réception par type au regard des émissions Euro VI des véhicules utilitaires lourds établies conformément au règlement (CE) n° 595/2009.».</p>
---	--

- 9) À la section 6.5, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et contrôle de la pollution	<p>Les véhicules satisfont aux exigences de la phase la plus récente applicable de la réception par type au regard des émissions Euro 6 des véhicules utilitaires légers<sup>*1</sup> établies conformément au règlement (CE) n° 715/2007.</p> <p>Les véhicules satisfont aux seuils d'émissions pour les véhicules légers propres fixés au tableau 2 de l'annexe de la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>*2</sup>.</p> <p>S'agissant des véhicules routiers des catégories M et N, les pneumatiques sont conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée qui est utilisée et au coefficient de résistance au roulement (qui influe sur l'efficacité énergétique du véhicule) dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées qui sont utilisées, conformément au règlement (UE) 2020/740 et tel qu'il peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l'étiquetage énergétique (EPREL).</p> <p>Les véhicules sont conformes au règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil<sup>*3</sup>.</p>
--	---

<sup>\*1</sup> Règlement (UE) 2018/1832 de la Commission du 5 novembre 2018 modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission aux fins d'améliorer les essais et procédures de réception par type au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers, y compris les essais et procédures ayant trait à la conformité en service et aux émissions en conditions de conduite réelles, et d'introduire des dispositifs de surveillance de la consommation de carburant et d'énergie électrique (JO L 301 du 27.11.2018, p. 1).

<sup>\*2</sup> Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

<sup>\*3</sup> Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131).

- 10) À la section 6.6, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et contrôle de la pollution	<p>S'agissant des véhicules routiers des catégories M et N, les pneumatiques sont conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée qui est utilisée et au coefficient de résistance au roulement (qui influe sur l'efficacité énergétique du véhicule) dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées qui sont utilisées, conformément au règlement (UE) 2020/740 et tel qu'il peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l'étiquetage énergétique (EPREL). Les véhicules satisfont aux exigences de la phase la plus récente applicable de la réception par type au regard des émissions Euro VI des véhicules utilitaires lourds<sup>*1</sup> établies conformément au règlement (CE) n° 595/2009.</p> <p>Les véhicules sont conformes au règlement (UE) n° 540/2014.</p>
--	--

<sup>\*1</sup> Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).

- 11) La section 6.7 est modifiée comme suit:

- a) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique», le point c) est ajouté:

- «c) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, lorsqu'il n'est pas possible sur le plan technologique et économique de se conformer au point a), l'intensité annuelle moyenne des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire au cours d'une période de déclaration<sup>1</sup> ne dépasse pas les limites suivantes:
- a) 76,4 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2029;
  - b) 61,1 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2030 au 31 décembre 2034;
  - c) 45,8 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2035 au 31 décembre 2039;
  - d) 30,6 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2040 au 31 décembre 2044;
  - e) 15,3 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2045 au 31 décembre 2049;
  - f) 0 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2050.»;
- b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 4) est remplacé par le texte suivant:

«4) Transition vers une économie circulaire	<p>Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.</p> <p>Des mesures sont en place pour éviter la production de déchets pendant la phase d'utilisation (entretien, exploitation des services de transport en ce qui concerne les déchets de restauration) et pour gérer tout déchet résiduel conformément à la hiérarchie des déchets.</p>
---	--

<sup>1</sup> L'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire est vérifiée par un tiers indépendant et calculée comme étant la quantité d'émissions de gaz à effet de serre par unité d'énergie selon la méthode et les valeurs par défaut fixées dans le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.».

12) La section 6.8 est modifiée comme suit:

- a) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique», point 1), le point c) est ajouté:
- «c) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, lorsqu'il n'est pas possible sur le plan technologique et économique de se conformer au point a), l'intensité annuelle moyenne des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire ou de la flotte d'une compagnie au cours d'une période de déclaration<sup>1</sup> ne dépasse pas les limites suivantes:
- a) 76,4 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2029;
  - b) 61,1 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2030 au 31 décembre 2034;
  - c) 45,8 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2035 au 31 décembre 2039;
  - d) 30,6 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2040 au 31 décembre 2044;

- e) 15,3 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2045 au 31 décembre 2049;
- f) 0 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2050.»;
- b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», les points 4) et 5) sont remplacés par le texte suivant:

«4) Transition vers une économie circulaire	Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.
5) Prévention et contrôle de la pollution	Les moteurs des navires satisfont aux limites d'émission établies à l'annexe II du règlement (UE) 2016/1628 (y compris les navires satisfaisant aux limites n'ayant pas fait l'objet d'une réception par type, par exemple par post-traitement).

<sup>11</sup> L'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire est vérifiée par un tiers indépendant et calculée comme étant la quantité d'émissions de gaz à effet de serre par unité d'énergie selon la méthode et les valeurs par défaut fixées dans le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.».

13) La section 6.9 est modifiée comme suit:

- a) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique», le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1. L'activité de réaménagement permet d'atteindre un ou plusieurs des objectifs suivants:

- a) réduction d'au moins 15 % de la consommation de carburant du navire de transport fluvial de passagers par unité d'énergie et par parcours complet (parcours complet du voyageur), comme démontré par un calcul comparatif pour les zones de navigation représentatives (y compris les profils de charge représentatifs et l'amarrage) dans lesquelles l'exploitation du navire est prévue ou en s'appuyant sur les résultats d'essais sur modèle ou de simulations;
- b) réduction d'au moins 15 % de la consommation de carburant du navire de transport fluvial de fret par unité d'énergie par tonne-kilomètre, comme démontré par un calcul comparatif pour les zones de navigation représentatives (y compris les profils de charge représentatifs) dans lesquelles l'exploitation du navire est prévue ou en s'appuyant sur les résultats d'essais sur modèle ou de simulations.»;

- b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», les points 4) et 5) sont remplacés par le texte suivant:

«4) Transition vers une économie circulaire	Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.
---	--

5) Prévention et contrôle de la pollution	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe. Les moteurs des navires satisfont aux limites d'émission établies à l'annexe II du règlement (UE) 2016/1628 (y compris les navires satisfaisant aux limites n'ayant pas fait l'objet d'une réception par type, par exemple par post-traitement).
---	--

14) La section 6.10 est modifiée comme suit:

a) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique», point 1), les points e) et f) suivants sont ajoutés:

«e) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, lorsqu'il n'est pas possible sur le plan technologique et économique de se conformer au point a), les navires qui peuvent être alimentés au moyen de carburants à zéro émission directe de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) ou de carburants provenant de sources renouvelables<sup>1</sup> ont une valeur de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) équivalente à une réduction de la ligne de référence de l'EEDI d'au moins 20 points de pourcentage par rapport aux exigences de l'EEDI applicables le 1<sup>er</sup> avril 2022<sup>2</sup>, et:

a) peuvent se brancher au réseau électrique à quai;

b) pour les navires alimentés au gaz, attestent l'utilisation de mesures et de technologies de pointe pour atténuer les émissions liées à l'échappement de méthane;

f) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, lorsqu'il n'est pas possible sur le plan technologique et économique de respecter le critère énoncé au point a), outre une valeur de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) équivalente à une réduction de la ligne de référence de l'EEDI d'au moins 10 points de pourcentage par rapport aux exigences de l'EEXI applicables le 1<sup>er</sup> janvier 2023<sup>3</sup>, l'intensité annuelle moyenne des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire au cours d'une période de déclaration<sup>4</sup> ne dépasse pas les limites suivantes:

a) 76,4 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2029;

b) 61,1 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2030 au 31 décembre 2034;

c) 45,8 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2035 au 31 décembre 2039;

d) 30,6 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2040 au 31 décembre 2044;

e) 15,3 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2045.»;

b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», les points 4) et 5) sont remplacés par le texte suivant:

«4) Transition vers une économie circulaire	Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.
---	--



	<p>S'agissant des navires existants dont la jauge brute est supérieure à 500 et des navires neufs qui les remplacent, l'activité respecte les exigences du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup>. Les navires mis au rebut sont recyclés dans des installations figurant sur la liste européenne des installations de recyclage de navires, telle qu'établie dans la décision d'exécution (UE) 2016/2323 de la Commission<sup>6</sup>.</p> <p>L'activité est conforme à la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup> en ce qui concerne la protection du milieu marin contre les conséquences néfastes des rejets des déchets des navires.</p> <p>Le navire est exploité conformément à l'annexe V de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (convention MARPOL de l'OMI), notamment en vue de produire des quantités réduites de déchets et de réduire les rejets légaux, en gérant ses déchets de manière durable et écologiquement rationnelle.</p>
5) Prévention et contrôle de la pollution	<p>En ce qui concerne la réduction des émissions d'oxydes de soufre et de particules, les navires respectent la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup>, ainsi que la règle 14<sup>9</sup> de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI. La teneur en soufre du carburant ne dépasse pas 0,5 % en masse (la limite mondiale relative à la teneur en soufre) et 0,1 % en masse dans la zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre désignée en mer du Nord et en mer Baltique ainsi qu'en mer Méditerranée (à compter de 2025) par l'OMI<sup>10</sup>.</p> <p>En ce qui concerne les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les navires satisfont à la règle 13<sup>11</sup> de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI. Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> de niveau II s'appliquent aux navires construits après 2011. Les navires construits après le 1<sup>er</sup> janvier 2016 respectent uniquement des prescriptions relatives aux moteurs plus strictes (niveau III) réduisant les émissions de NO<sub>x</sub> lorsqu'ils sont exploités dans des zones de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> établies au titre des règles de l'OMI<sup>12</sup>.</p> <p>Les rejets d'eaux ménagères et eaux vannes sont conformes à l'annexe IV de la convention MARPOL de l'OMI.</p> <p>Des mesures sont en place pour réduire le plus possible la toxicité des peintures antisalissure et des produits biocides, conformément au règlement (UE) n° 528/2012.</p>

<sup>1</sup> Des carburants qui satisfont aux critères d'examen technique énoncés aux sections 3.10 et 4.13 de la présente annexe.

<sup>2</sup> Exigences de l'EEDI définies sous la forme d'un facteur de réduction en pourcentage, à appliquer à la valeur de référence de l'EEDI, comme convenu par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à l'occasion de sa soixante-quinzième session. Les points de pourcentage définis dans les critères d'examen technique pour l'EEDI sont ajoutés au facteur de réduction en pourcentage de l'EEDI.

<sup>3</sup> Exigences de l'EEXI définies sous la forme d'un facteur de réduction en pourcentage, à appliquer à la valeur de référence de l'EEDI, comme convenu par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à l'occasion de sa soixante-seizième session. Les points de pourcentage définis dans les critères d'examen technique de la taxinomie pour l'EEXI doivent être ajoutés au facteur de réduction en pourcentage de l'EEXI. (Indice de rendement énergétique des navires existants — EEXI), obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 pour tous les navires de transport maritime de marchandises/voyageurs, afin de mesurer leur rendement énergétique et de commencer la collecte de données pour la déclaration de leur indicateur d'intensité de carbone (CII) opérationnel annuel et de leur notation relative au CII (version du 27.6.2023: <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

<sup>4</sup> L'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire est vérifiée par un tiers indépendant et calculée comme étant la quantité d'émissions de gaz à effet de serre par unité d'énergie selon la méthode et les valeurs par défaut fixées dans le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

<sup>5</sup> Règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE (JO L 330 du 10.12.2013, p. 1).

- <sup>\*6</sup> Décision d'exécution (UE) 2016/2323 de la Commission du 19 décembre 2016 établissant la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément au règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires (JO L 345 du 20.12.2016, p. 119).
- <sup>\*7</sup> Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).
- <sup>\*8</sup> Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.)
- <sup>\*9</sup> Version du 27.6.2023: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93Regulation-14.aspx)
- <sup>\*10</sup> S'agissant de l'extension des exigences applicables aux zones de contrôle des émissions à d'autres mers de l'Union, les pays bordant la mer Méditerranée examinent la création de zones de contrôle des émissions pertinentes au titre du cadre juridique de la convention de Barcelone.
- <sup>\*11</sup> Version du 27.6.2023: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-\(NOx\)---Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-(NOx)---Regulation-13.aspx)
- <sup>\*12</sup> Au sein des mers de l'Union, les prescriptions s'appliquent à partir de 2021 en mer Baltique et en mer du Nord.»

15) La section 6.11 est modifiée comme suit:

a) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique», les points d) et e) suivants sont ajoutés:

«d) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, lorsqu'il n'est pas possible sur le plan technologique et économique de se conformer au point a), les navires qui peuvent être alimentés au moyen de carburants à zéro émission directe (à l'échappement) ou de carburants provenant de sources renouvelables<sup>1</sup> ont une valeur de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) équivalente à une réduction de la ligne de référence de l'EEDI d'au moins 20 points de pourcentage par rapport aux exigences de l'EEDI applicables le 1<sup>er</sup> avril 2022<sup>2</sup>, et:

a) peuvent se brancher au réseau électrique à quai;

b) pour les navires alimentés au gaz, attestent l'utilisation de mesures et de technologies de pointe pour atténuer les émissions liées à l'échappement de méthane;

e) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, lorsqu'il n'est pas possible sur le plan technologique et économique de se conformer au point a), outre une valeur de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) équivalente à une réduction de la ligne de référence de l'EEDI d'au moins 10 points de pourcentage par rapport aux exigences de l'EEXI applicables le 1<sup>er</sup> janvier 2023<sup>3</sup>, l'intensité annuelle moyenne des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire au cours d'une période de déclaration<sup>4</sup> ne dépasse pas les limites suivantes:

a) 76,4 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2029;

b) 61,1 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2030 au 31 décembre 2034;

c) 45,8 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2035 au 31 décembre 2039;

d) 30,6 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ du 1<sup>er</sup> janvier 2040 au 31 décembre 2044;

e) 15,3 g d'équivalent CO<sub>2</sub>/MJ à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2045.»;

- b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», les points 4) et 5) sont remplacés par le texte suivant:

<p>«4) Transition vers une économie circulaire</p>	<p>Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.</p> <p>Des mesures sont en place pour éviter la production de déchets pendant la phase d'utilisation (entretien, exploitation des services de transport en ce qui concerne les déchets de restauration) et pour gérer tout déchet résiduel conformément à la hiérarchie des déchets.</p> <p>S'agissant des navires existants dont la jauge brute est supérieure à 500 et des navires neufs qui les remplacent, l'activité respecte les exigences du règlement (UE) n° 1257/2013. Les navires mis au rebut sont recyclés dans des installations figurant sur la liste européenne des installations de recyclage de navires, telle qu'établie dans la décision d'exécution (UE) 2016/2323 de la Commission.</p> <p>L'activité est conforme à la directive (UE) 2019/883 en ce qui concerne la protection du milieu marin contre les conséquences néfastes des rejets de déchets des navires.</p> <p>Le navire est exploité conformément à l'annexe V de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (convention MARPOL de l'OMI), notamment en vue de produire des quantités réduites de déchets et de réduire les rejets légaux, en gérant ses déchets de manière durable et écologiquement rationnelle.</p>
<p>5) Prévention et contrôle de la pollution</p>	<p>En ce qui concerne la réduction des émissions d'oxydes de soufre et de particules, les navires respectent la directive (UE) 2016/802, ainsi que la règle 14 de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI. La teneur en soufre du carburant ne dépasse pas 0,50 % en masse (la limite mondiale relative à la teneur en soufre) et 0,10 % en masse dans la zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre désignée en mer du Nord et en mer Baltique ainsi qu'en mer Méditerranée (à compter de 2025) par l'OMI<sup>5</sup>.</p> <p>En ce qui concerne les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les navires satisfont à la règle 13 de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI. Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> de niveau II s'appliquent aux navires construits après 2011. Les navires construits après le 1<sup>er</sup> janvier 2016 respectent uniquement des prescriptions relatives aux moteurs plus strictes (niveau III) réduisant les émissions de NO<sub>x</sub> lorsqu'ils sont exploités dans des zones de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> établies au titre des règles de l'OMI<sup>6</sup>.</p> <p>Les rejets d'eaux ménagères et eaux vannes sont conformes à l'annexe IV de la convention MARPOL de l'OMI.</p> <p>Des mesures sont en place pour réduire le plus possible la toxicité des peintures antisalissure et des produits biocides, conformément au règlement (UE) n° 528/2012.</p>

- <sup>\*1</sup> Des carburants qui satisfont aux critères d'examen technique énoncés aux sections 3.10 et 4.13 de la présente annexe.
- <sup>\*2</sup> Exigences de l'EEDI définies sous la forme d'un facteur de réduction en pourcentage, à appliquer à la valeur de référence de l'EEDI, comme convenu par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à l'occasion de sa soixante-quinzième session. Les points de pourcentage définis dans les critères d'examen technique pour l'EEDI sont ajoutés au facteur de réduction en pourcentage de l'EEDI.
- <sup>\*3</sup> Exigences de l'EEXI définies sous la forme d'un facteur de réduction en pourcentage, à appliquer à la valeur de référence de l'EEDI, comme convenu par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à l'occasion de sa soixante-seizième session. Les points de pourcentage définis dans les critères d'examen technique de la taxinomie pour l'EEXI doivent être ajoutés au facteur de réduction en pourcentage de l'EEXI. (Indice de rendement énergétique des navires existants — EEXI), obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 pour tous les navires de transport maritime de marchandises/voyageurs, afin de mesurer leur rendement énergétique et de commencer la collecte de données pour la déclaration de leur indicateur d'intensité de carbone (CII) opérationnel annuel et de leur notation relative aux CII (version du 27.6.2023: <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).
- <sup>\*4</sup> L'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire est vérifiée par un tiers indépendant et calculée comme étant la quantité d'émissions de gaz à effet de serre par unité d'énergie selon la méthode et les valeurs par défaut fixées dans le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.
- <sup>\*5</sup> S'agissant de l'extension des exigences applicables aux zones de contrôle des émissions à d'autres mers de l'Union, les pays bordant la mer Méditerranée examinent la création de zones de contrôle des émissions pertinentes au titre du cadre juridique de la convention de Barcelone.
- <sup>\*6</sup> Au sein des mers de l'Union, les prescriptions s'appliquent à partir de 2021 en mer Baltique et en mer du Nord.».

16) La section 6.12 est modifiée comme suit:

- a) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique», le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1. L'activité satisfait au moins à l'un des critères suivants:

- a) l'activité de réaménagement réduit d'au moins 15 % la consommation de carburant du navire exprimée en grammes de carburant par tonne de portée par mille marin pour les navires de transport de fret ou par tonneau de jauge brute par mille marin pour les navires de transport de voyageurs, comme démontré par dynamique des fluides computationnelle, essais sur réservoirs ou calculs d'ingénierie similaires;
- b) permet aux navires d'obtenir une valeur de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) inférieure d'au moins 10 points de pourcentage par rapport aux exigences de l'EEXI applicables le 1<sup>er</sup> janvier 2023, si les navires peuvent être alimentés au moyen de carburants à zéro émission directe (à l'échappement) ou de carburants provenant de sources renouvelables<sup>1</sup>, et ont la capacité de se brancher au réseau électrique à quai et sont équipés de technologies de raccordement électrique.»;

- b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», les points 4) et 5) sont remplacés par le texte suivant:

«4) Transition vers une économie circulaire	Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.
---	--

	<p>S'agissant des navires existants dont la jauge brute est supérieure à 500 et des navires neufs qui les remplacent, l'activité respecte les exigences du règlement (UE) n° 1257/2013. Les navires mis au rebut sont recyclés dans des installations figurant sur la liste européenne des installations de recyclage de navires, telle qu'établie dans la décision d'exécution (UE) 2016/2323 de la Commission.</p> <p>L'activité est conforme à la directive (UE) 2019/883 en ce qui concerne la protection du milieu marin contre les conséquences néfastes des rejets de déchets des navires.</p> <p>Le navire est exploité conformément à l'annexe V de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (convention MARPOL de l'OMI), notamment en vue de produire des quantités réduites de déchets et de réduire les rejets légaux, en gérant ses déchets de manière durable et écologiquement rationnelle.</p>
5) Prévention et contrôle de la pollution	<p>Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.</p> <p>En ce qui concerne la réduction des émissions d'oxydes de soufre et de particules, les navires respectent la directive (UE) 2016/802, ainsi que la règle 14 de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI. La teneur en soufre du carburant ne dépasse pas 0,50 % en masse (la limite mondiale relative à la teneur en soufre) et 0,10 % en masse dans la zone de contrôle des émissions d'oxydes de soufre désignée en mer du Nord et en mer Baltique ainsi qu'en mer Méditerranée (à compter de 2025) par l'OMI<sup>2</sup>.</p> <p>En ce qui concerne les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les navires satisfont à la règle 13 de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI. Les prescriptions relatives au contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> de niveau II s'appliquent aux navires construits après 2011. Les navires construits après le 1<sup>er</sup> janvier 2016 respectent uniquement des prescriptions relatives aux moteurs plus strictes (niveau III) réduisant les émissions de NO<sub>x</sub> lorsqu'ils sont exploités dans des zones de contrôle des émissions de NO<sub>x</sub> établies au titre des règles de l'OMI<sup>3</sup>.</p> <p>Les rejets d'eaux ménagères et eaux vannes sont conformes à l'annexe IV de la convention MARPOL de l'OMI.</p> <p>Des mesures sont en place pour réduire le plus possible la toxicité des peintures antisalissure et des produits biocides, conformément au règlement (UE) n° 528/2012.</p>

<sup>1</sup> Des carburants qui satisfont aux critères d'examen technique énoncés aux sections 3.10 et 4.13 de la présente annexe.

<sup>2</sup> S'agissant de l'extension des exigences applicables aux zones de contrôle des émissions à d'autres mers de l'Union, les pays bordant la mer Méditerranée examinent la création de zones de contrôle des émissions pertinentes au titre du cadre juridique de la convention de Barcelone.

<sup>3</sup> Au sein des mers de l'Union, les prescriptions s'appliquent à partir de 2021 en mer Baltique et en mer du Nord.»

17) À la section 6.13, sous-section «Description de l'activité», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 et M71.20, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.»

18) La section 6.14 est modifiée comme suit:

a) à la sous-section «Description de l'activité», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Fabrication, installation, conseil technique, adaptation, mise à niveau, réparation, entretien et réaffectation des produits, équipements, systèmes et logiciels liés à l'un des éléments suivants:

a) les équipements de voies ferrées assemblés;

b) les constituants ferroviaires énumérés aux points 2.2 à 2.6 de l'annexe II de la directive (UE) 2016/797.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes C25.99, C27.9, C30.20, F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 et H52.21, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.»;

b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique», point 1, le point d) est ajouté:

«d) les outils numériques permettent d'accroître l'efficacité, les capacités ou les économies d'énergie.»;

c) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», les points 4), 5) et 6) sont remplacés par le texte suivant:

<p>«4) Transition vers une économie circulaire</p>	<p>Les opérateurs limitent la production de déchets dans les processus en lien avec la construction et la démolition, en tenant compte des meilleures techniques disponibles. Au moins 70 % (en poids) des déchets de construction et de démolition non dangereux (à l'exclusion des matériaux naturels visés dans la catégorie 17 05 04 de la liste européenne des déchets établie par la décision 2000/532/CE) produits sur chantier sont préparés en vue du réemploi, du recyclage et d'autres formules de valorisation de matière, y compris les opérations de remblayage qui utilisent des déchets au lieu d'autres matériaux, conformément à la hiérarchie des déchets et au protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition<sup>1</sup>. Les opérateurs pratiquent la démolition sélective afin de permettre le retrait et la manipulation en toute sécurité des substances dangereuses et de faciliter le réemploi et le recyclage de qualité élevée.</p> <p>En ce qui concerne la fabrication de constituants, l'activité consiste à évaluer la disponibilité et, dans la mesure du possible, à adopter des techniques qui étayent:</p> <p>a) la réutilisation et l'utilisation de matières premières secondaires et de composants réutilisés dans les produits manufacturés;</p> <p>b) la conception de produits manufacturés hautement durables, recyclables, faciles à désassembler et adaptables;</p> <p>c) une gestion des déchets qui donne la priorité au recyclage par rapport à l'élimination dans le processus de fabrication;</p> <p>d) l'information sur les substances préoccupantes et leur traçabilité tout au long du cycle de vie des produits manufacturés.</p>
<p>5) Prévention et contrôle de la pollution</p>	<p>Le cas échéant, compte tenu de la sensibilité de la zone touchée, notamment de la taille de la population concernée, les bruits et vibrations causés par l'utilisation de l'infrastructure sont atténués par la mise en place de tranchées ouvertes, de murs antibruit ou d'autres mesures, et sont conformes à la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>.</p>

	Des mesures sont adoptées pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants au cours des travaux de construction ou de maintenance. En ce qui concerne la fabrication de constituants, cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.
6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice D de la présente annexe. En outre, il convient de veiller à ce que les points suivants soient respectés: a) dans l'Union, en ce qui concerne les sites Natura 2000: l'activité n'a pas d'incidences significatives sur des sites Natura 2000 eu égard à leurs objectifs de conservation, sur la base d'une évaluation appropriée réalisée conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 92/43/CEE du Conseil <sup>3</sup> ; b) dans l'Union, dans n'importe quelle zone: l'activité n'est pas préjudiciable au rétablissement ou au maintien dans un état favorable de conservation des populations d'espèces protégées en vertu de la directive 92/43/CEE et de la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>4</sup> . L'activité n'est pas non plus préjudiciable au rétablissement ou au maintien dans un état favorable de conservation des types d'habitat concernés et protégés en vertu de la directive 92/43/CEE; c) en dehors de l'Union, les activités sont menées conformément au droit applicable en matière de conservation des habitats et des espèces.

<sup>1</sup> Protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition, septembre 2016: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20509/?locale=fr>

<sup>2</sup> Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement — Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).

<sup>3</sup> Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (JO L 206 du 22.7.1992, p. 7).

<sup>4</sup> Directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages (JO L 20 du 26.1.2010, p. 7).».

19) À la section 6.15, sous-section «Description de l'activité», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes F42.11, F42.13, M71.12 et M71.20, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.».

20) La section 6.16 est modifiée comme suit:

a) la sous-section «Description de l'activité» est remplacée par le texte suivant:

*«Description de l'activité*

La construction, la modernisation, l'exploitation et la maintenance d'infrastructures nécessaires à l'exploitation de navires dont les émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement sont nulles ou aux opérations propres du port, ainsi que d'infrastructures destinées au transbordement et au transfert modal et aux installations de services, et aux systèmes de sécurité et de gestion du trafic.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie excluent le dragage des voies navigables.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes F42.91, M71.12 et M71.20, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006. Une activité économique relevant de la présente catégorie constitue une activité habilitante au sens de l'article 10, paragraphe 1, point i), du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux critères d'examen technique énoncés dans la présente section.»;

b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique», point 1, le point e) est ajouté:

«e) la modernisation des infrastructures existantes nécessaire pour assurer le transfert modal et adaptée à l'utilisation par des navires dont les émissions directes de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) sont nulles et qui a fait l'objet d'une évaluation vérifiée de la prise en compte des enjeux climatiques conformément à la communication de la Commission — Orientations techniques pour la prise en compte des enjeux climatiques dans les projets d'infrastructure pour la période 2021-2027 (2021/C 373/01).»;

c) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», les points 3), 4), 5) et 6) sont remplacés par le texte suivant:

<p>«3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines</p>	<p>L'activité est conforme aux exigences énoncées à l'article 4 de la directive 2000/60/CE.</p> <p>Conformément à l'article 4 de la directive 2000/60/CE, et en particulier à son paragraphe 7, une analyse des incidences du projet doit être réalisée en vue de l'évaluation de toutes ses incidences potentielles sur l'état des masses d'eau du même district hydrographique et sur les habitats et espèces protégés directement dépendants de l'eau, compte tenu en particulier des couloirs de migration, des cours d'eau s'écoulant librement ou des écosystèmes proches de conditions non perturbées.</p> <p>Cette évaluation se fonde sur des données récentes, exhaustives et précises, y compris des données de surveillance sur les éléments de qualité biologique qui sont spécifiquement sensibles aux altérations hydromorphologiques, et sur l'état prévu de la masse d'eau du fait des nouvelles activités, par rapport à son état actuel. Sont évaluées en particulier les incidences cumulatives du nouveau projet qui viennent s'ajouter à celles d'autres infrastructures existantes ou prévues dans le district hydrographique.</p> <p>Sur la base de cette analyse des incidences, il est établi que, du fait de sa conception, de son emplacement et des mesures d'atténuation, le projet répond à l'une des exigences suivantes:</p> <p>a) le projet ni ne compromet ni ne porte préjudice à la réalisation d'un bon état ou d'un bon potentiel de la masse d'eau spécifique qu'il concerne;</p> <p>b) lorsque le projet risque de compromettre ou de porter préjudice à la réalisation d'un bon état ou d'un bon potentiel de la masse d'eau spécifique qu'il concerne, ce préjudice n'est pas significatif et est justifié par une évaluation détaillée des coûts et bénéfices démontrant ce qui suit:</p> <p>i) les raisons impérieuses d'intérêt public ou le fait que les bénéfices escomptés du projet d'infrastructure de navigation sur le plan de l'atténuation du changement climatique ou de l'adaptation à ce phénomène l'emportent sur les coûts d'une détérioration de l'état de l'eau pour l'environnement et la société;</p>
--	---



	<p>ii) le fait que l'intérêt public supérieur ou les bénéfices escomptés de l'activité ne peuvent pas, pour des raisons de faisabilité technique ou de coûts disproportionnés, être atteints par d'autres moyens qui conduiraient à un meilleur résultat pour l'environnement (comme des solutions fondées sur la nature, le choix d'un autre emplacement, la réhabilitation/remise en état d'infrastructures existantes ou l'utilisation de technologies ne perturbant pas la continuité du cours d'eau).</p> <p>Toutes les mesures d'atténuation techniquement réalisables et pertinentes sur le plan écologique sont mises en œuvre en vue de réduire les incidences négatives sur l'eau ainsi que sur les habitats et espèces protégés directement dépendants de l'eau.</p> <p>Les mesures d'atténuation comprennent, le cas échéant et en fonction des écosystèmes naturellement présents dans les masses d'eau concernées:</p> <p>a) des mesures garantissant que les conditions demeurent aussi proches que possible d'une continuité non perturbée, notamment pour assurer la continuité longitudinale et latérale ainsi qu'un niveau minimal de débit écologique et de débit des sédiments;</p> <p>b) des mesures de protection ou de renforcement des conditions morphologiques et des habitats des espèces aquatiques;</p> <p>c) des mesures réduisant les incidences négatives de l'eutrophisation.</p> <p>L'efficacité de ces mesures est contrôlée dans le contexte de l'autorisation ou du permis établissant les conditions pour que la masse d'eau affectée obtienne un bon état ou un bon potentiel.</p> <p>Le projet ne compromet de manière définitive la réalisation d'un bon état ou d'un bon potentiel dans aucune des masses d'eau du même district hydrographique.</p> <p>En complément des mesures d'atténuation, le cas échéant, des mesures compensatoires sont mises en œuvre pour veiller à ce que le projet n'entraîne pas une détérioration globale de l'état des masses d'eau du même district hydrographique. Pour atteindre ce résultat, la continuité (longitudinale ou latérale) au sein du même district hydrographique est restaurée dans une mesure qui compense la rupture de la continuité, susceptible d'être causée par le projet d'infrastructure de navigation. La compensation débute préalablement à l'exécution du projet.</p>
4) Transition vers une économie circulaire	<p>Les opérateurs limitent la production de déchets dans les processus en lien avec la construction et la démolition, en tenant compte des meilleures techniques disponibles. Au moins 70 % (en poids) des déchets de construction et de démolition non dangereux (à l'exclusion des matériaux naturels mentionnés dans la catégorie 17 05 04 de la liste européenne des déchets établie par la décision 2000/532/CE) produits sur chantier sont préparés en vue du réemploi, du recyclage et d'autres formules de valorisation de matière, y compris les opérations de remblayage qui utilisent des déchets au lieu d'autres matériaux, conformément à la hiérarchie des déchets et au protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition. Les opérateurs pratiquent la démolition sélective afin de permettre le retrait et la manipulation en toute sécurité des substances dangereuses et de faciliter le réemploi et le recyclage de qualité élevée.</p> <p>L'activité consiste à évaluer la disponibilité et, dans la mesure du possible, à adopter des techniques qui étaient:</p> <p>a) la réutilisation et l'utilisation de matières premières secondaires et de composants réutilisés dans les produits manufacturés;</p>

	<p>b) la conception de produits manufacturés hautement durables, recyclables, faciles à désassembler et adaptables;</p> <p>c) une gestion des déchets qui donne la priorité au recyclage par rapport à l'élimination dans le processus de fabrication;</p> <p>d) l'information sur les substances préoccupantes et leur traçabilité tout au long du cycle de vie des produits manufacturés.</p>
5) Prévention et contrôle de la pollution	<p>Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.</p> <p>Des mesures sont adoptées pour réduire le bruit, les vibrations, la poussière et les émissions de polluants au cours des travaux de construction ou de maintenance.</p>
6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	<p>Une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) ou un examen<sup>1</sup> a été réalisé(e) conformément à la directive 2011/92/UE<sup>2</sup>. Lorsqu'une EIE a été réalisée, les mesures requises d'atténuation et de compensation pour protéger l'environnement sont mises en œuvre.</p> <p>L'activité n'a pas d'incidences significatives sur des zones protégées (sites du patrimoine mondial de l'Unesco, domaines clés de la biodiversité, ainsi que zones protégées autres que les sites Natura 2000) ni sur des espèces protégées, sur la base d'une évaluation de son impact qui tient compte des meilleures connaissances disponibles<sup>3</sup>.</p> <p>En outre, il convient de veiller à ce que les points suivants soient respectés:</p> <p>a) dans l'Union, en ce qui concerne les sites Natura 2000: l'activité n'a pas d'incidences significatives sur des sites Natura 2000 eu égard à leurs objectifs de conservation, sur la base d'une évaluation appropriée réalisée conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 92/43/CEE du Conseil;</p> <p>b) dans l'Union, dans n'importe quelle zone: l'activité n'est pas préjudiciable au rétablissement ou au maintien dans un état favorable de conservation des populations d'espèces protégées en vertu de la directive 92/43/CEE et de la directive 2009/147/CE. L'activité n'est pas non plus préjudiciable au rétablissement ou au maintien dans un état favorable de conservation des types d'habitat concernés et protégés en vertu de la directive 92/43/CEE;</p> <p>c) dans l'Union, l'introduction d'espèces exotiques envahissantes est empêchée, ou leur propagation est gérée conformément au règlement (UE) n° 1143/2014 du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup>;</p> <p>d) en dehors de l'Union, les activités sont menées conformément au droit applicable en matière de conservation des habitats et des espèces et de gestion des espèces exotiques envahissantes.</p>

<sup>1</sup> La procédure par laquelle l'autorité compétente détermine si les projets énumérés à l'annexe II de la directive 2011/92/UE doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement (visée à l'article 4, paragraphe 2, de cette directive).

<sup>2</sup> Pour les activités menées dans des pays tiers, conformément à la législation nationale applicable ou aux normes internationales équivalentes exigeant la réalisation d'une EIE ou d'un examen, par exemple la norme de performance 1 de l'IFC: Évaluation et gestion des risques environnementaux et sociaux.

<sup>3</sup> Pour les activités menées dans des pays tiers, conformément à la législation nationale applicable ou aux normes internationales équivalentes, en matière de préservation des habitats naturels et de la faune et de la flore sauvages, qui exigent la réalisation 1) d'un examen visant à déterminer si, pour une activité donnée, une évaluation appropriée des incidences éventuelles sur les habitats et espèces protégés est nécessaire; 2) d'une telle évaluation appropriée s'il est déterminé qu'elle est nécessaire à l'issue de l'examen, par exemple la norme de performance 6 de l'IFC: Conservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles vivantes.

<sup>4</sup> Règlement (UE) n° 1143/2014 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 relatif à la prévention et à la gestion de l'introduction et de la propagation des espèces exotiques envahissantes (JO L 317 du 4.11.2014, p. 35).

21) La section 6.17 est modifiée comme suit:

a) à la sous-section «Description de l'activité», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

*«Description de l'activité*

La construction, la modernisation, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures nécessaires à l'exploitation d'aéronefs dont les émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement sont nulles ou aux opérations propres de l'aéroport et à la fourniture d'électricité au sol et d'air conditionné aux aéronefs immobiles, ainsi que d'infrastructures destinées au transbordement avec le transport ferroviaire et avec le transport par voie d'eau.»;

b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique», le point d) est ajouté:

«d) l'infrastructure et les installations sont destinées au transbordement de fret avec le transport ferroviaire et avec le transport par voie d'eau: infrastructure de terminal et superstructures de la voie pour le chargement, le déchargement et le transbordement de marchandises.».

22) Les sections 6.18, 6.19 et 6.20 suivantes sont ajoutées:

**«6.18. Crédit-bail d'aéronefs**

*Description de l'activité*

Location et crédit-bail d'aéronefs et de pièces et équipements d'aéronefs<sup>1</sup>.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment au code N77.35, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Lorsqu'une activité économique relevant de la présente catégorie ne satisfait pas au critère de la contribution substantielle énoncé au point a) de la présente section, elle constitue une activité transitoire au sens de l'article 10, paragraphe 2, du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux autres critères d'examen technique énoncés dans cette même section.

*Critères d'examen technique*

---

Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

---

L'activité correspond à la location ou au crédit-bail de l'un des types d'aéronefs suivants:

- a) un aéronef dont les émissions directes de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) sont nulles;
  - b) un aéronef livré avant le 11 décembre 2023 qui est conforme aux critères d'examen technique énoncés à la section 3.21, sous-section "Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique", point b) ou c);
  - c) un aéronef livré après le 11 décembre 2023 qui est conforme aux critères d'examen technique énoncés à la section 3.21, sous-section "Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique", point b) ou c) et avec l'engagement qu'un autre aéronef non conforme de la flotte soit:
    - i) définitivement retiré du service dans les six mois suivant la livraison de l'aéronef conforme, auquel cas le taux de remplacement ne s'applique pas; ou
-

- ii) définitivement retiré de la flotte dans les six mois suivant la livraison de l'aéronef conforme, auquel cas la proportion de conformité à la taxinomie des aéronefs éligibles est limitée par le taux de remplacement défini à la section 3.21;

étant entendu que cet aéronef définitivement retiré du service ou de la flotte:

- i) n'est pas conforme aux marges définies à la section 3.21, sous-section "Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique", point b);
- ii) présente une masse maximale au décollage qui correspond à au moins 80 % de celle d'un aéronef conforme;
- iii) est resté dans la flotte au moins au cours des 12 mois précédant son retrait;
- iv) possède une preuve de navigabilité datant de moins de six mois avant la livraison de l'aéronef conforme.

Le bailleur veille à ce que les aéronefs visés au point b) ou c) soient exploités avec des carburants durables d'aviation (CDA) conformément aux critères énoncés au point d), et au deuxième alinéa de la section 6.19 de la présente annexe.

Ne pas causer de préjudice important

2) Adaptation au changement climatique	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice A de la présente annexe.
3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	Néant
4) Transition vers une économie circulaire	<p>Des mesures sont en place pour éviter la production de déchets pendant la phase d'utilisation (entretien) et pour gérer tout déchet résiduel conformément à la hiérarchie des déchets.</p> <p>L'activité consiste à évaluer la disponibilité et, dans la mesure du possible, à adopter des techniques qui étayent:</p> <p>a) la réutilisation et l'utilisation de matières premières secondaires et de composants réutilisés dans les produits manufacturés;</p> <p>b) la conception de produits manufacturés hautement durables, recyclables, faciles à désassembler et adaptables;</p> <p>c) une gestion des déchets qui donne la priorité au recyclage par rapport à l'élimination dans le processus de fabrication;</p> <p>d) l'information sur les substances préoccupantes et leur traçabilité tout au long du cycle de vie des produits manufacturés.</p> <p>Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.</p>

5) Prévention et contrôle de la pollution	<p>Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.</p> <p>L'aéronef est conforme aux exigences pertinentes visées à l'article 9, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139.</p> <p>L'aéronef visé à la sous-section "Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique", point b) ou c), est conforme aux normes suivantes:</p> <p>a) pour un aéronef autre qu'un avion-cargo: l'amendement 13 du volume I (bruit), chapitre 14 de l'annexe 16 de la convention de Chicago, la somme des différences, à chacun des trois points de mesure, entre les niveaux de bruit maximaux et les niveaux de bruit maximaux autorisés fixés aux points 14.4.1.1, 14.4.1.2 et 14.4.1.3, ne devant pas être inférieure à 22 EPNdB; pour un avion-cargo: l'amendement 13 du volume I (bruit), chapitre 14, de l'annexe 16 de la convention de Chicago;</p> <p>b) l'amendement 10 du volume II (émissions des moteurs), chapitres 2 et 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago.</p>
6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Néant

#### 6.19. Transport aérien de voyageurs et de fret

##### *Description de l'activité*

Achat, financement et exploitation d'aéronefs, y compris le transport de voyageurs et de marchandises.

L'activité économique ne comprend pas le crédit-bail d'aéronefs visé à la section 6.18.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes H51.1 et H51.21, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Lorsqu'une activité économique relevant de la présente catégorie ne satisfait pas au critère de la contribution substantielle énoncé au point a) de la présente section, elle constitue une activité transitoire au sens de l'article 10, paragraphe 2, du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux autres critères d'examen technique énoncés dans cette même section.

##### *Critères d'examen technique*

##### Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

L'activité est exercée au moyen de l'un des types d'aéronefs suivants:

- a) un aéronef dont les émissions directes de CO<sub>2</sub> (à l'échappement) sont nulles;
- b) jusqu'au 31 décembre 2029, un aéronef acquis avant le 11 décembre 2023 qui est conforme aux critères d'examen technique énoncés à la section 3.21, sous-section "Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique", point b) ou c);
- c) jusqu'au 31 décembre 2029, un aéronef acquis après le 11 décembre 2023 qui est conforme aux critères d'examen technique énoncés à la section 3.21, sous-section "Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique", point b) ou c) et avec l'engagement qu'un autre aéronef non conforme de la flotte soit:
  - i) définitivement retiré du service dans les six mois suivant la livraison de l'aéronef conforme, auquel cas le taux de remplacement ne s'applique pas; ou

- ii) définitivement retiré de la flotte dans les six mois suivant la livraison de l'aéronef conforme, auquel cas la proportion de conformité à la taxinomie des aéronefs éligibles est limitée par le taux de remplacement défini à la section 3.21;
- étant entendu que cet aéronef définitivement retiré du service ou de la flotte:
- i) n'est pas conforme aux marges définies à la section 3.21, sous-section "Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique", point b);
- ii) présente une masse maximale au décollage qui correspond à au moins 80 % de celle d'un aéronef conforme;
- iii) est resté dans la flotte au moins au cours des 12 mois précédant son retrait;
- iv) possède une preuve de navigabilité datant de moins de six mois avant la livraison de l'aéronef conforme;
- d) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030, un aéronef répondant aux critères d'examen technique énoncés au point b) ou c) ci-dessus et exploité avec une proportion minimale de carburants durables d'aviation correspondant à 15 % en 2030, et augmentée de 2 points de pourcentage par an par la suite;
- e) un aéronef exploité avec une proportion minimale de carburants durables d'aviation correspondant à 5 % en 2022, le pourcentage desdits carburants augmentant de 2 points de pourcentage par an par la suite.

L'exigence relative à l'utilisation de carburants durables d'aviation visée aux points d) et e) est calculée par rapport à la quantité totale de carburant d'aviation utilisée par les aéronefs conformes et des carburants durables d'aviation utilisés au niveau de la flotte. Les exploitants calculent la conformité sous la forme d'un ratio entre la quantité (exprimée en tonnes) de carburants durables d'aviation achetée au niveau de la flotte et la quantité totale de carburants d'aviation utilisée par les aéronefs conformes, multipliée par 100. Les carburants durables d'aviation sont définis dans le règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable

Ne pas causer de préjudice important

2) Adaptation au changement climatique	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice A de la présente annexe.
3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	Néant
4) Transition vers une économie circulaire	Des mesures sont en place pour éviter la production de déchets pendant la phase d'utilisation (entretien, exploitation des services de transport en ce qui concerne les déchets de restauration) et pour gérer tout déchet résiduel conformément à la hiérarchie des déchets. Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.

5) Prévention et contrôle de la pollution	<p>Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.</p> <p>L'aéronef est conforme aux exigences pertinentes visées à l'article 9, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139.</p> <p>L'aéronef qui satisfait aux critères d'examen technique énoncés aux points b) à e) est conforme aux normes suivantes:</p> <p>a) pour un aéronef autre qu'un avion-cargo: l'amendement 13 du volume I (bruit), chapitre 14 de l'annexe 16 de la convention de Chicago, la somme des différences, à chacun des trois points de mesure, entre les niveaux de bruit maximaux et les niveaux de bruit maximaux autorisés fixés aux points 14.4.1.1, 14.4.1.2 et 14.4.1.3, ne devant pas être inférieure à 22 EPNdB; pour un avion-cargo: l'amendement 13 du volume I (bruit), chapitre 14, de l'annexe 16 de la convention de Chicago;</p> <p>b) l'amendement 10 du volume II (émissions des moteurs), chapitres 2 et 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago.</p>
6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Néant

#### 6.20. Activités d'assistance en escale pour le transport aérien

##### *Description de l'activité*

Fabrication, réparation, entretien, révision, adaptation, réaffectation, conception et mise à niveau, achat, financement, location, crédit-bail et exploitation d'équipements et d'activités de services auxiliaires des transports aériens (assistance en escale), y compris les activités de services en escale dans les aéroports et la manutention du fret, y compris le chargement de marchandises dans des aéronefs et leur déchargement.

L'activité économique comprend:

- a) les véhicules pour le guidage des avions au sol et d'autres services sur l'aire de trafic;
- b) les équipements pour l'embarquement des voyageurs, y compris les navettes, les escaliers mobiles;
- c) les équipements pour la manutention des bagages et du fret, notamment convoyeurs à bandes, tracteurs à bagages, transpalettes, chargeurs de pont inférieur, chargeurs de pont principal;
- d) les équipements pour la restauration, y compris les chariots réfrigérés, à l'exclusion des équipements dotés d'une unité de réfrigération alimentée par un moteur à combustion interne;
- e) les équipements de maintenance, y compris les supports et plateformes de maintenance;
- f) les tracteurs de remorquage;
- g) les équipements de dégivrage pour les aéronefs et pour le dégivrage des moteurs;
- h) les chasse-neige et les autres équipements de déneigement et de déverglaçage;
- i) le roulage au sol non autonome.

L'activité économique n'inclut pas les véhicules pour le transport de passagers et de membres d'équipage et pour le ravitaillement en carburant des aéronefs utilisés dans l'aéroport visés aux sections 3.3, 6.3 et 6.6 de la présente annexe.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes H52.23, H52.24 et H52.29 conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

*Critères d'examen technique*

Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique

Les émissions directes de CO<sub>2</sub> à l'échappement des véhicules d'assistance en escale sont nulles.  
Tous les appareils et équipements d'assistance en escale sont propulsés par un moteur à émission nulle.

Ne pas causer de préjudice important

2)	Adaptation au changement climatique	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice A de la présente annexe.
3)	Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice B de la présente annexe.  En ce qui concerne les activités de dégivrage et de déverglaçage, des mesures sont en place pour assurer les contrôles nécessaires des rejets au niveau de l'aéroport, afin de réduire l'incidence environnementale sur les cours d'eau, notamment par l'utilisation de produits chimiques plus respectueux de l'environnement, la récupération du glycol et le traitement des eaux de surface.
4)	Transition vers une économie circulaire	Des mesures sont en place pour éviter la production de déchets pendant la phase d'utilisation (entretien, exploitation des services de transport en ce qui concerne les déchets de restauration) et pour gérer tout déchet résiduel conformément à la hiérarchie des déchets.  Des mesures sont en place pour gérer et recycler les déchets en fin de vie, notamment au moyen d'accords contractuels de démantèlement avec des prestataires de services de recyclage, d'une prise en compte dans les projections financières ou dans la documentation officielle du projet. Ces mesures garantissent que les composants et les matériaux sont triés et traités de manière à maximiser le recyclage et la réutilisation conformément à la hiérarchie des déchets, aux principes de la réglementation de l'UE en matière de déchets et aux réglementations applicables, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique et des matières premières critiques qu'ils contiennent. Ces mesures comprennent également le contrôle et la gestion des matières dangereuses.
5)	Prévention et contrôle de la pollution	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.
6)	Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Néant

<sup>\*1</sup> L'activité comprend le crédit-bail de pièces et d'équipements dans la mesure où ils peuvent être liés à un type d'aéronef éligible et améliore ou maintient le niveau d'efficacité de l'aéronef.»



- 23) À la section 7.1, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et contrôle de la pollution	<p>Les composants et matériaux utilisés lors de la construction respectent les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.</p> <p>Les composants et matériaux de construction utilisés dans la construction de bâtiments et susceptibles d'entrer en contact avec les occupants<sup>1</sup> émettent moins de 0,06 mg de formaldéhyde par m<sup>3</sup> d'air de la chambre d'essai, sur la base d'essais réalisés conformément aux conditions fixées à l'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006 et moins de 0,001 mg de composés organiques volatils classés cancérigènes de catégories 1A et 1B par m<sup>3</sup> d'air de la chambre d'essai, sur la base d'essais réalisés conformément aux normes CEN/EN 16516<sup>2</sup> et ISO 16000-3:2011<sup>3</sup> ou d'autres conditions d'essai et méthodes de détermination normalisées équivalentes<sup>4</sup>.</p> <p>Lorsque la nouvelle construction se situe sur un site potentiellement contaminé (zone de friche), le site a fait l'objet d'une recherche des contaminants potentiels, par exemple sur la base de la norme ISO 18400<sup>5</sup>.</p> <p>Des mesures sont adoptées pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants au cours des travaux de construction ou de maintenance.</p>
--	--

<sup>1</sup> Applicable aux peintures et vernis, dalles pour plafonds, revêtements de sols, y compris aux colles et agents d'étanchéité associés, à l'isolation intérieure et aux traitements des surfaces intérieures, tels que ceux utilisés contre l'humidité et la moisissure.

<sup>2</sup> CEN/TS 16516: 2013, Produits de construction — Détermination des émissions de substances dangereuses — Détermination des émissions dans l'air intérieur.

<sup>3</sup> ISO 16000-3: 2011, Air intérieur — Partie 3: Dosage du formaldéhyde et d'autres composés carbonyles dans l'air intérieur et dans l'air des chambres d'essai — Méthode par échantillonnage actif (version du 4.6.2021: <https://www.iso.org/fr/standard/51812.html>).

<sup>4</sup> Les seuils d'émissions des composés organiques volatils classés cancérigènes font référence à une période d'essai de 28 jours.

<sup>5</sup> Série de normes ISO 18400 sur la qualité du sol — échantillonnage.

- 24) À la section 7.2, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et contrôle de la pollution	<p>Les composants et matériaux utilisés lors de la construction respectent les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.</p> <p>Les composants et matériaux de construction utilisés dans la rénovation de bâtiments et susceptibles d'entrer en contact avec les occupants<sup>1</sup> émettent moins de 0,06 mg de formaldéhyde par m<sup>3</sup> d'air de la chambre d'essai, sur la base d'essais réalisés conformément aux conditions fixées à l'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006 et moins de 0,001 mg de composés organiques volatils classés cancérigènes de catégories 1A et 1B par m<sup>3</sup> d'air de la chambre d'essai, sur la base d'essais réalisés conformément aux normes CEN/EN 16516 ou ISO 16000-3:2011<sup>2</sup> ou d'autres conditions d'essai et méthodes de détermination normalisées équivalentes<sup>3</sup>.</p> <p>Des mesures sont adoptées pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants au cours des travaux de construction ou de maintenance.</p>
--	--

<sup>1</sup> Applicable aux peintures et vernis, dalles pour plafonds, revêtements de sols, y compris aux colles et agents d'étanchéité associés, à l'isolation intérieure et aux traitements des surfaces intérieures (tels qu'utilisés contre l'humidité et la moisissure).

<sup>2</sup> ISO 16000-3:2011, Air intérieur — Partie 3: Dosage du formaldéhyde et d'autres composés carbonylés dans l'air intérieur et dans l'air des chambres d'essai — Méthode par échantillonnage actif (version du 4.6.2021: <https://www.iso.org/fr/standard/51812.html>).

<sup>3</sup> Les seuils d'émissions des composés organiques volatils classés cancérigènes font référence à une période d'essai de 28 jours.».

25) À l'appendice B, l'alinéa suivant est ajouté:

«L'activité n'empêche pas de parvenir à un bon état écologique des eaux marines ou ne détériore pas les eaux marines lorsqu'elles sont déjà en bon état au sens de l'article 3, point 5), de la directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> », en prenant en considération la décision (UE) 2017/848 de la Commission<sup>3</sup> en ce qui concerne les critères et les normes méthodologiques applicables à ces descripteurs.

<sup>1</sup> Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre "stratégie pour le milieu marin") (JO L 164 du 25.6.2008, p. 19).

<sup>2</sup> La définition énoncée à l'article 3, point 5), de la directive 2008/56/CE prévoit notamment que le bon état écologique est déterminé sur la base des descripteurs qualitatifs prévus à l'annexe I de ladite directive.

<sup>3</sup> Décision (UE) 2017/848 de la Commission du 17 mai 2017 établissant des critères et des normes méthodologiques applicables au bon état écologique des eaux marines ainsi que des spécifications et des méthodes normalisées de surveillance et d'évaluation, et abrogeant la décision 2010/477/UE (JO L 125 du 18.5.2017, p. 43).».

26) À l'appendice C, le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) les substances, soit en tant que telles, soit dans des mélanges, soit dans des articles, dans une concentration supérieure à 0,1 % masse/masse (w/w) et répondant aux critères énoncés à l'article 57 du règlement (CE) n° 1907/2006, qui ont été identifiées conformément à l'article 59, paragraphe 1, dudit règlement pendant une période d'au moins dix-huit mois, sauf si les opérateurs estiment, documents à l'appui, qu'il n'existe pas de substances ou de technologies de remplacement appropriées sur le marché, et qu'elles sont utilisées dans des conditions contrôlées<sup>1</sup>;

<sup>1</sup> La Commission réexaminera les exceptions à l'interdiction de fabriquer, de mettre sur le marché ou d'utiliser les substances visées au point f) une fois qu'elle aura publié des principes horizontaux sur l'utilisation essentielle des produits chimiques.».

27) À l'appendice C, le point g) est supprimé.

28) À l'appendice C, l'alinéa suivant est ajouté après le point f):

«En outre, l'activité n'entraîne pas la fabrication, la présence dans le produit ou la production finale, ni la mise sur le marché d'autres substances, soit en tant que telles, soit dans des mélanges, soit dans des articles, dans une concentration supérieure à 0,1 % masse/masse (w/w), qui répondent aux critères prévus par le règlement (CE) n° 1272/2008 pour l'une des classes de danger ou catégories de danger visées à l'article 57 du règlement (CE) n° 1907/2006, sauf si les opérateurs estiment, documents à l'appui, qu'il n'existe pas de substances ou de technologies de remplacement appropriées sur le marché, et qu'elles sont utilisées dans des conditions contrôlées<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La Commission réexaminera les exceptions à l'interdiction de fabrication, de présence dans le produit ou la production finale, ou de mise sur le marché des substances visées dans le présent paragraphe une fois qu'elle aura publié des principes horizontaux sur l'utilisation essentielle des produits chimiques.».

## ANNEXE II

## MODIFICATIONS DE L'ANNEXE II DU RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2021/2139

L'annexe II du règlement délégué (UE) 2021/2139 est modifiée comme suit:

- 1) À la section 3.13, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 6) est remplacé par le texte suivant:

«6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Cette activité respecte les critères établis à l'appendice D de la présente annexe.»
--	--

- 2) À la section 4.14, sous-section «Description de l'activité», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes D35.22, F42.21 et H49.50, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.»

- 3) À la section 4.14, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 1) est remplacé par le texte suivant:

«1) Atténuation du changement climatique	<p>La conversion, la réaffectation ou l'adaptation n'augmente pas la capacité de transport et de distribution du gaz.</p> <p>La conversion, la réaffectation ou l'adaptation ne prolonge pas la durée de vie des réseaux au-delà de leur durée de vie prévue avant la conversion, la réaffectation ou l'adaptation, sauf si le réseau est dédié à l'hydrogène ou à d'autres gaz à faible émission de carbone.»</p>
--	--

- 4) À la section 5.6, sous-section «Description de l'activité», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes E37.00 et F42.99, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.»

- 5) La section 5.13 suivante est insérée:

«5.13. **Dessalement**

*Description de l'activité*

Construction, exploitation, modernisation, extension et rénovation d'usines de dessalement en vue de produire de l'eau destinée à être distribuée dans les réseaux d'approvisionnement en eau potable.

L'activité économique comprend le captage d'eau de mer ou d'eaux saumâtres, le prétraitement (tel que le traitement destiné à éliminer les contaminants et à empêcher la formation de tartre ou l'encrassement des membranes), le traitement (tel que l'osmose inverse utilisant la technologie des membranes), le post-traitement (désinfection et conditionnement) et le stockage de l'eau traitée. L'activité économique comprend également l'élimination de la saumure (eau de rejet) au moyen de conduites ou de points de rejet en eaux profondes assurant la dilution, ou au moyen d'autres techniques d'évacuation de la saumure pour les usines situées plus à l'intérieur des terres (notamment pour le dessalement d'eaux saumâtres).

L'activité économique peut s'appliquer à des eaux de degrés divers de salinité, pour autant que celles-ci ne répondent pas à la définition de l'eau douce, au sens de l'annexe II de la directive 2000/60/CE.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes E36.00 et F42.9, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Lorsqu'une activité économique relevant de la présente catégorie satisfait au critère de la contribution substantielle énoncé au point 5, elle constitue une activité habilitante au sens de l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux critères d'examen technique énoncés dans la présente section.

#### *Critères d'examen technique*

---

#### Contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique

---

1. L'activité économique a mis en œuvre des solutions physiques et non physiques ("solutions d'adaptation") réduisant de manière substantielle les risques climatiques physiques les plus significatifs qui sont importants pour cette activité.
2. Les risques climatiques physiques qui sont importants pour l'activité ont été identifiés parmi ceux énumérés à l'appendice A de la présente annexe au moyen d'une évaluation rigoureuse des risques et de la vulnérabilité liés au climat menée selon les étapes suivantes:
  - a) un examen de l'activité visant à déterminer les risques climatiques physiques énumérés à l'appendice A de la présente annexe qui pourraient influencer sur le déroulement de l'activité économique pendant sa durée escomptée;
  - b) lorsqu'il est constaté que l'activité est exposée à un ou plusieurs des risques climatiques physiques énumérés à l'appendice A de la présente annexe, une évaluation des risques et de la vulnérabilité liés au climat visant à déterminer l'importance des risques climatiques physiques pour l'activité économique;
  - c) une évaluation des solutions d'adaptation permettant de réduire le ou les risques climatiques physiques recensés.

L'évaluation des risques et de la vulnérabilité liés au climat est proportionnée à l'ampleur de l'activité et à sa durée escomptée, de sorte que:

- a) s'agissant des activités dont la durée escomptée est inférieure à 10 ans, l'évaluation est réalisée selon au minimum des projections climatiques à la plus petite échelle appropriée;
  - b) pour toutes les autres activités, l'évaluation est réalisée sur la base de projections climatiques de pointe et à la plus haute résolution disponible selon la palette existante des scénarios pour l'avenir<sup>1</sup> cohérents par rapport à la durée estimée de l'activité, y compris, au minimum, des scénarios de projections climatiques sur 10 à 30 ans pour les grands investissements.
3. Les projections climatiques et l'évaluation des incidences sont fondées sur les meilleures pratiques et les orientations disponibles et tiennent compte des techniques scientifiques de pointe pour l'analyse de la vulnérabilité et des risques, ainsi que des méthodologies connexes, conformément aux derniers rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat<sup>2</sup>, des publications scientifiques évaluées par les pairs<sup>3</sup> et des modèles "open source" ou payants.
  4. Les solutions d'adaptation mises en œuvre:
    - a) n'ont pas d'incidence négative sur les efforts d'adaptation ou sur le niveau de résilience aux risques climatiques physiques d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques;
    - b) privilégient des solutions fondées sur la nature<sup>4</sup> ou s'appuient, dans la mesure du possible, sur des infrastructures bleues ou vertes<sup>5</sup>;
    - c) sont compatibles avec les stratégies et plans d'adaptation menés aux niveaux local, sectoriel, régional ou national;
    - d) sont suivies et mesurées à l'aune d'indicateurs prédéfinis et des actions correctives sont envisagées lorsque ces indicateurs ne sont pas atteints;
    - e) lorsque la solution mise en œuvre est de nature physique et consiste en une activité pour laquelle des critères d'examen technique ont été spécifiés dans la présente annexe, la solution satisfait aux critères d'examen technique applicables à cette activité selon le principe consistant à ne pas causer de préjudice important.
-

5. Pour qu'une activité constitue une activité habilitante au sens de l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852, l'opérateur économique doit démontrer, au moyen d'une évaluation des risques climatiques actuels et futurs intégrant de l'incertitude et fondée sur des données solides, que l'activité fournit une technologie, un produit, un service, une information ou une pratique, ou encourage l'utilisation d'une technologie, d'un produit, d'un service, d'une information ou d'une pratique, aux fins de l'un des principaux objectifs suivants:
- accroître le niveau de résilience aux risques climatiques physiques d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques;
  - contribuer aux efforts d'adaptation d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques.

Ne pas causer de préjudice important

1) Atténuation du changement climatique	Les émissions de gaz à effet de serre de l'usine de dessalement ne dépassent pas 1 080 g de CO <sub>2</sub> eq/m <sup>3</sup> d'eau douce produite (y compris les traitements, le pompage et l'élimination de la saumure et l'utilisation d'énergie correspondante).
3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	<p>Les risques de dégradation de l'environnement liés à la préservation de la qualité de l'eau et à la prévention du stress hydrique sont recensés et traités dans le but d'atteindre un bon état ou un bon potentiel écologique des eaux au sens de l'article 2, points 22) et 23), du règlement (UE) 2020/852, conformément à la directive 2000/60/CE<sup>6</sup> et à un plan de gestion en matière d'utilisation et de protection de l'eau élaboré en vertu de celle-ci pour la ou les masses d'eau potentiellement concernées, en consultation avec les parties prenantes concernées.</p> <p>L'autorité compétente a autorisé le projet, dans le cadre de la gestion intégrée des ressources en eau, en tenant compte en priorité de toutes les autres options viables d'approvisionnement en eau, de la gestion de la demande en eau et des mesures d'utilisation rationnelle de l'eau, en consultation avec les autorités chargées de la gestion de l'eau.</p> <p>Une évaluation des incidences sur l'environnement ou un examen est effectué(e) conformément à la législation nationale et comporte une évaluation des incidences sur les eaux douces et les eaux marines conformément aux directives 2000/60/CE et 2008/56/CE.</p> <p>L'activité n'empêche pas de parvenir à un bon état écologique des eaux marines ou ne détériore pas les eaux marines lorsqu'elles sont déjà en bon état au sens de l'article 2, point 21), du règlement (UE) 2020/852 et conformément à la directive 2008/56/CE, qui exige notamment que des mesures appropriées soient prises pour prévenir ou atténuer les incidences liées aux descripteurs énoncés à l'annexe I de celle-ci, et en prenant en considération la décision (UE) 2017/848 en ce qui concerne les critères et les normes méthodologiques applicables à ces descripteurs.</p> <p>L'activité est conforme à la directive 2014/89/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup>.</p> <p>Afin de limiter les anomalies thermiques liées au rejet de chaleur fatale, les exploitants d'usines de dessalement contrôlent:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>la température maximale de la masse d'eau de mer réceptrice après mélange;</li> <li>l'écart de température maximal entre la saumure rejetée et la masse d'eau de mer réceptrice.</li> </ol>

	Le contrôle de la température est mis en œuvre conformément aux valeurs seuils fixées par le droit de l'Union et le droit national.
4) Transition vers une économie circulaire	Néant
5) Prévention et réduction de la pollution	<p>L'élimination de la saumure est fondée sur une étude d'impact sur l'environnement qui comprend une évaluation spécifique au site des répercussions de l'élimination de la saumure en mer, en tenant compte des éléments suivants:</p> <p>a) la description et la compréhension des conditions locales de départ, notamment la qualité de l'eau de mer, la topographie, les caractéristiques hydrodynamiques et les écosystèmes marins, sur la base de mesures et d'études de terrain;</p> <p>b) l'analyse de l'incidence des rejets de saumure, fondée sur la modélisation de la dispersion des rejets de saumure et sur des essais de toxicité en laboratoire, visant à définir des conditions de rejet sûres en tenant compte de la concentration en sel, de l'alcalinité totale, de la température et des métaux toxiques.</p> <p>Le niveau de détail requis dans le cadre de l'évaluation dépend de la taille, des processus et du taux de récupération de l'usine de dessalement, ainsi que de son emplacement.</p> <p>L'étude d'impact sur l'environnement démontre que les répercussions du rejet de saumure ne portent pas atteinte à l'intégrité de l'écosystème.</p> <p>Sur la base de l'étude d'impact sur l'environnement, l'activité adopte des critères de sécurité concernant les rejets de saumure, y compris des objectifs de dilution minimale de la saumure spécifiques au site, qui reposent sur une caractérisation appropriée des écosystèmes, des espèces, des habitats et des conditions de l'eau à l'échelon local, afin d'atténuer les éventuels effets négatifs de l'élimination de la saumure.</p>
6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	<p>Une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) ou un examen<sup>*8</sup> a été réalisé(e) conformément à la législation nationale pertinente en matière d'EIE<sup>*9</sup>. Lorsqu'une EIE a été réalisée, les mesures requises d'atténuation, de restauration ou de compensation nécessaires pour protéger l'environnement sont mises en œuvre.</p> <p>L'activité n'a pas d'incidences significatives sur des zones protégées (sites du patrimoine mondial de l'Unesco, domaines clés de la biodiversité, ainsi que zones protégées autres que les sites Natura 2000) ni sur des espèces protégées, sur la base d'une évaluation de son impact qui tient compte des meilleures connaissances disponibles<sup>*10</sup>.</p>

<sup>\*1</sup> Ces scénarios incluent les profils RCP (pour Representative Concentration Pathways — profils représentatifs d'évolution de concentration) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat RCP 2.6, RCP 4.5, RCP 6.0 et RCP 8.5.

<sup>\*2</sup> Rapports d'évaluation sur le changement climatique: incidences, adaptation et vulnérabilité, publiés périodiquement par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), l'organisme des Nations unies chargé d'évaluer les sciences liées au changement climatique, <https://www.ipcc.ch/reports/>

<sup>\*3</sup> Tels que les services Copernicus gérés par la Commission européenne.

- \*4 Les solutions fondées sur la nature sont définies comme “des solutions inspirées et soutenues par la nature, qui présentent un bon rapport coût-efficacité, apportent à la fois des avantages environnementaux, sociaux et économiques et contribuent à renforcer la résilience. Ces solutions augmentent la présence et la diversité de la nature et de caractéristiques et processus naturels dans les villes, les paysages et les paysages marins grâce à des interventions adaptées au niveau local, économes en ressources et systémiques”. Par conséquent, les solutions fondées sur la nature sont propices à la biodiversité et soutiennent la fourniture d’une multitude de services écosystémiques (version du 27.6.2023: [https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions\\_fr/](https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_fr/)).
- \*5 Voir la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Infrastructure verte — Renforcer le capital naturel de l’Europe [COM (2013) 249 final].
- \*6 Pour les activités menées dans des pays tiers, conformément à la législation nationale applicable ou aux normes internationales qui poursuivent des objectifs équivalents de bon état ou de bon potentiel écologique des eaux au moyen de règles de procédure et de fond équivalentes, c’est-à-dire à un plan de gestion en matière d’utilisation et de protection de l’eau élaboré en consultation avec les parties prenantes concernées qui garantit: 1) que l’incidence des activités sur l’état ou le potentiel écologique constaté de la ou des masses d’eau potentiellement concernées est évaluée, 2) que toute détérioration de l’état ou du potentiel écologique ou tout effet empêchant de réaliser le bon état ou le bon potentiel écologique est évité ou, si cela n’est pas possible, 3) que l’activité est justifiée par l’absence de solutions de substitution affichant de meilleures performances environnementales et n’étant pas excessivement coûteuses/techniquement irréalisables, et que toutes les mesures réalisables sont prises pour atténuer les effets néfastes sur l’état de la masse d’eau.
- \*7 Directive 2014/89/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l’espace maritime (JO L 257 du 28.8.2014, p. 135).
- \*8 La procédure par laquelle l’autorité compétente détermine si les projets énumérés à l’annexe II de la directive 2011/92/UE doivent faire l’objet d’une évaluation des incidences sur l’environnement (visée à l’article 4, paragraphe 2, de ladite directive).
- \*9 Pour les activités menées dans des pays tiers, conformément à la législation nationale applicable ou aux normes internationales équivalentes exigeant la réalisation d’une EIE ou d’un examen, par exemple la norme de performance 1 de l’IFC: Évaluation et gestion des risques environnementaux et sociaux.
- \*10 Pour les activités menées dans des pays tiers, conformément à la législation nationale applicable ou aux normes internationales équivalentes, en matière de préservation des habitats naturels et de la faune et de la flore sauvages, qui exigent la réalisation 1) d’un examen visant à déterminer si, pour une activité donnée, une évaluation appropriée des incidences éventuelles sur les habitats et espèces protégés est nécessaire; 2) d’une telle évaluation appropriée s’il est déterminé qu’elle est nécessaire à l’issue de l’examen, par exemple la norme de performance 6 de l’IFC: Conservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles vivantes.».

- 6) À la section 6.3, sous-section «Critères d’examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et réduction de la pollution	S’agissant des véhicules routiers de catégorie M, les pneumatiques sont conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d’efficacité énergétique la plus élevée qui est utilisée et au coefficient de résistance au roulement (qui influe sur l’efficacité énergétique du véhicule) dans les deux classes d’efficacité énergétique les plus élevées qui sont utilisées, conformément au règlement (UE) 2020/740 et tel qu’il peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l’étiquetage énergétique (EPREL).  Le cas échéant, les véhicules satisfont aux exigences de la phase la plus récente applicable de la réception par type au regard des émissions Euro VI des véhicules utilitaires lourds établies conformément au règlement (CE) n° 595/2009.».
---	---

7) Le titre de la section 6.5 est remplacé par le texte suivant:

«6.5. Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers».

8) La section 6.5 est modifiée comme suit:

a) à la sous-section «Description de l'activité», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'achat, le financement, la location, le crédit-bail et l'exploitation de véhicules désignés comme appartenant aux catégories M1<sup>1</sup> et N1<sup>2</sup>, relevant toutes deux du champ d'application du règlement (CE) n° 715/2007, ou à la catégorie L (véhicules à deux ou trois roues et quadricycles)<sup>3</sup>.»;

b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et réduction de la pollution	<p>Les véhicules satisfont aux exigences de la phase la plus récente applicable de la réception par type au regard des émissions Euro 6 des véhicules utilitaires légers<sup>4</sup> établies conformément au règlement (CE) n° 715/2007.</p> <p>Les véhicules satisfont aux seuils d'émissions pour les véhicules légers propres fixés au tableau 2 de l'annexe de la directive 2009/33/CE.</p> <p>S'agissant des véhicules routiers des catégories M et N, les pneumatiques sont conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée qui est utilisée et au coefficient de résistance au roulement (qui influe sur l'efficacité énergétique du véhicule) dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées qui sont utilisées, conformément au règlement (UE) 2020/740 et tel qu'il peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l'étiquetage énergétique (EPREL).</p> <p>Les véhicules sont conformes au règlement (UE) n° 540/2014.</p>
---	--

<sup>1</sup> Telle que visée à l'article 4, paragraphe 1, point a) i), du règlement (UE) 2018/858.

<sup>2</sup> Telle que visée à l'article 4, paragraphe 1, point b) i), du règlement (UE) 2018/858.

<sup>3</sup> Telle que visée à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858.

<sup>4</sup> Règlement (UE) 2018/1832 de la Commission.».

9) À la section 6.6, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et réduction de la pollution	<p>S'agissant des véhicules routiers des catégories M et N, les pneumatiques sont conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée qui est utilisée et au coefficient de résistance au roulement (qui influe sur l'efficacité énergétique du véhicule) dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées qui sont utilisées, conformément au règlement (UE) 2020/740 et tel qu'il peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l'étiquetage énergétique (EPREL).</p> <p>Les véhicules satisfont aux exigences de la phase la plus récente applicable de la réception par type au regard des émissions Euro VI des véhicules utilitaires lourds<sup>1</sup> établies conformément au règlement (CE) n° 595/2009.</p> <p>Les véhicules sont conformes au règlement (UE) n° 540/2014.</p>
---	--

<sup>1</sup> Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).».



10) La section 6.12 est modifiée comme suit:

- a) à la sous-section «Critères d'examen technique», le titre «Contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique» est remplacé par le titre «Contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique»;
- b) à la sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«1) Atténuation du changement climatique	Les navires ne sont pas destinés au transport de combustibles fossiles.»
--	--

11) À la section 6.13, sous-section «Description de l'activité», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 et M71.20, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.».

12) À la section 6.15, sous-section «Description de l'activité», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes F42.11, F42.13, M71.12 et M71.20, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.».

13) À la section 6.16, sous-section «Description de l'activité», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes F42.91, M71.12 et M71.20, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.».

14) À la section 7.1, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et réduction de la pollution	<p>Les composants et matériaux utilisés lors de la construction respectent les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.</p> <p>Les composants et matériaux de construction utilisés dans la construction de bâtiments et susceptibles d'entrer en contact avec les occupants<sup>1</sup> émettent moins de 0,06 mg de formaldéhyde par m<sup>3</sup> d'air de la chambre d'essai, sur la base d'essais réalisés conformément aux conditions fixées à l'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006 et moins de 0,001 mg de composés organiques volatils classés cancérigènes de catégories 1A et 1B par m<sup>3</sup> d'air de la chambre d'essai, sur la base d'essais réalisés conformément aux normes CEN/EN 16516<sup>2</sup> et ISO 16000-3<sup>3</sup> ou d'autres conditions d'essai et méthodes de détermination normalisées équivalentes<sup>4</sup>.</p> <p>Lorsque la nouvelle construction se situe sur un site potentiellement contaminé (zone de friche), le site a fait l'objet d'une recherche des contaminants potentiels, par exemple sur la base de la norme ISO 18400<sup>5</sup>.</p> <p>Des mesures sont adoptées pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants au cours des travaux de construction ou de maintenance.</p>
---	---

<sup>1</sup> Applicable aux peintures et vernis, dalles pour plafonds, revêtements de sols, y compris aux colles et agents d'étanchéité associés, à l'isolation intérieure et aux traitements des surfaces intérieures, tels que ceux utilisés contre l'humidité et la moisissure.

<sup>2</sup> CEN/TS 16516: 2013, Produits de construction — Détermination des émissions de substances dangereuses – Détermination des émissions dans l'air intérieur.

- <sup>\*3</sup> ISO 16000-3: 2011, Air intérieur — Partie 3: Dosage du formaldéhyde et d'autres composés carbonylés dans l'air intérieur et dans l'air des chambres d'essai — Méthode par échantillonnage actif.
- <sup>\*4</sup> Les seuils d'émissions des composés organiques volatils classés cancérigènes font référence à une période d'essai de 28 jours.
- <sup>\*5</sup> Série de normes ISO 18400 sur la qualité du sol — échantillonnage.».

- 15) À la section 7.2, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 5) est remplacé par le texte suivant:

«5) Prévention et réduction de la pollution	<p>Les composants et matériaux utilisés lors de la construction respectent les critères établis à l'appendice C de la présente annexe.</p> <p>Les composants et matériaux de construction utilisés dans la rénovation de bâtiments et susceptibles d'entrer en contact avec les occupants<sup>*1</sup> émettent moins de 0,06 mg de formaldéhyde par m<sup>3</sup> d'air de la chambre d'essai, sur la base d'essais réalisés conformément aux conditions fixées à l'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006 et moins de 0,001 mg de composés organiques volatils classés cancérigènes de catégories 1A et 1B par m<sup>3</sup> d'air de la chambre d'essai, sur la base d'essais réalisés conformément aux normes CEN/EN 16516<sup>*2</sup> et ISO 16000-3: 2011<sup>*3</sup> ou d'autres conditions d'essai et méthodes de détermination normalisées équivalentes<sup>*4</sup>.</p> <p>Des mesures sont adoptées pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants au cours des travaux de construction ou de maintenance.</p>
---	---

- <sup>\*1</sup> Applicable aux peintures et vernis, dalles pour plafonds, revêtements de sols, y compris aux colles et agents d'étanchéité associés, à l'isolation intérieure et aux traitements des surfaces intérieures (tels qu'utilisés contre l'humidité et la moisissure).
- <sup>\*2</sup> CEN/TS 16516: 2013, Produits de construction — Détermination des émissions de substances dangereuses — Détermination des émissions dans l'air intérieur.
- <sup>\*3</sup> ISO 16000-3: 2011, Air intérieur — Partie 3: Dosage du formaldéhyde et d'autres composés carbonylés dans l'air intérieur et dans l'air des chambres d'essai — Méthode par échantillonnage actif (version du 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).
- <sup>\*4</sup> Les seuils d'émissions des composés organiques volatils classés cancérigènes font référence à une période d'essai de 28 jours.».

- 16) À la section 7.3, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«1) Atténuation du changement climatique	Le bâtiment n'est pas destiné à l'extraction, au stockage, au transport ou à la fabrication de combustibles fossiles.».
--	---

- 17) À la section 7.4, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«1) Atténuation du changement climatique	Le bâtiment n'est pas destiné à l'extraction, au stockage, au transport ou à la fabrication de combustibles fossiles.».
--	---

- 18) À la section 7.5, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«1) Atténuation du changement climatique	Le bâtiment n'est pas destiné à l'extraction, au stockage, au transport ou à la fabrication de combustibles fossiles.».
--	---

- 19) À la section 7.6, sous-section «Critères d'examen technique», sous-section «Ne pas causer de préjudice important», le point 2) est remplacé par le texte suivant:

«1) Atténuation du changement climatique	Le bâtiment n'est pas destiné à l'extraction, au stockage, au transport ou à la fabrication de combustibles fossiles.».
--	---

- 20) La section 8.4 suivante est insérée:

**«8.4. Logiciels permettant la gestion des risques climatiques physiques et l'adaptation à ces risques**

*Description de l'activité*

Activités de développement ou de programmation de logiciels visant à fournir des logiciels pour:

- a) la prévision, la projection et la surveillance des risques climatiques;
- b) les systèmes d'alerte rapide en matière de risques climatiques;
- c) la gestion des risques climatiques.

L'activité économique ne comprend pas le développement et la programmation de logiciels dans le cadre d'activités d'ingénierie et de conseils techniques connexes consacrés à l'adaptation au changement climatique (voir section 9.1 de la présente annexe), de la recherche, du développement et de l'innovation proches du marché (voir section 9.2 de la présente annexe), ni dans le cadre des services de conseil pour la gestion des risques climatiques physiques et l'adaptation à ces risques (voir section 9.3 de la présente annexe).

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées au code NACE J62.01 conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Une activité économique relevant de la présente catégorie constitue une activité habilitante au sens de l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux critères d'examen technique énoncés dans la présente section.

*Critères d'examen technique*

Contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique

1. L'activité économique supprime les obstacles à l'adaptation liés à l'information, à la technologie et aux capacités.
2. L'activité utilise des méthodes et des données qui:
  - a) sont fondées sur les meilleures pratiques et les orientations disponibles et tiennent compte des techniques scientifiques de pointe pour la vulnérabilité, l'analyse des risques, ainsi que des méthodologies connexes, conformément aux derniers rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat<sup>1</sup>, des publications scientifiques évaluées par les pairs et des modèles "open source"<sup>2</sup> ou payants;
  - b) sont conformes aux normes et lignes directrices relatives à l'adaptation au changement climatique, à la gestion des risques et à la réduction des risques de catastrophe, y compris, par exemple, la norme EN ISO 14090<sup>3</sup> sur la compréhension des impacts et des incertitudes liés au climat et leur utilisation pour étayer la prise de décision, ainsi que la norme EN ISO 14091<sup>4</sup> sur la vulnérabilité, les impacts et l'évaluation des risques climatiques, les Orientations techniques sur l'évaluation complète des risques et la planification dans le contexte du changement climatique<sup>5</sup> et le cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe<sup>6</sup>.
3. Le logiciel développé:
  - a) a pour objectif de permettre d'assurer la gestion des risques climatiques physiques liés aux aléas énumérés à l'appendice A de la présente annexe;
  - b) n'a pas d'incidence négative sur les efforts d'adaptation ou sur le niveau de résilience aux risques climatiques physiques d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques;
  - c) privilégie des solutions fondées sur la nature<sup>7</sup> dans la mesure du possible;

- d) est compatible avec les stratégies et plans d'adaptation menés aux niveaux local, sectoriel, régional ou national;
- e) est suivi et mesuré à l'aune d'indicateurs prédéfinis et des actions correctives sont envisagées lorsque ces indicateurs ne sont pas atteints.

Ne pas causer de préjudice important

1)	Atténuation du changement climatique	Néant
3)	Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	Néant
4)	Transition vers une économie circulaire	Néant
5)	Prévention et réduction de la pollution	Néant
6)	Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Néant

<sup>\*1</sup> Rapports d'évaluation sur le changement climatique: incidences, adaptation et vulnérabilité, publiés périodiquement par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), l'organisme des Nations unies chargé d'évaluer les sciences liées au changement climatique, <https://www.ipcc.ch/reports/>

<sup>\*2</sup> Tels que les services Copernicus et le service d'alerte rapide Galileo gérés par la Commission européenne.

<sup>\*3</sup> Norme ISO 14090:2019, Adaptation au changement climatique — Principes, exigences et lignes directrices (version du 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68507.html>).

<sup>\*4</sup> Norme ISO 14091:2021, Adaptation au changement climatique — Lignes directrices sur la vulnérabilité, les impacts et l'évaluation des risques (version du 27.6.2023: <https://www.iso.org/fr/standard/68508.html>).

<sup>\*5</sup> Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change, <https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change>

<sup>\*6</sup> Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030, <https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030>

<sup>\*7</sup> Les solutions fondées sur la nature sont définies comme "des solutions inspirées et soutenues par la nature, qui présentent un bon rapport coût-efficacité, apportent à la fois des avantages environnementaux, sociaux et économiques et contribuent à renforcer la résilience. Ces solutions augmentent la présence et la diversité de la nature et de caractéristiques et processus naturels dans les villes, les paysages et les paysages marins grâce à des interventions adaptées au niveau local, économes en ressources et systémiques". Par conséquent, les solutions fondées sur la nature sont propices à la biodiversité et soutiennent la fourniture d'une multitude de services écosystémiques (version du 27.6.2023: [https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions\\_fr/](https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_fr/)).».

21) La section 9.3 suivante est insérée:

«9.3. **Services de conseil pour la gestion des risques climatiques physiques et l'adaptation à ces risques**

*Description de l'activité*

La fourniture ou l'externalisation d'activités de conseil permettant à des entreprises ou à des organisations de gérer les risques climatiques physiques.

L'activité économique est exercée avec au moins l'un des objectifs suivants:

- a) la réalisation d'évaluations des impacts, de la vulnérabilité ou des risques climatiques, ou le soutien à la réalisation de telles évaluations;
- b) l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi ou l'évaluation de stratégies, de plans ou de mesures de gestion des risques climatiques physiques.

L'activité économique ne comprend pas les conseils techniques liés aux activités d'ingénierie consacrées à l'adaptation au changement climatique (voir section 9.1 de la présente annexe), à la recherche, au développement et à l'innovation proches du marché (voir section 9.2 de la présente annexe), ni les conseils dans le cadre du développement et de la programmation de logiciels permettant la gestion des risques climatiques physiques et l'adaptation à ces risques (voir section 8.4 de la présente annexe).

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées au code NACE M74.90 conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Une activité économique relevant de la présente catégorie constitue une activité habilitante au sens de l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux critères d'examen technique énoncés dans la présente section.

*Critères d'examen technique*

---

Contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique

---

1. L'activité économique supprime les obstacles à l'adaptation liés à l'information, à la technologie et aux capacités.
  2. L'activité utilise des méthodes et des données qui:
    - a) sont fondées sur les meilleures pratiques et les orientations disponibles et tiennent compte des techniques scientifiques de pointe pour la vulnérabilité et l'analyse des risques, ainsi que des méthodologies connexes, conformément aux derniers rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat<sup>1</sup>, des publications scientifiques évaluées par les pairs et des modèles "open source"<sup>2</sup> ou payants;
    - b) sont conformes aux normes et lignes directrices relatives à l'adaptation au changement climatique, à la gestion des risques et à la réduction des risques de catastrophe, y compris, par exemple, la norme EN ISO 14090 2019<sup>3</sup> sur la compréhension des impacts et des incertitudes liés au climat et leur utilisation pour étayer la prise de décision, ainsi que la norme EN ISO 14091 2021<sup>4</sup> sur la vulnérabilité, les impacts et l'évaluation des risques climatiques, les Orientations techniques sur l'évaluation complète des risques et la planification dans le contexte du changement climatique<sup>5</sup> et le cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe<sup>6</sup>.
  3. Les stratégies, plans et mesures de gestion des risques climatiques qui sont élaborés:
    - a) n'ont pas d'incidence négative sur les efforts d'adaptation ou sur le niveau de résilience aux risques climatiques physiques d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques;
    - b) privilégient des solutions fondées sur la nature<sup>7</sup> ou s'appuient, dans la mesure du possible, sur des infrastructures bleues ou vertes<sup>8</sup>;
    - c) sont compatibles avec les stratégies et plans d'adaptation menés aux niveaux local, sectoriel, régional ou national;
    - d) sont suivis et mesurés à l'aune d'indicateurs prédéfinis et des actions correctives sont envisagées lorsque ces indicateurs ne sont pas atteints.
-

Ne pas causer de préjudice important		
1)	Atténuation du changement climatique	L'activité n'est pas effectuée sur des sites d'extraction, de stockage, de transport ou de fabrication de combustibles fossiles.
3)	Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	Néant
4)	Transition vers une économie circulaire	Néant
5)	Prévention et réduction de la pollution	Néant
6)	Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	Néant

<sup>\*1</sup> Rapports d'évaluation sur le changement climatique: incidences, adaptation et vulnérabilité, publiés périodiquement par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), l'organisme des Nations unies chargé d'évaluer les sciences liées au changement climatique, <https://www.ipcc.ch/reports/>

<sup>\*2</sup> Tels que les services Copernicus et le service d'alerte rapide Galileo gérés par la Commission européenne.

<sup>\*3</sup> Norme ISO 14090:2019, Adaptation au changement climatique — Principes, exigences et lignes directrices (version du 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68507.html>).

<sup>\*4</sup> Norme ISO 14091:2021, Adaptation au changement climatique — Lignes directrices sur la vulnérabilité, les impacts et l'évaluation des risques (version du 27.6.2023: <https://www.iso.org/standard/68508.html>).

<sup>\*5</sup> Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change, <https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change>

<sup>\*6</sup> Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030, <https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030>

<sup>\*7</sup> Les solutions fondées sur la nature sont définies comme "des solutions inspirées et soutenues par la nature, qui présentent un bon rapport coût-efficacité, apportent à la fois des avantages environnementaux, sociaux et économiques et contribuent à renforcer la résilience. Ces solutions augmentent la présence et la diversité de la nature et de caractéristiques et processus naturels dans les villes, les paysages et les paysages marins grâce à des interventions adaptées au niveau local, économes en ressources et systémiques". Par conséquent, les solutions fondées sur la nature sont propices à la biodiversité et soutiennent la fourniture d'une multitude de services écosystémiques (version du 27.6.2023: [https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions\\_fr/](https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_fr/)).

<sup>\*8</sup> Voir la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Infrastructure verte — Renforcer le capital naturel de l'Europe [COM(2013) 249 final].».

22) Le titre suivant pour la section 14 est inséré:

«14. **Gestion des risques de catastrophes**».

23) Les sections 14.1 et 14.2 suivantes sont insérées:

«14.1. **Services d'urgence**

*Description de l'activité*

1. Activités liées à des services d'urgence, y compris:

- a) la coordination des réactions en cas de catastrophe pour la mise en place et le fonctionnement d'installations et d'équipes d'évaluation, de coordination ou de préparation, telles que des centres permanents de coordination des interventions d'urgence ou des centres de coordination des opérations sur place, sur le lieu où se produit un cas d'urgence. Les opérations d'intervention d'urgence comprennent le commandement, l'évaluation ou l'analyse, la planification, la liaison ou la coordination, la communication et la couverture médiatique;
- b) les services de santé d'urgence, c'est-à-dire les premiers secours d'urgence et soins médicaux prodigués aux patients sur le terrain, dans des hôpitaux de campagne temporaires, y compris les hôpitaux militaires ou les établissements médicaux accueillant des patients hospitalisés et en soins ambulatoires qui sont touchés par une situation d'urgence, en tenant compte des lignes directrices internationales reconnues pour l'utilisation des hôpitaux de campagne<sup>1</sup>. Cela comprend:
  - i) l'accueil, le filtrage et le classement des patients par profil (triage) sur le site de la catastrophe ou dans un établissement de soins de santé;
  - ii) la fourniture des premiers soins;
  - iii) la stabilisation et le transfert des urgences traumatiques et non traumatiques graves, le cas échéant, la préparation du patient en vue de son transport vers un établissement de soins de santé pour la poursuite du traitement;
  - iv) les soins avancés de réanimation;
  - v) les services d'anesthésie, d'imagerie, de stérilisation, de laboratoire et de transfusion sanguine liés aux situations d'urgence sanitaire;
  - vi) la réalisation d'actes chirurgicaux visant à limiter les dégâts aux fonctions vitales, la réalisation d'actes de chirurgie générale d'urgence;
  - vii) les soins définitifs des urgences mineures, traumatiques ou non;
  - viii) l'évacuation sanitaire des victimes de catastrophes, y compris le transport terrestre et par voie d'eau et l'évacuation par voie aérienne;
- c) les secours en cas de catastrophe, c'est-à-dire les activités de secours ad hoc menées sur place après une catastrophe, telles que la mise en place et la gestion de centres d'évacuation en coordination avec les structures existantes, les autorités locales et les organisations internationales jusqu'à un passage de relais aux autorités locales ou aux organisations humanitaires et la fourniture de produits de première nécessité (tels que des médicaments, de la nourriture, de l'eau, des vêtements chauds, des couvertures aux personnes touchées par la catastrophe), pendant et immédiatement après la catastrophe. Cela comprend:
  - i) la désignation préparatoire et la préparation de centres de secours de fortune, tels que des centres d'évacuation communautaires, les points de distribution d'eau, de nourriture et d'aide et les installations similaires;
  - ii) la formation du personnel de secours lorsqu'un passage de relais a lieu;
- d) les opérations de recherche et de sauvetage, telles que la recherche, la localisation et le sauvetage de victimes en détresse ou en danger imminent, piégées par une inondation, se trouvant sous des décombres, perdues, bloquées ou isolées sans capacités ou moyens d'évacuation, ou portées disparues, sur terre et dans l'eau. Les activités sont menées conformément aux lignes directrices internationales<sup>2</sup>. Cela comprend:
  - i) les opérations de recherche au sol, sur l'eau et aériennes, y compris à l'aide de chiens et/ou au moyen d'équipements techniques de recherche;
  - ii) le sauvetage, y compris par levage et déplacement;
  - iii) une aide de survie et la fourniture de produits de première nécessité;
  - iv) le bris de matériaux, l'ouverture de brèches, la découpe;

- v) l'utilisation de cordages à usage technique;
  - vi) l'étaiyage;
  - e) les interventions liées aux matières dangereuses, telles que la détection et la mise à l'écart des matières dangereuses, limitées à celles qui sont menées pendant ou immédiatement après un incident impliquant des matières dangereuses en vue de réduire immédiatement les risques, notamment: la décontamination des sols et des eaux souterraines sur le lieu de la pollution, in situ ou ex situ, à l'aide de moyens mécaniques, chimiques ou biologiques; la décontamination d'installations ou de sites industriels, y compris d'installations et de sites nucléaires; la décontamination et l'assainissement des eaux de surface à la suite d'une pollution accidentelle, par exemple par la collecte des polluants ou par l'application de produits chimiques; le nettoyage des déversements d'hydrocarbures et des autres pollutions sur terre, dans les eaux de surface, dans les océans et les mers, y compris les zones côtières; l'élimination de l'amiante, des peintures au plomb et d'autres matériaux toxiques. Cela comprend:
    - i) l'identification des risques chimiques et détection des risques radiologiques au moyen d'équipements portatifs, mobiles et de laboratoire;
    - ii) la collecte, la manipulation et la préparation d'échantillons biologiques, chimiques et radiologiques destinés à subir des analyses complémentaires sur un autre site;
    - iii) l'application d'un modèle scientifique approprié à la prédiction des risques;
    - iv) la réduction immédiate des risques, y compris la maîtrise des risques, la neutralisation des risques et le traitement ou la décontamination sur place des personnes, des animaux et des équipements, ce qui peut comprendre des mesures correctives immédiates conformément à l'article 6, paragraphe 1, point a), de la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup>;
  - f) la lutte contre les incendies et la prévention des incendies, par exemple l'administration et le fonctionnement des brigades régulières et auxiliaires de pompiers en ce qui concerne la prévention et la lutte contre les incendies, ainsi que la lutte terrestre, aquatique et aérienne contre les incendies;
  - g) les interventions et l'aide en matière de protection technique face aux aléas liés au climat, lorsqu'elles sont mises en œuvre pendant et immédiatement après un cas d'urgence. Cela comprend:
    - i) le pompage haute capacité, par exemple pour assurer le pompage en zones inondées et pour fournir de l'eau à l'appui de la lutte contre les incendies;
    - ii) la purification, l'entreposage et la fourniture de l'eau au moyen d'unités mobiles de purification et d'entreposage de l'eau;
    - iii) le transport du personnel d'intervention d'urgence et des fournitures;
    - iv) la mise en place, l'entretien et l'exploitation de systèmes de communication d'urgence pour assurer les communications pendant et après les cas d'urgence;
    - v) la mise en place, l'entretien et l'exploitation de systèmes de production d'électricité d'urgence pendant et après les cas d'urgence;
    - vi) la lutte contre les inondations pour le renforcement des structures existantes et la construction de nouvelles retenues destinées à prévenir d'autres inondations dues aux crues des rivières, bassins et voies navigables.
2. Les activités économiques relevant de la présente catégorie comprennent également les activités de préparation<sup>4</sup> directement liées aux services d'urgence, notamment:
- a) l'élaboration et la mise à jour de plans pertinents visant à assurer l'état de préparation des activités de réaction d'urgence;
  - b) la formation et le renforcement des capacités du personnel et des experts et, le cas échéant, des volontaires et des animaux d'assistance;
  - c) la mise en place d'installations de formation utilisées pour la formation aux risques climatiques;
  - d) l'acquisition, le stockage, la mise à niveau et l'entretien des moyens matériels, y compris de parties des modules<sup>5</sup> dans le cadre de l'aide relevant de la protection civile<sup>6</sup> nécessaires pour atténuer les conséquences immédiates d'une catastrophe;
  - e) l'acquisition, l'installation, la réparation, l'exploitation, l'entretien et la télésurveillance de dispositifs d'alarme d'incendie et de systèmes d'alerte rapide;



- f) les activités d'éducation et de sensibilisation aux risques de catastrophes menées par des fournisseurs de services d'urgence au sein de la communauté ou destinées à certaines parties prenantes ou certains groupes cibles.
3. Les activités économiques visées aux points 1 et 2 sont incluses lorsqu'elles permettent de faire face aux catastrophes ou à leurs effets liés aux risques climatiques.
4. Les activités et actifs dont la finalité première est autre que la fourniture de services d'urgence civils ne peuvent être inclus que s'ils apportent un soutien à des mesures d'urgence civiles prises en réponse à des catastrophes pouvant être considérées comme liées au climat.

Les activités économiques relevant de cette catégorie ne comprennent pas les activités menées dans le cadre de l'activité "Infrastructures de prévention des risques d'inondation et de protection contre les inondations" (voir la section 14.2 de la présente annexe).

Les activités économiques relevant de cette catégorie ne comprennent pas les activités menées par un exploitant responsable de dommages environnementaux conformément à la directive 2004/35/CE.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées à plusieurs codes NACE, notamment aux codes A2.40, B9.10, E39.00, H52.23, N80.20, Q84, O84.25, Q86.10, Q86.90 et Q88.99, conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Lorsqu'une activité économique relevant de la présente catégorie satisfait au critère de la contribution substantielle énoncé au point 5, elle constitue une activité habilitante au sens de l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux critères d'examen technique énoncés dans la présente section.

#### *Critères d'examen technique*

---

#### Contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique

---

1. L'activité économique a mis en œuvre des solutions physiques et non physiques ("solutions d'adaptation") réduisant de manière substantielle les risques climatiques physiques les plus significatifs qui sont importants pour cette activité.
2. Les risques climatiques physiques qui sont importants pour l'activité ont été identifiés parmi ceux énumérés à l'appendice A de la présente annexe au moyen d'une évaluation rigoureuse des risques et de la vulnérabilité liés au climat menée selon les étapes suivantes:
- a) un examen de l'activité visant à déterminer les risques climatiques physiques énumérés à l'appendice A de la présente annexe qui pourraient influencer sur le déroulement de l'activité économique pendant sa durée escomptée;
- b) lorsqu'il est constaté que l'activité est exposée à un ou plusieurs des risques climatiques physiques énumérés à l'appendice A de la présente annexe, une évaluation des risques et de la vulnérabilité liés au climat visant à déterminer l'importance des risques climatiques physiques pour l'activité économique;
- c) une évaluation des solutions d'adaptation permettant de réduire le ou les risques climatiques physiques recensés.  
L'évaluation des risques et de la vulnérabilité liés au climat est proportionnée à l'ampleur de l'activité et à sa durée escomptée, de sorte que:
- a) s'agissant des activités dont la durée escomptée est inférieure à 10 ans, l'évaluation est réalisée selon au minimum des projections climatiques à la plus petite échelle appropriée;
- b) pour toutes les autres activités, l'évaluation est réalisée sur la base de projections climatiques de pointe et à la plus haute résolution disponible selon la palette existante des scénarios pour l'avenir<sup>7</sup> cohérents par rapport à la durée estimée de l'activité, y compris, au minimum, des scénarios de projections climatiques sur 10 à 30 ans pour les grands investissements.
-

3. Les projections climatiques et l'évaluation des incidences sont fondées sur les meilleures pratiques et les orientations disponibles et tiennent compte des techniques scientifiques de pointe pour l'analyse de la vulnérabilité et des risques, ainsi que des méthodologies connexes, conformément aux derniers rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat<sup>8</sup>, des publications scientifiques évaluées par les pairs<sup>9</sup> et des modèles "open source" ou payants.

4. Les solutions d'adaptation mises en œuvre:

- a) n'ont pas d'incidence négative sur les efforts d'adaptation ou sur le niveau de résilience aux risques climatiques physiques d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques;
- b) privilégient des solutions fondées sur la nature<sup>10</sup> ou s'appuient, dans la mesure du possible, sur des infrastructures bleues ou vertes<sup>11</sup>;
- c) sont compatibles avec les stratégies et plans d'adaptation menés aux niveaux local, sectoriel, régional ou national;
- d) sont suivies et mesurées à l'aune d'indicateurs prédéfinis et des actions correctives sont envisagées lorsque ces indicateurs ne sont pas atteints;
- e) lorsque la solution mise en œuvre est de nature physique et consiste en une activité pour laquelle des critères d'examen technique ont été spécifiés dans la présente annexe, la solution satisfait aux critères d'examen technique applicables à cette activité selon le principe consistant à ne pas causer de préjudice important.

5. Pour qu'une activité constitue une activité habilitante au sens de l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852, l'opérateur économique doit démontrer, au moyen d'une évaluation des risques climatiques actuels et futurs intégrant de l'incertitude et fondée sur des données solides, que l'activité fournit une technologie, un produit, un service, une information ou une pratique, ou encourage l'utilisation d'une technologie, d'un produit, d'un service, d'une information ou d'une pratique, aux fins de l'un des principaux objectifs suivants:

- a) accroître le niveau de résilience aux risques climatiques physiques d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques;
- b) contribuer aux efforts d'adaptation d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques.

#### Ne pas causer de préjudice important

1)	Atténuation du changement climatique	<p>1. L'exploitant de cette activité a élaboré et mis en œuvre un plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement qui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) répertorie les principales incidences négatives sur le climat de ses actifs et de ses activités qui sont pertinentes pour l'atténuation du changement climatique, y compris les incidences dues aux: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) émissions de GES de niveau 1<sup>12</sup>;</li> <li>ii) émissions de GES de niveau 2<sup>13</sup>;</li> <li>iii) émissions de GES de niveau 3<sup>14</sup>;</li> </ul> </li> <li>b) définit les mesures nécessaires pour réduire autant que possible les incidences négatives identifiées de l'activité sur le climat, tout en atteignant l'objectif principal du service d'urgence;</li> <li>c) explique le niveau d'amélioration qu'il est possible d'atteindre en mettant en œuvre les mesures proposées et comporte un calendrier pour la mise en œuvre de ces mesures;</li> <li>d) contrôle et documente la mise en œuvre des mesures répertoriées conformément au calendrier et au niveau d'amélioration atteint.</li> </ul> <p>2. Le plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement est:</p>
----	--------------------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) fondé sur les meilleures données scientifiques disponibles, qui sont rendues publiques;</li> <li>b) élaboré en consultation avec les parties prenantes concernées, y compris les autorités chargées de la protection de l'environnement;</li> <li>c) mis à jour en cas de changements significatifs des caractéristiques et du fonctionnement de l'activité qui modifient la nature ou l'ampleur des incidences sur le climat et l'environnement;</li> <li>d) en ce qui concerne les opérations de lutte contre les incendies, conforme à l'article 11 du règlement (UE) n° 517/2014 du Parlement européen et du Conseil<sup>15</sup>.</li> </ul>
<p>3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines</p>	<p>1. L'exploitant de cette activité a élaboré et mis en œuvre un plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement qui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) répertorie les principales incidences négatives sur l'environnement de ses actifs et de ses activités qui sont pertinentes pour la protection des ressources hydriques et marines, y compris les incidences sur les ressources hydrologiques et marines dans les zones incluses dans les registres des zones protégées visés à l'article 6 de la directive 2000/60/CE ou dans d'autres classifications ou définitions nationales ou internationales équivalentes, y compris les incidences négatives sur les ressources hydrologiques des substances nocives [telles que les substances per- et polyfluoroalkylées (PFAS)] contenues dans les mousses extinctrices, les agents extincteurs et les produits retardateurs de flammes;</li> <li>b) définit les mesures nécessaires pour réduire autant que possible les incidences négatives identifiées de l'activité sur l'environnement tout en atteignant l'objectif principal du service d'urgence, en intégrant les principes d'application ciblée (dans le temps et la zone traitée) et de prestation à des niveaux appropriés (avec une préférence pour les méthodes physiques ou d'autres méthodes non chimiques dans la mesure du possible) dans la planification des interventions d'urgence;</li> <li>c) explique le niveau d'amélioration qu'il est possible d'atteindre en mettant en œuvre les mesures proposées et comporte un calendrier pour la mise en œuvre de ces mesures;</li> <li>d) contrôle et documente la mise en œuvre des mesures répertoriées conformément au calendrier et au niveau d'amélioration atteint.</li> </ul> <p>2. Le plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement est:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) fondé sur les meilleures données scientifiques disponibles, qui sont rendues publiques;</li> <li>b) élaboré en consultation avec les parties prenantes concernées, y compris les autorités chargées de la protection de l'environnement;</li> <li>c) mis à jour en cas de changements significatifs des caractéristiques et du fonctionnement de l'activité qui modifient la nature ou l'ampleur des incidences sur le climat et l'environnement.</li> </ul>

<p>4) Transition vers une économie circulaire</p>	<p>1. L'exploitant de cette activité a élaboré et mis en œuvre un plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement qui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) répertorie les principales incidences négatives sur l'environnement de ses actifs et de ses activités qui sont pertinentes pour la transition vers une économie circulaire, y compris les incidences sur la production, la gestion et le traitement des déchets<sup>16</sup>, notamment les incidences négatives de l'utilisation importante ou fréquente de produits non recyclables à usage unique et de la gestion inadéquate des déchets (dangereux et non dangereux), ainsi que du stockage et de l'élimination des agents chimiques<sup>17</sup> et des déchets médicaux<sup>18</sup>;</li> <li>b) définit les mesures nécessaires pour réduire autant que possible les incidences négatives identifiées de l'activité sur l'environnement tout en atteignant l'objectif principal du service d'urgence, conformément à la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>19</sup>, y compris les mesures visant à réduire le plus possible la destruction des biens stockés inutilisés, et aux bonnes pratiques du secteur en ce qui concerne l'enlèvement des infrastructures temporaires, telles que définies dans le protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition<sup>20</sup>;</li> <li>c) explique le niveau d'amélioration qu'il est possible d'atteindre en mettant en œuvre les mesures proposées et comporte un calendrier pour la mise en œuvre de ces mesures;</li> <li>d) contrôle et documente la mise en œuvre des mesures répertoriées conformément au calendrier et au niveau d'amélioration atteint.</li> </ul> <p>2. Le plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement est:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) fondé sur les meilleures données scientifiques disponibles, qui sont rendues publiques;</li> <li>b) élaboré en consultation avec les parties prenantes concernées, y compris les autorités chargées de la protection de l'environnement;</li> <li>c) mis à jour en cas de changements significatifs des caractéristiques et du fonctionnement de l'activité qui modifient la nature ou l'ampleur des incidences sur le climat et l'environnement.</li> </ul>
<p>5) Prévention et réduction de la pollution</p>	<p>1. L'exploitant de cette activité a élaboré et mis en œuvre un plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement qui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) identifie les principales incidences négatives sur l'environnement de ses actifs et de ses activités qui sont pertinentes pour la prévention et la réduction de la pollution, y compris les incidences des émissions polluantes dans l'air, l'eau ou le sol, au sens de l'article 3, point 2, de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>21</sup>, notamment les incidences négatives contenues dans les mousses extinctrices, les agents extincteurs et les produits retardateurs de flammes sur les niveaux de pollution environnementale et les incidences négatives de l'utilisation de halons en termes d'appauvrissement de la couche d'ozone;</li> <li>b) définit les mesures nécessaires pour réduire autant que possible les incidences négatives identifiées de l'activité sur l'environnement, tout en atteignant l'objectif principal du service d'urgence;</li> </ul>

	<p>c) explique le niveau d'amélioration qu'il est possible d'atteindre en mettant en œuvre les mesures proposées et comporte un calendrier pour la mise en œuvre de ces mesures;</p> <p>d) contrôle et documente la mise en œuvre des mesures répertoriées conformément au calendrier et au niveau d'amélioration atteint.</p> <p>2. Le plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement:</p> <p>a) est fondé sur les meilleures données scientifiques disponibles, qui sont divulguées de manière transparente;</p> <p>b) est élaboré en consultation avec les parties prenantes concernées, y compris les autorités chargées de la protection de l'environnement;</p> <p>c) est mis à jour en cas de changements significatifs des caractéristiques et du fonctionnement de l'activité, susceptibles de modifier la nature ou l'ampleur des incidences sur le climat et l'environnement;</p> <p>d) en ce qui concerne les opérations de lutte contre les incendies, est conforme à l'article 13 du règlement (UE) n° 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil<sup>22</sup>.</p>
6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	<p>1. L'exploitant de cette activité a élaboré et mis en œuvre un plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement qui:</p> <p>a) identifie les principales incidences négatives sur l'environnement de ses actifs et de ses activités qui sont pertinentes pour la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes, y compris les incidences sur:</p> <p>i) les zones sensibles du point de vue de la biodiversité, telles que les zones Natura 2000<sup>23</sup> conformément à l'article 3 de la directive 92/43/CEE, à l'article 4 de la directive 2009/147/CE, et à l'article 13, paragraphe 4, de la directive 2008/56/CE ou à d'autres classifications/définitions nationales ou internationales équivalentes<sup>24</sup>;</p> <p>ii) l'artificialisation des sols et sur l'application de la "hiérarchie de l'artificialisation des sols" décrite dans la stratégie de l'UE pour la protection des sols à l'horizon 2030, y compris en raison de l'établissement et du fonctionnement à moyen et long termes de camps de secours en cas de catastrophe;</p> <p>b) définit les mesures nécessaires pour réduire autant que possible les incidences négatives identifiées de l'activité sur l'environnement, tout en atteignant l'objectif principal du service d'urgence, y compris les mesures visant à réduire le plus possible les risques pour les zones sensibles du point de vue de la biodiversité, par exemple en intégrant des informations géographiques sur les zones sensibles du point de vue de la biodiversité et des principes de précaution dans la planification des interventions d'urgence;</p> <p>c) explique le niveau d'amélioration qu'il est possible d'atteindre en mettant en œuvre les mesures proposées et comporte un calendrier pour la mise en œuvre de ces mesures;</p> <p>d) contrôle et documente la mise en œuvre des mesures répertoriées conformément au calendrier et au niveau d'amélioration atteint.</p>

	<p>2. Le plan d'atténuation du changement climatique et de protection de l'environnement est:</p> <p>a) fondé sur les meilleures données scientifiques disponibles, qui sont rendues publiques;</p> <p>b) élaboré en consultation avec les parties prenantes concernées, y compris les autorités chargées de la protection de l'environnement;</p> <p>c) mis à jour en cas de changements significatifs des caractéristiques et du fonctionnement de l'activité, susceptibles de modifier la nature ou l'ampleur des incidences sur le climat et l'environnement.</p>
--	---

#### 14.2. Infrastructures de prévention des risques d'inondation et de protection contre les inondations

##### *Description de l'activité*

L'activité correspond aux mesures structurelles<sup>25</sup> et non structurelles<sup>26</sup> de prévention des inondations et de protection des personnes, des écosystèmes, du patrimoine culturel et des infrastructures contre les inondations conformément à la directive 2007/60/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>27</sup>.

1. Parmi les mesures structurelles mises en œuvre figurent:
  - a) les digues, les remblais fluviaux;
  - b) les digues de défense du littoral, les barrières anti-tempête, les brise-mer, les épis et les brise-lames;
  - c) les bassins tampons en ligne et hors ligne pour la rétention et le contrôle des inondations dans les réseaux de drainage naturels et artificiels;
  - d) les mesures visant à contrôler les inondations en augmentant la capacité de rétention des bassins versants, telles que la mise en œuvre de bassins tampons répartis ou de structures de déversoir d'orage;
  - e) les structures hydrauliques destinées à réguler le débit de l'eau, telles que les stations de pompage, les écluses, les vannes;
  - f) les structures de contrôle des sédiments.
2. Parmi les mesures non structurelles mises en œuvre figurent:
  - a) des campagnes de sensibilisation sur les inondations;
  - b) la modélisation et la prévision des inondations, la cartographie des dangers et des risques d'inondation;
  - c) l'aménagement de l'espace dans les zones inondables en vue de réduire les risques d'inondation, par exemple en appliquant des restrictions à l'utilisation des terres et en appliquant des critères de protection par l'intermédiaire de codes de construction;
  - d) les systèmes d'alerte rapide pour les inondations.

L'activité comprend la conception, la construction, l'extension, la réhabilitation, la modernisation et l'exploitation de mesures structurelles ou non structurelles.

Les activités relevant de cette catégorie ne comprennent pas la planification, la construction, l'extension, et l'exploitation de mesures à grande échelle fondées sur la nature de gestion des inondations ou de la sécheresse et de restauration des zones humides couvertes par l'activité "Solutions fondées sur la nature pour la prévention des risques d'inondation et de sécheresse et la protection contre ces risques" (voir section 3.1. de l'annexe I du règlement délégué XXXX/XXX). Elles ne comprennent pas non plus les infrastructures de transport par voie d'eau telles que les voies navigables, les ports et les ports de plaisance (voir section 6.16. de la présente annexe), les interventions d'urgence en cas d'inondation (voir section 14.1. de la présente annexe), les services de conseil pour la gestion des risques climatiques physiques et l'adaptation à ces risques (voir section 9.3) et les logiciels permettant la gestion des risques climatiques physiques et l'adaptation à ces risques (voir section 8.4).

Les activités relevant de cette catégorie ne comprennent pas la construction, la modification ou le retrait d'ouvrages de retenue d'eau en ligne qui entraînent un endiguement principalement à des fins de production d'énergie hydroélectrique ou d'irrigation.

Les activités économiques relevant de la présente catégorie pourraient être associées au code NACE F42.91 conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006.

Lorsqu'une activité économique relevant de la présente catégorie satisfait au critère de la contribution substantielle énoncé au point 5, elle constitue une activité habilitante au sens de l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852 dès lors qu'elle satisfait aux critères d'examen technique énoncés dans la présente section.

#### *Critères d'examen technique*

---

#### Contribution substantielle à l'adaptation au changement climatique

---

1. L'activité économique a mis en œuvre des solutions physiques et non physiques ("solutions d'adaptation") réduisant de manière substantielle les risques climatiques physiques les plus significatifs qui sont importants pour cette activité.

2. Les risques climatiques physiques qui sont importants pour l'activité ont été identifiés parmi ceux énumérés à l'appendice A de la présente annexe au moyen d'une évaluation rigoureuse des risques et de la vulnérabilité liés au climat menée selon les étapes suivantes:

- a) un examen de l'activité visant à déterminer les risques climatiques physiques énumérés à l'appendice A de la présente annexe qui pourraient influencer sur le déroulement de l'activité économique pendant sa durée escomptée;
- b) lorsqu'il est constaté que l'activité est exposée à un ou plusieurs des risques climatiques physiques énumérés à l'appendice A de la présente annexe, une évaluation des risques et de la vulnérabilité liés au climat visant à déterminer l'importance des risques climatiques physiques pour l'activité économique;
- c) une évaluation des solutions d'adaptation permettant de réduire le ou les risques climatiques physiques recensés.

L'évaluation des risques et de la vulnérabilité liés au climat est proportionnée à l'ampleur de l'activité et à sa durée escomptée, de sorte que:

- a) s'agissant des activités dont la durée escomptée est inférieure à 10 ans, l'évaluation est réalisée selon au minimum des projections climatiques à la plus petite échelle appropriée;
- b) pour toutes les autres activités, l'évaluation est réalisée sur la base de projections climatiques de pointe et à la plus haute résolution disponible selon la palette existante des scénarios pour l'avenir<sup>28</sup> cohérents par rapport à la durée estimée de l'activité, y compris, au minimum, des scénarios de projections climatiques sur 10 à 30 ans pour les grands investissements.

3. Les projections climatiques et l'évaluation des incidences sont fondées sur les meilleures pratiques et les orientations disponibles et tiennent compte des techniques scientifiques de pointe pour l'analyse de la vulnérabilité et des risques, ainsi que des méthodologies connexes, conformément aux derniers rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat<sup>29</sup>, des publications scientifiques évaluées par les pairs<sup>30</sup> et des modèles "open source" ou payants.

4. Les solutions d'adaptation mises en œuvre:

- a) n'ont pas d'incidence négative sur les efforts d'adaptation ou sur le niveau de résilience aux risques climatiques physiques d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques;
  - b) privilégient des solutions fondées sur la nature<sup>31</sup> ou s'appuient, dans la mesure du possible, sur des infrastructures bleues ou vertes<sup>32</sup>;
  - c) sont compatibles avec les stratégies et plans d'adaptation menés aux niveaux local, sectoriel, régional ou national;
  - d) sont suivies et mesurées à l'aune d'indicateurs prédéfinis et des actions correctives sont envisagées lorsque ces indicateurs ne sont pas atteints;
  - e) lorsque la solution mise en œuvre est de nature physique et consiste en une activité pour laquelle des critères d'examen technique ont été spécifiés dans la présente annexe, la solution satisfait aux critères d'examen technique applicables à cette activité selon le principe consistant à ne pas causer de préjudice important.
-

5. Pour qu'une activité constitue une activité habilitante au sens de l'article 11, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2020/852, l'opérateur économique doit démontrer, au moyen d'une évaluation des risques climatiques actuels et futurs intégrant de l'incertitude et fondée sur des données solides, que l'activité fournit une technologie, un produit, un service, une information ou une pratique, ou encourage l'utilisation d'une technologie, d'un produit, d'un service, d'une information ou d'une pratique, aux fins de l'un des principaux objectifs suivants:

- a) accroître le niveau de résilience aux risques climatiques physiques d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques;
- b) contribuer aux efforts d'adaptation d'autres populations, de la nature, du patrimoine culturel, des biens et d'autres activités économiques.

Ne pas causer de préjudice important

1) Atténuation du changement climatique	Néant
3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines	<p>L'activité n'empêche pas de parvenir à un bon état écologique des eaux marines ou ne détériore pas les eaux marines lorsqu'elles sont déjà en bon état au sens de l'article 2, point 21), du règlement (UE) 2020/852 et conformément à la directive 2008/56/CE, qui exige notamment que des mesures appropriées soient prises pour prévenir ou atténuer les incidences liées aux descripteurs énoncés à l'annexe I de celle-ci, et en prenant en considération la décision (UE) 2017/848 de la Commission en ce qui concerne les critères et les normes méthodologiques applicables à ces descripteurs.</p> <p>L'activité est conforme aux dispositions de la directive 2000/60/CE<sup>33</sup>, en particulier à toutes les exigences énoncées à l'article 4 de la directive. Conformément à l'article 4 de la directive 2000/60/CE, et en particulier à son paragraphe 7, une analyse des incidences du projet est réalisée en vue de l'évaluation de toutes ses incidences potentielles sur l'état des masses d'eau du même district hydrographique et sur les habitats et espèces protégés directement dépendants de l'eau, compte tenu en particulier des couloirs de migration, des cours d'eau s'écoulant librement ou des écosystèmes proches de conditions non perturbées.</p> <p>Cette évaluation se fonde sur des données récentes, exhaustives et précises, y compris des données de surveillance sur les éléments de qualité biologique qui sont spécifiquement sensibles aux altérations hydromorphologiques, et sur l'état prévu de la masse d'eau du fait des nouvelles activités, par rapport à son état actuel.</p> <p>Sont évaluées en particulier les incidences cumulatives du projet qui viennent s'ajouter à celles d'autres infrastructures existantes ou prévues dans le district hydrographique. Sur la base de cette analyse des incidences, il est établi que, du fait de sa conception, de son emplacement et des mesures d'atténuation, le projet répond à l'une des exigences suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le projet ne compromet ni ne porte préjudice à la réalisation d'un bon état ou d'un bon potentiel de la masse d'eau spécifique qu'il concerne;</li> <li>b) lorsque le projet risque de compromettre ou de porter préjudice à la réalisation d'un bon état ou d'un bon potentiel de la masse d'eau spécifique qu'il concerne, ce préjudice n'est pas significatif et est justifié par une évaluation détaillée des coûts et bénéfices démontrant ce qui suit:</li> </ul>



	<p>i) les raisons impérieuses d'intérêt public ou le fait que les bénéfices escomptés du projet d'infrastructure de navigation sur le plan de l'atténuation du changement climatique ou de l'adaptation à ce phénomène l'emportent sur les coûts d'une détérioration de l'état de l'eau pour l'environnement et la société;</p> <p>ii) le fait que l'intérêt public supérieur ou les bénéfices escomptés de l'activité ne peuvent pas, pour des raisons de faisabilité technique ou de coûts disproportionnés, être atteints par d'autres moyens qui conduiraient à un meilleur résultat pour l'environnement (comme des solutions fondées sur la nature, le choix d'un autre emplacement, la réhabilitation/remise en état d'infrastructures existantes ou l'utilisation de technologies ne perturbant pas la continuité du cours d'eau).</p> <p>Toutes les mesures d'atténuation techniquement réalisables et pertinentes sur le plan écologique sont mises en œuvre en vue de réduire les incidences négatives sur l'eau ainsi que sur les habitats et espèces protégés directement dépendants de l'eau.</p> <p>Les mesures d'atténuation comprennent, le cas échéant et en fonction des écosystèmes naturellement présents dans les masses d'eau concernées:</p> <p>a) des mesures garantissant que les conditions demeurent aussi proches que possible d'une continuité non perturbée, notamment pour assurer la continuité longitudinale et latérale ainsi qu'un niveau minimal de débit écologique et de débit des sédiments;</p> <p>b) des mesures de protection ou de renforcement des conditions morphologiques et des habitats des espèces aquatiques;</p> <p>c) des mesures réduisant les incidences négatives de l'eutrophisation. L'efficacité de ces mesures est contrôlée dans le contexte de l'autorisation ou du permis établissant les conditions pour que la masse d'eau affectée obtienne un bon état ou un bon potentiel.</p> <p>Le projet ne compromet de manière définitive la réalisation d'un bon état ou d'un bon potentiel dans aucune des masses d'eau du même district hydrographique.</p> <p>En complément des mesures d'atténuation visées ci-dessus, et le cas échéant, des mesures compensatoires sont mises en œuvre pour veiller à ce que le projet n'entraîne pas une détérioration globale de l'état des masses d'eau du même district hydrographique. Pour atteindre cet objectif, la continuité (longitudinale ou latérale) au sein du même district hydrographique est restaurée dans une mesure qui compense la rupture de la continuité, susceptible d'être causée par le projet d'infrastructure de navigation. La compensation débute préalablement à l'exécution du projet.</p>
4) Transition vers une économie circulaire	<p>Les opérateurs limitent la production de déchets dans les processus en lien avec la construction et la démolition, en tenant compte des meilleures techniques disponibles. Au moins 70 % (en poids) des déchets de construction et de démolition non dangereux (à l'exclusion des matériaux naturels visés dans la catégorie 17 05 04 de la liste européenne des déchets établie par la décision 2000/532/CE) produits sur chantier sont préparés en vue du réemploi, du recyclage et d'autres formules de valorisation de matière, y compris les opérations de remblayage qui utilisent des déchets au lieu d'autres matériaux, conformément à la hiérarchie des déchets et au protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition<sup>34</sup>. Les opérateurs pratiquent la démolition sélective afin de permettre le retrait et la manipulation en toute sécurité des substances dangereuses et de faciliter le réemploi et le recyclage de qualité élevée.</p>

5) Prévention et réduction de la pollution	Des mesures appropriées, qui peuvent inclure des SUDS, des systèmes distincts de collecte des eaux pluviales, des réservoirs de retenue et le traitement des eaux du filtre primaire, ont été mises en œuvre en vue d'éviter et d'atténuer les déversements des pluies d'orage du système combiné de collecte des eaux résiduaires.
6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes	<p>Cette activité respecte les critères établis à l'appendice D de la présente annexe.</p> <p>En outre, il convient de veiller à ce que les points suivants soient respectés:</p> <p>a) dans l'UE, en ce qui concerne les sites Natura 2000: l'activité n'a pas d'incidences significatives sur des sites Natura 2000 eu égard à leurs objectifs de conservation, sur la base d'une évaluation appropriée réalisée conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 92/43/CEE du Conseil;</p> <p>b) dans l'UE, dans toute zone: l'activité n'est pas préjudiciable au rétablissement ou au maintien dans un état favorable de conservation des populations d'espèces protégées en vertu de la directive 92/43/CEE et de la directive 2009/147/CE. L'activité n'est pas non plus préjudiciable au rétablissement ou au maintien dans un état favorable de conservation des types d'habitat concernés et protégés en vertu de la directive 92/43/CEE;</p> <p>c) dans l'UE, l'introduction d'espèces exotiques envahissantes est empêchée, ou leur propagation est gérée conformément au règlement (UE) n° 1143/2014;</p> <p>d) en dehors de l'UE, les activités sont menées conformément au droit applicable en matière de conservation des habitats et des espèces et de gestion des espèces exotiques envahissantes.</p>

<sup>1</sup> Par exemple, les orientations de l'Organisation mondiale de la santé intitulées "Établissements de santé résilients face au changement climatique et écologiquement viables]" (2020), disponible à l'adresse suivante: <https://www.who.int/fr/publications/i/item/9789240012226> et Organisation mondiale de la santé; 2020. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO) Organisation mondiale de la santé, "Smart Hospitals Toolkit" (Boîte à outils pour les hôpitaux intelligents), Organisation panaméricaine de la santé, 2017, disponible à l'adresse suivante: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/climate-change/smart-hospital-toolkit-paho.pdf>

<sup>2</sup> Par exemple, les lignes directrices de 2020 du Groupe consultatif international de recherche et de sauvetage (GCIRS) "Volume II: préparation et réponse" et "Volume III: guide des opérations sur le terrain", Bureau des Nations unies pour la coordination des affaires humanitaires (OCHA), disponibles à l'adresse suivante: [www.insarag.org](http://www.insarag.org)

<sup>3</sup> Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux (JO L 143 du 30.4.2004, p. 56).

<sup>4</sup> Par "Préparation", on entend l'état de disponibilité et la capacité des moyens humains et matériels, des structures, des communautés et des organisations d'assurer une réaction rapide et efficace face à une catastrophe, obtenus par des mesures préalables.

<sup>5</sup> Aux fins de la présente annexe, le terme "module" est dérivé de la définition fondée sur l'article 4, point 6, de la décision n° 1313/2013/UE relative au mécanisme de protection civile de l'Union: "l'organisation prédéfinie, autosuffisante et autonome des capacités [...], en fonction des missions et des besoins, ou une équipe opérationnelle mobile [...] constituée d'un ensemble de moyens humains et matériels, qui peuvent être décrits en termes de capacité à agir ou en fonction de la ou des missions qu'elle est en mesure d'entreprendre;". Les moyens matériels comprennent le transport nécessaire pour soutenir les interventions d'urgence, le cas échéant. Des exemples de moyens matériels requis pour différents types de modules d'intervention de services d'urgence sont présentés dans les décisions d'exécution 2014/762/UE et (UE) 2019/570 (MPCU), par exemple, les moyens matériels liés à la lutte aérienne ou terrestre contre les incendies, tels que les hélicoptères, les avions et les véhicules, les bateaux de sauvetage et les moyens aériens d'évacuation sanitaire.

- <sup>\*6</sup> Par “aide relevant de la protection civile”, on entend les équipes, les experts ou les modules dédiés à la protection civile, et leur équipement, ainsi que le matériel et les fournitures de secours nécessaires pour atténuer les conséquences immédiates d’une catastrophe. Article 2, point 2, de la décision d’exécution de la Commission du 16 octobre 2014 fixant les modalités de mise en œuvre de la décision n° 1313/2013/UE du Parlement européen et du Conseil relative au mécanisme de protection civile de l’Union et abrogeant les décisions de la Commission 2004/277/CE, Euratom et 2007/606/CE, Euratom [notifiée sous le numéro C(2014) 7489] (2014/762/UE).
- <sup>\*7</sup> Ces scénarios incluent les profils RCP (pour Representative Concentration Pathways — profils représentatifs d’évolution de concentration) du Groupe d’experts intergouvernemental sur l’évolution du climat RCP 2.6, RCP 4.5, RCP 6.0 et RCP 8.5.
- <sup>\*8</sup> Rapports d’évaluation sur le changement climatique: incidences, adaptation et vulnérabilité, publiés périodiquement par le Groupe d’experts intergouvernemental sur l’évolution du climat (GIEC), l’organisme des Nations unies chargé d’évaluer les sciences liées au changement climatique, <https://www.ipcc.ch/reports/>
- <sup>\*9</sup> Tels que les services Copernicus gérés par la Commission européenne.
- <sup>\*10</sup> Les solutions fondées sur la nature sont définies comme “des solutions inspirées et soutenues par la nature, qui présentent un bon rapport coût-efficacité, apportent à la fois des avantages environnementaux, sociaux et économiques et contribuent à renforcer la résilience. Ces solutions augmentent la présence et la diversité de la nature et de caractéristiques et processus naturels dans les villes, les paysages et les paysages marins grâce à des interventions adaptées au niveau local, économes en ressources et systémiques”. Par conséquent, les solutions fondées sur la nature sont propices à la biodiversité et soutiennent la fourniture d’une multitude de services écosystémiques (version du 27.6.2023: [https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions\\_en](https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en)).
- <sup>\*11</sup> Voir la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Infrastructure verte — Renforcer le capital naturel de l’Europe [COM(2013) 249 final].
- <sup>\*12</sup> “Émissions de GES de niveau 1” désigne les émissions directes de gaz à effet de serre provenant de sources détenues ou contrôlées par l’exploitant, y compris les émissions de GES des transports d’urgence terrestres, maritimes et aériens.
- <sup>\*13</sup> “Émissions de GES de niveau 2” désigne les émissions indirectes de gaz à effet de serre provenant de la production de l’électricité consommée par l’exploitant.
- <sup>\*14</sup> “Émissions de GES de niveau 3” désigne toutes les émissions indirectes de gaz à effet de serre qui ne sont pas couvertes par le niveau 2. Voir Charte sur le climat, *Humanitarian Carbon Calculator* (Outil de bilan carbone dans le domaine humanitaire), 2023, pour obtenir des conseils sur la manière de calculer l’empreinte carbone des organisations humanitaires, <https://www.climate-charter.org/humanitarian-carbon-calculator/>
- <sup>\*15</sup> Règlement (UE) n° 517/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) n° 842/2006 (JO L 150 du 20.5.2014, p. 195).
- <sup>\*16</sup> Tels que définis dans la liste de déchets établie par la décision 2000/532/CE de la Commission.
- <sup>\*17</sup> Tels que ceux qui contiennent les mousses extinctrices, les agents extincteurs et les produits retardateurs de flammes.
- <sup>\*18</sup> Voir Comité international de la Croix-Rouge, Manuel de gestion des déchets médicaux, 2011, disponible à l’adresse suivante: <https://www.icrc.org/en/doc/assets/files/publications/icrc-002-4032.pdf>
- <sup>\*19</sup> Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).
- <sup>\*20</sup> Protocole et lignes directrices de l’UE sur les déchets de construction et de démolition, DG Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME, disponibles à l’adresse suivante: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en)

- <sup>\*21</sup> Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) (JO L 334 du 17.12.2010, p. 17).
- <sup>\*22</sup> Règlement (CE) n° 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (JO L 286 du 31.10.2009, p. 1).
- <sup>\*23</sup> Répertoire dans le visualisateur Natura 2000, voir Agence européenne pour l'environnement, visualisateur du réseau Natura 2000, <https://natura2000.eea.europa.eu/>
- <sup>\*24</sup> Y compris les incidences dues à l'établissement et au fonctionnement de camps de secours en cas de catastrophe, les incidences sur les zones dont la valeur sur le plan de la biodiversité est élevée en raison de l'introduction/du déversement accidentel de matières dangereuses ou à l'absence de protection lors d'interventions liées à des matières dangereuses.
- <sup>\*25</sup> Concernant des ouvrages de génie civil.
- <sup>\*26</sup> Ne concernant pas des ouvrages de génie civil.
- <sup>\*27</sup> Directive 2007/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation (JO L 288 du 6.11.2007, p. 27).
- <sup>\*28</sup> Ces scénarios incluent les profils RCP (pour Representative Concentration Pathways — profils représentatifs d'évolution de concentration) du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat RCP 2.6, RCP 4.5, RCP 6.0 et RCP 8.5.
- <sup>\*29</sup> Rapports d'évaluation sur le changement climatique: incidences, adaptation et vulnérabilité, publiés périodiquement par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), l'organisme des Nations unies chargé d'évaluer les sciences liées au changement climatique, <https://www.ipcc.ch/reports/>
- <sup>\*30</sup> Tels que les services Copernicus gérés par la Commission européenne.
- <sup>\*31</sup> Les solutions fondées sur la nature sont définies comme “des solutions inspirées et soutenues par la nature, qui présentent un bon rapport coût-efficacité, apportent à la fois des avantages environnementaux, sociaux et économiques et contribuent à renforcer la résilience. Ces solutions augmentent la présence et la diversité de la nature et de caractéristiques et processus naturels dans les villes, les paysages et les paysages marins grâce à des interventions adaptées au niveau local, économes en ressources et systémiques”. Par conséquent, les solutions fondées sur la nature sont propices à la biodiversité et soutiennent la fourniture d'une multitude de services écosystémiques (version du 27.6.2023: [https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions\\_en](https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en)).
- <sup>\*32</sup> Voir la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Infrastructure verte — Renforcer le capital naturel de l'Europe [COM(2013) 249 final].
- <sup>\*33</sup> Pour les activités menées dans des pays tiers, conformément à la législation nationale applicable ou aux normes internationales qui poursuivent des objectifs équivalents de bon état ou de bon potentiel écologique des eaux au moyen de règles de procédure et de fond équivalentes, c'est-à-dire à un plan de gestion en matière d'utilisation et de protection de l'eau élaboré en consultation avec les parties prenantes concernées qui garantit 1) que l'incidence des activités sur l'état ou le potentiel écologique constaté de la ou des masses d'eau potentiellement concernées est évaluée, 2) que toute détérioration de l'état ou du potentiel écologique ou tout effet empêchant de réaliser le bon état ou le bon potentiel écologique est évité ou, si cela n'est pas possible, 3) que l'activité est justifiée par l'absence de solutions de substitution affichant de meilleures performances environnementales et n'étant pas excessivement coûteuses/techniquement irréalisables, et que toutes les mesures réalisables sont prises pour atténuer les effets néfastes sur l'état de la masse d'eau.
- <sup>\*34</sup> Protocole et lignes directrices de l'UE sur les déchets de construction et de démolition, DG Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME (europa.eu), [https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en).

24) À l'appendice B, l'alinéa suivant est ajouté:

«L'activité n'empêche pas de parvenir à un bon état écologique des eaux marines ou ne détériore pas les eaux marines lorsqu'elles sont déjà en bon état au sens de l'article 3, point 5), de la directive 2008/56/CE<sup>\*1</sup>, en prenant en considération la décision (UE) 2017/848 de la Commission en ce qui concerne les critères et les normes méthodologiques applicables à ces descripteurs.

<sup>\*1</sup> La définition énoncée à l'article 3, point 5), de la directive 2008/56/CE prévoit notamment que le bon état écologique est déterminé sur la base des descripteurs qualitatifs prévus à l'annexe I de ladite directive.».

25) À l'appendice C, le point f) est remplacé par le texte suivant:

«f) les substances, soit en tant que telles, soit dans des mélanges, soit dans des articles, dans une concentration supérieure à 0,1 % masse/masse (w/w) et répondant aux critères énoncés à l'article 57 du règlement (CE) n° 1907/2006, qui ont été identifiées conformément à l'article 59, paragraphe 1, dudit règlement pendant une période d'au moins dix-huit mois, sauf si les opérateurs estiment, documents à l'appui, qu'il n'existe pas de substances ou de technologies de remplacement appropriées sur le marché, et qu'elles sont utilisées dans des conditions contrôlées<sup>\*1</sup>;

<sup>\*1</sup> La Commission réexaminera les exceptions à l'interdiction de fabriquer, de mettre sur le marché ou d'utiliser les substances visées au point f) une fois qu'elle aura publié des principes horizontaux sur l'utilisation essentielle des produits chimiques.».

26) À l'appendice C, le point g) est supprimé.

27) À l'appendice C, l'alinéa suivant est ajouté après le point f):

«En outre, l'activité n'entraîne pas la fabrication, la présence dans le produit ou la production finale, ni la mise sur le marché d'autres substances, soit en tant que telles, soit dans des mélanges, soit dans des articles, dans une concentration supérieure à 0,1 % masse/masse (w/w), qui répondent aux critères prévus par le règlement (CE) n° 1272/2008 pour l'une des classes de danger ou catégories de danger visées à l'article 57 du règlement (CE) n° 1907/2006, sauf si les opérateurs estiment, documents à l'appui, qu'il n'existe pas de substances ou de technologies de remplacement appropriées sur le marché, et qu'elles sont utilisées dans des conditions contrôlées<sup>\*1</sup>.

<sup>\*1</sup> La Commission réexaminera les exceptions à l'interdiction de fabrication, de présence dans le produit ou la production finale, ou de mise sur le marché des substances visées dans le présent paragraphe une fois qu'elle aura publié des principes horizontaux sur l'utilisation essentielle des produits chimiques.».