



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 16. September 2022
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2022/0276(NLE)**

12512/22
ADD 1

CCG 38

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. September 2022
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	COM(2022) 455 final
Betr.:	ANHANG des Vorschlags für einen Beschluss des Rates zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union hinsichtlich des Beschlusses der Teilnehmer am Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Projekte in den Bereichen erneuerbare Energie, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sowie Wasser zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2022) 455 final.

Anl.: COM(2022) 455 final

Brüssel, den 15.9.2022
COM(2022) 455 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union hinsichtlich des Beschlusses der Teilnehmer am Übereinkommen über öffentlich unterstützte Exportkredite zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Projekte in den Bereichen erneuerbare Energie, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sowie Wasser zu vertreten ist

ANHANG
VORSCHLAG

Der Standpunkt der Europäischen Union besteht darin, die vorgeschlagenen Änderungen der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Projekte im Bereich erneuerbare Energie, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sowie Wasser, die in diesem Anhang dargelegt sind, zu unterstützen.

Dies erfordert Änderungen an den bestehenden Bestimmungen. Die nachstehenden Artikel sollen die derzeitigen Bestimmungen des Übereinkommens ersetzen, was zur vollständigen Streichung der derzeitigen Artikel 2 und 4 sowie zur Streichung der derzeitigen Anlagen I und II und zu ihrer Ersetzung durch die nachstehend enthaltene überarbeitete Anlage I führen würde.

**ANHANG IV: SEKTORVEREINBARUNG ÜBER EXPORTKREDITE FÜR
PROJEKTE IN DEN BEREICHEN ERNEUERBARE ENERGIE, KLIMASCHUTZ
UND ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL SOWIE WASSER**

Der Zweck dieser Sektorvereinbarung ist die Bereitstellung angemessener Finanzierungsbedingungen für Projekte in ausgewählten Sektoren, die auch im Rahmen internationaler Initiativen erheblich zum Klimaschutz beitragen, einschließlich Projekten in den Bereichen erneuerbare Energie, Reduzierung der Treibhausgasemissionen und hohe Energieeffizienz, Anpassung an den Klimawandel sowie Wasser. Die Teilnehmer an dieser Sektorvereinbarung kommen überein, dass die Finanzierungsbedingungen dieser Sektorvereinbarung, die das Übereinkommen ergänzt, im Einklang mit dem Zweck des Übereinkommens umgesetzt werden.

KAPITEL I: GELTUNGSBEREICH DER SEKTORVEREINBARUNG

- 1. ANWENDUNGSBEREICH FÜR KLIMASCHUTZSEKTOREN, DIE NACH ANLAGE I FÖRDERFÄHIG SIND**
- a) Die Finanzierungsbedingungen dieser Sektorvereinbarung gelten für öffentlich unterstützte Exportkredite bei Verträgen in einem der in Anlage I zu dieser Sektorvereinbarung aufgeführten Sektoren.
- b) Diese Verträge betreffen den Export von vollständigen Projekten oder Teilen davon; dazu zählen alle Bestandteile, Ausrüstungsgegenstände, Materialien und Dienstleistungen (einschließlich der Ausbildung des Personals), soweit sie für die Errichtung und die Inbetriebnahme eines identifizierbaren Projekts unmittelbar erforderlich sind, vorausgesetzt
 1. das Projekt führt zu niedrigen oder überhaupt keinen Kohlendioxidemissionen oder CO₂-Äquivalenten und/oder zu höherer Energieeffizienz,
 2. das Projekt ist so ausgelegt, dass es mindestens die in Anlage I festgelegten Leistungsstandards erfüllt, und
 3. die gewährten Finanzierungsbedingungen dürfen nur ausgeweitet werden, um spezifischen wirtschaftlichen Nachteilen eines Projekts Rechnung zu tragen, und basieren auf dem individuellen Finanzierungsbedarf und den spezifischen Marktbedingungen des jeweiligen Projekts.
- c) Die Finanzierungsbedingungen dieser Sektorvereinbarung gelten für öffentlich unterstützte Exportkredite bei Verträgen in den förderfähigen Sektoren, die in Anlage I zu dieser Sektorvereinbarung, Projektklasse 1 aufgeführt sind, nämlich für

1. den Export von vollständigen Anlagen, die erneuerbare Energie nutzen, oder Teilen davon; dazu zählen alle Bestandteile, Ausrüstungsgegenstände, Materialien und Dienstleistungen (einschließlich der Ausbildung des Personals), die für die Errichtung und die Inbetriebnahme dieser Anlagen unmittelbar erforderlich sind.
 2. die Modernisierung bestehender Anlagen für erneuerbare Energie, sofern die wirtschaftliche Nutzungsdauer der Anlage voraussichtlich um mindestens die gewährte Kreditlaufzeit verlängert wird. Ist dieses Kriterium nicht erfüllt, so gilt das Übereinkommen.
- d) Diese Sektorvereinbarung gilt nicht für Ausgabenposten, die sich auf Objekte außerhalb der Energieerzeugungsanlage beziehen und für die üblicherweise der Käufer zuständig ist, insbesondere die nicht direkt mit der Energieerzeugungsanlage verbundene Wasserversorgung, die Kosten für die Erschließung des Baugeländes, Straßen, Bausiedlungen, Starkstromleitungen, Schaltanlagen sowie die Kosten für Genehmigungsverfahren im Land des Käufers (z. B. Standortgenehmigung, Baugenehmigung), jedoch mit folgenden Ausnahmen:
1. Ist der Käufer der Schaltanlage auch Käufer der Energieerzeugungsanlage und ist der Vertrag in Bezug auf die ursprüngliche Schaltanlage für diese Energieerzeugungsanlage geschlossen worden, so dürfen die Finanzierungsbedingungen für die ursprüngliche Schaltanlage die Bedingungen für die Anlage zur Erzeugung erneuerbarer Energie nicht übersteigen und
 2. die Finanzierungsbedingungen für Umspannwerke, Transformatoren und Übertragungsleitungen mit einer Mindestspannung von 60 kV, die außerhalb des Betriebsgeländes der Anlage zur Erzeugung erneuerbarer Energie liegen, dürfen nicht günstiger sein als die Finanzierungsbedingungen für die Anlage selbst.

[...]

KAPITEL II: BESTIMMUNGEN FÜR EXPORTKREDITE

4. MAXIMALE KREDITLAUFZEITEN

Bei öffentlich unterstützten Exportkrediten für Verträge in den in Anlage I aufgeführten Sektoren beträgt die maximale Kreditlaufzeit **25** Jahre.

[...]

KAPITEL III: VERFAHREN

5. ANMELDUNG

- a) Beabsichtigt ein Teilnehmer, Unterstützung nach dieser Sektorvereinbarung zu gewähren, so teilt er dies mindestens zehn Kalendertage, bevor er eine Zusage macht, im Einklang mit Artikel 45 des Übereinkommens mit.
- b) Eine solche Mitteilung muss eine ausführliche Beschreibung des Projekts enthalten, in der ausgeführt wird, wie das Projekt die Unterstützungskriterien des Artikels 1 oder des Artikels 2 dieser Sektorvereinbarung erfüllt.
- c) Bei Projekten, die gemäß Anlage II dieser Sektorvereinbarung unterstützt werden, muss diese Mitteilung Angaben zu den angewandten technischen Normen oder Leistungsstandards sowie zu den erwarteten Emissionsreduktionen enthalten.

- d) Die Mitteilung zu Projekten, die nach Anlage II zu dieser Sektorvereinbarung unterstützt werden, muss das Ergebnis etwaiger Überprüfungen durch unabhängige Dritte enthalten.

KAPITEL IV: ÜBERWACHUNG UND ÜBERPRÜFUNG

6. KÜNFTIGE ARBEITEN

Die Teilnehmer kommen überein, die folgenden Punkte zu prüfen:

- a) laufzeitabhängige Risikoprämien,
- b) Bedingungen für mit fossilem Brennstoff befeuerte Energieerzeugungsanlagen mit niedrigem Schadstoffausstoß/hohem energetischem Wirkungsgrad, einschließlich Definition der CCS-Fähigkeit („CCS Readiness“, Fähigkeit zur CO₂-Sequestrierung),
- c) Netto-Nullenergiegebäude,
- d) Brennstoffzellenprojekte,
- e) Emissionsnormen,
- f) Emissionsanrechnung und -berichterstattung,
- g) Schiffsverkehr mit niedrigem Schadstoffausstoß.

7. ÜBERWACHUNG UND ÜBERPRÜFUNG

- a) Das Sekretariat berichtet jährlich über die Anwendung dieser Sektorvereinbarung. In diesem Bericht werden die Ergebnisse von Aussprachen nach Artikel 45 des Übereinkommens dokumentiert. Er enthält eine Zusammenfassung zur Veröffentlichung.
- b) Die Teilnehmer überprüfen regelmäßig den Geltungsbereich und die anderen Bestimmungen dieser Sektorvereinbarung. Zur Klarstellung: Eine Überprüfung findet bis Ende 2028 oder nach 50 von der CCSU erfassten Geschäften statt, je nachdem, was zuerst eintritt. Diese Überprüfung stützt sich auf die aus dem Mitteilungsprozess gewonnenen Erfahrungen sowie auf eine Beurteilung der Marktbedingungen für klimabezogene Technologien.

ANLAGE I: KRITERIEN FÜR DIE FÖRDERFÄHIGKEIT VON PROJEKTEN IM BEREICH KLIMASCHUTZ

Projektklasse und -typ	Begriffsbestimmung	Begründung	Standards	Besondere Bedingungen
PROJEKTKLASSE A: Ökologisch nachhaltige Stromerzeugung <i>[Enthält den genauen Inhalt von Artikel 1 und Anlage I sowie Stromerzeugung aus Wasserstoff.]</i>				
TYP 1: Projekte im Bereich erneuerbare Energie und Energieeffizienz bei Projekten im Bereich erneuerbare Energie	<i>Geltungsbereich des derzeitigen Artikels 1 und der derzeitigen Anlage I. Wir beabsichtigen nicht, hier unter „Begriffsbestimmung“ einfach nur Anlage I zu übernehmen und einzufügen, da die eigentliche Definition der förderfähigen Projekte in Artikel 1 enthalten ist; im Wesentlichen schlagen wir jedoch vor, hier den Geltungsbereich des derzeitigen Artikels 1 und der derzeitigen Anlage I ohne inhaltliche Änderung (d. h. kein Standard, entfällt) und mit den erforderlichen Textanpassungen formaler Art wiederzugeben.</i>			
TYP 2: Stromerzeugung aus gasförmigen und flüssigen	Bau und Betrieb von Stromerzeugungsanlagen, die Strom aus gasförmigen und flüssigen Brennstoffen	Stromerzeugung mit geringen Treibhausgasemissionen	Die Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen der Stromerzeugung liegen unter 100 g CO ₂ -Äq/kWh. Die Lebenszyklus-	25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i>

Brennstoffen aus erneuerbaren Quellen, einschließlich sauberen Wasserstoffs	aus erneuerbaren Quellen einschließlich sauberen Wasserstoffs erzeugen.		Treibhausgasemissionen sollten auf der Grundlage projektspezifischer Daten nach ISO 14067:2018 oder ISO 14064-1:2018 berechnet und von einem Dritten überprüft werden. Entweder werden beim Bau Messgeräte zur Überwachung physischer Emissionen, z. B. Methanleckagen, installiert oder es wird ein Programm zur Ortung und Reparatur von Leckagen eingeführt; oder im Betrieb werden physische Messungen von Methanemissionen gemeldet, und die Leckage wird beseitigt.	
<p>PROJEKTKLASSE B: Sanierungsprojekte in Anlagen mit fossilen Brennstoffen, Substitution fossiler Brennstoffe</p> <p><i>[Genauer Inhalt der Anlage II, Projektklasse A, Typ 1 und Projektklasse B. Wir weisen darauf hin, dass die Neunummerierung von Projektklasse A, Typ 1 in Artikel 6 Buchstabe c des Übereinkommens zum Ausdruck kommen sollte.]</i></p>				
<p><i>Übernehmen und Einfügen des derzeitigen Inhalts der Anlage II, Projektklasse A, Typ 1 und Projektklasse B.</i></p> <p><i>Erläuterungen: Wir schlagen vor, die Projektklasse A in zwei Klassen zu unterteilen, um eine klare Unterscheidung zwischen CCUS-Projekten als solchen (die viele Anwendungen haben können, nicht nur im Energiesektor, sondern auch im verarbeitenden Gewerbe, und die wir in die neue Projektklasse D verschoben haben) und Projekten mit Schwerpunkt auf der Stromerzeugung aus fossilen Brennstoffen (die alle zusammen in diese neue Projektklasse B aufgenommen werden sollten) vorzunehmen. Die EU hat bereits zuvor auf die Notwendigkeit der Aktualisierung der derzeitigen Standards in diesem Abschnitt hingewiesen, doch wir können vorerst zustimmen, diese Frage in einer späteren Phase der Aussprachen zu behandeln.</i></p>				
<p>PROJEKTKLASSE C: Energieeffizienz</p> <p><i>[Genauer Inhalt der Anlage II, Projektklasse C.]</i></p>				
<p><i>Übernehmen und Einfügen des derzeitigen Inhalts der Anlage II, Projektklasse C.</i></p>				
<p>PROJEKTKLASSE D: CO₂-Abscheidung, -Nutzung und -Speicherung</p> <p><i>[Geltungsbereich der derzeitigen Anlage II, Projektklasse A, Typ 2. Hier schlagen wir aktualisierte Standards vor, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass CCUS eine Schlüsseltechnologie zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in vielen industriellen Anwendungen ist und die Standards nicht auf die Abscheidungsrate, sondern auf die Wirksamkeit der Abscheidung ausgerichtet sein sollten; daher sollten CCUS-Projekte auch bei einer niedrigen Abscheidungsrate für Anreize infrage kommen. Die Begründung für die vorgeschlagenen neuen Standards besteht darin, dass CO₂-Leckagen den Wert von CCUS als Klimaschutzoption untergraben können. Daher sollte die Überwachung durch Regelungen auf politischem Wege gefördert werden.]</i></p>				
TYP 1: CCUS (CO₂-Abscheidung, -Nutzung und -Speicherung)-Projekte als solche	Bau und Betrieb von Anlagen zur CO ₂ -Abscheidung, -Nutzung und/oder -Speicherung einschließlich Tätigkeiten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Transport und der Infrastruktur stehen, die für den Betrieb wesentlich sind, wie Fahrzeuge und Schiffe.	<i>Übernehmen und Einfügen des derzeitigen Inhalts der Anlage II, Projektklasse A, Typ 2.</i>	Das von der Abscheideanlage an die Injektionsstelle transportierte CO ₂ führt nicht zu CO ₂ -Leckagen von mehr als 0,5 % der transportierten CO ₂ -Masse. Soweit Transport und/oder Speicherung von CO ₂ betroffen ist, sind geeignete Leckerkennungssysteme und ein Überwachungsplan mit regelmäßigen Berichten, die von den nationalen Behörden oder einem unabhängigen Dritten geprüft werden, vorhanden. Die geologische Speicherung von CO ₂ entspricht ISO 27914:2017.	<i>Übernehmen und Einfügen des derzeitigen Inhalts der Anlage II, Projektklasse A, Typ 2.</i>

PROJEKTKLASSE E: Stromspeicherung				
TYP 1: Stromspeicheranlagen	Bau und Betrieb von Anlagen, die Strom speichern und in Form von Strom wieder abgeben. Dies schließt Pumpspeicherkraftwerke ein.	Die Speicherung von Strom ermöglicht eine höhere Marktdurchdringung erneuerbarer Energie und eine bessere Steuerung der Nachfrage im Netz.	Umfasst die Tätigkeit chemische Energiespeicherung, entspricht das Speichermedium (Wasserstoff oder Ammoniak) den CCSU-Standards für die saubere Fertigung des entsprechenden Produkts.	25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i>
TYP 2: Herstellung und Recycling von Batterien	Herstellung von wiederaufladbaren Batterien sowie Batteriesätzen und Akkumulatoren für den Verkehr, die stationäre und dezentrale Energiespeicherung und andere industrielle Anwendungen. Dies schließt die Herstellung entsprechender Bauteile ein (Aktivmaterialien für Batterien, Batteriezellen, Gehäuse und elektronische Bauteile). Recycling von Altbatterien.	Batterien leisten einen wichtigen Beitrag zur Stromspeicherung sowie zum CO ₂ -armen Verkehr.	Kein Standard. Entfällt.	25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i>
PROJEKTKLASSE F: Übertragung und Verteilung von CO₂-armem Strom				
TYP 1: Übertragung und Verteilung von CO₂-armem Strom	Bau, Ausbau und Betrieb von Anlagen, die CO ₂ -armen Strom transportieren. Dies schließt den direkten Anschluss an CO ₂ -arme Quellen und ganze Netze ein, bei denen der durchschnittliche Netzfaktor über einen gleitenden Fünfjahreszeitraum den Standards entspricht.	Dies trägt zu einer höheren Durchdringung mit CO ₂ -armen Energiequellen bei.	CO ₂ -arme Energiequellen sind definiert als erneuerbare Quellen oder Quellen, bei denen die Treibhausgasemissionen durch die Stromerzeugung unter dem Schwellenwert von 100 g CO ₂ -Äq/kWh liegen, gemessen auf Lebenszyklusbasis. <i>[Wie bereits erwähnt – auch in unserem TEP-Papier – sind wir bereit, zusätzliche Förderkriterien zu erörtern.]</i>	25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i>
PROJEKTKLASSE G: Erzeugung von sauberem Wasserstoff, Wasserstoffübertragung, -verteilung und -speicherung				
TYP 1: Erzeugung von sauberem Wasserstoff	Bau und Betrieb von Anlagen, in denen Wasserstoff auf ökologisch nachhaltige Weise erzeugt wird, und/oder von Ausrüstung zur Erzeugung von Wasserstoff.	Eine nachhaltige Erzeugung und Nutzung von Wasserstoff ist eine Chance, die Treibhausgasemissionen in vielen Sektoren zu verringern, insbesondere in den Bereichen Energie, verarbeitendes Gewerbe und Verkehr.	Die Herstellung entspricht den Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen von weniger als 3 kg CO ₂ -Äq pro kg produziertem H ₂ . <i>[Die Standards sollten regelmäßig überprüft werden. Darauf könnte im Rahmen einer allgemeinen Überprüfungs Klausel hingewiesen werden.]</i>	25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i>
TYP 2: Wasserstofftransportnetze	Bau und Betrieb von Netzen für den Transport von Wasserstoff oder anderen CO ₂ -armen Gasen (d. h. aus erneuerbaren Quellen oder dem Standard für die Erzeugung von	Eine nachhaltige Erzeugung und Nutzung von Wasserstoff ist eine Chance, die Treibhausgasemissionen in vielen Sektoren zu verringern, insbesondere	Die Tätigkeit umfasst die Ortung und Reparatur von Leckagen bestehender Gasleitungen und anderer Netzkomponenten zur Verringerung von Methanleckagen.	25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i>

	sauberen Wasserstoff entsprechend). Umnutzung von Erdgasnetzen zu 100 % Wasserstoff und Nachrüstung von Erdgasnetzen, die die Integration von Wasserstoff und anderen CO ₂ -armen Gasen ermöglicht (d. h. eine höhere Beimischung von Wasserstoff und anderen CO ₂ -armen Gasen im System).	in den Bereichen Energie, verarbeitendes Gewerbe und Verkehr.		
TYP 3: Speicherung von Wasserstoff	Bau von Wasserstoffspeicheranlagen, Umwandlung bestehender unterirdischer Gasspeicheranlagen in Anlagen für die Wasserstoffspeicherung und Betrieb von Wasserstoffspeicheranlagen.	Eine nachhaltige Erzeugung und Nutzung von Wasserstoff ist eine Chance, die Treibhausgasemissionen in vielen Sektoren zu verringern, insbesondere in den Bereichen Energie, verarbeitendes Gewerbe und Verkehr.	Bei Projekten im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlagen sollte der in der jeweiligen Anlage gespeicherte Wasserstoff den hier in dieser Anlage festgelegten Standards für die Erzeugung von sauberem Wasserstoff entsprechen.	25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i>
PROJEKTKLASSE H: Fertigung mit niedrigem Schadstoffausstoß				
TYP 1: Erzeugung von sauberem Ammoniak	Herstellung von wasserfreiem Ammoniak mit niedrigem Schadstoffausstoß.	Förderung der Herstellung von sauberem Ammoniak und seiner Verwendungen, die das Potenzial haben, in mehreren Bereichen die Treibhausgasemissionen zu verringern.	Das Ammoniak wird aus sauberem Wasserstoff hergestellt, der nach den in dieser Anlage festgelegten Standards hergestellt wurde, oder aus Abwasser zurückgewonnen.	25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i>
TYP 2: Fertigung mit niedrigem Schadstoffausstoß in schwer dekarbonisierbaren Sektoren (darunter Zement, Eisen und Stahl, Aluminium)	Fertigung mit niedrigem Schadstoffausstoß einschließlich vollständiger Fertigungsanlagen und Teilen davon, Lieferung von Ausrüstung und direkt damit verbundener Infrastruktur und Erbringung zugehöriger Dienstleistungen.	Anreize für Hersteller, in schwer dekarbonisierbaren Sektoren zu nachhaltigen Verfahren überzugehen.	Die EU schlägt vor, die folgenden Tätigkeiten auf der Grundlage eines Referenzwerts für erstklassige Fertigungsanlagen mit geringerem Schadstoffausstoß für eine Förderung in Betracht zu ziehen: ¹ <u>Für Zement:</u> a) Grauzementklinker, bei dem die spezifischen Treibhausgasemissionen unter 0,722 t CO ₂ -Äq/Tonne Grauzementklinker liegen. b) Zement aus Grauklinker oder alternative hydraulische Bindemittel, wenn die spezifischen Treibhausgasemissionen durch die Herstellung des Klinkers und des Zements oder der alternativen Bindemittel weniger als 0,469 t CO ₂ -Äq je hergestellte Tonne Zement bzw. alternatives Bindemittel betragen.	25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i>

¹ Die Referenzwerte basieren auf der Benchmark im Rahmen des EU-Emissionshandelssystems (EHS), wobei Referenzwerte für Treibhausgasemissionen bei der Herstellung eines bestimmten Produkts von den durchschnittlichen Treibhausgasemissionsintensitäten der 10 % effizientesten Anlagen in der gesamten EU abgeleitet werden.

			<p><u>Für Eisen und Stahl:</u></p> <p>a) Eisen und Stahl, wenn die Treibhausgasemissionen, vermindert um die Emissionsmenge, die der Erzeugung von Restgasen zugewiesen ist, die folgenden, auf die verschiedenen Fertigungsschritte angewandten Werte nicht überschreiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Flüssiges Roheisen = 1,331 t CO₂-Äq/t des Produkts; b. Eisenerzsinter = 0,163 t CO₂-Äq/t des Produkts; c. Koks (ausgenommen Braunkohlenkoks) = 0,144 t CO₂-Äq/t des Produkts; d. Eisenguss = 0,299 t CO₂-Äq/t des Produkts; e. im Elektrolichtbogenverfahren gewonnener hochlegierter Stahl = 0,266 t CO₂-Äq/t des Produkts; f. im Elektrolichtbogenverfahren gewonnener Kohlenstoffstahl = 0,209 t CO₂-Äq/t des Produkts. <p>b) Stahl in Elektrolichtbogenöfen, in denen im Elektrolichtbogenverfahren Kohlenstahl oder hochlegierter Stahl hergestellt wird, mit einem Stahlschrotteeinsatz im Verhältnis zur Produktionsmenge von mindestens 70 % bei der Herstellung von hochlegiertem Stahl und 90 % bei der Herstellung von Kohlenstoffstahl.</p> <p><u>Für Aluminium:</u></p> <p>a) Primäraluminium, wenn die Wirtschaftstätigkeit folgenden Kriterien entspricht:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Die Treibhausgasemissionen übersteigen nicht 1,484 t CO₂-Äq je hergestellte Tonne Aluminium. b. Die durchschnittliche CO₂-Intensität der indirekten Treibhausgasemissionen übersteigt nicht 100 g CO₂-Äq/kWh. c. Der Stromverbrauch für den Fertigungsprozess übersteigt nicht 15,5 MWh/t Al. <p>b) Sekundäraluminium.</p> <p><i>[Die Standards sollten regelmäßig überprüft werden. Darauf könnte im Rahmen einer allgemeinen Überprüfungs Klausel hingewiesen werden.]</i></p>	
--	--	--	---	--

PROJEKTKLASSE I: Emissionsfreier oder -armer Verkehr				
TYP 1: Emissionsfreier Verkehr und unterstützende Infrastruktur	Flotten ohne direkte Emissionen einschließlich Fahrzeugen für den Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr sowie dazugehörige Infrastruktur ² , die für den Betrieb solcher Fahrzeuge unerlässlich ist.	Der Übergang zu Flotten ohne oder mit geringen direkten Auspuffemissionen ist für die Eindämmung des Klimawandels von entscheidender Bedeutung.	Die direkten CO ₂ -Abgasemissionen der beweglichen Güter sind gleich null. Nur im Güterverkehr: Die Fahrzeuge, Züge, Wagen oder Schiffe sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt, und die Infrastruktur ist nicht für den Transport oder die Speicherung fossiler Brennstoffe bestimmt.	25 Jahre. [zu erörtern]
TYP 2: Schiffsverkehr mit niedrigem Schadstoffausstoß.	Wasserfahrzeuge mit niedrigem Schadstoffausstoß.	Der Übergang zu Flotten ohne oder mit geringen direkten Auspuffemissionen ist für die Eindämmung des Klimawandels von entscheidender Bedeutung.	<p><u>Für die Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt:</u> Hybridschiffe und dual betriebene Schiffe beziehen im Normalbetrieb ihre Energie zu mindestens 50 % aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder aus Batteriestrom.</p> <p><u>Für den Güterbinnenverkehr:</u> Die anhand des von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) entwickelten Energieeffizienz-Betriebsindikators berechneten (bzw. bei neuen Schiffen geschätzten) direkten CO₂-Abgasemissionen pro Tonnenkilometer der Schiffe liegen 50 % unter dem durchschnittlichen, auf einem internationalen oder anderen anerkannten Standard beruhenden Bezugswert für CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge.</p> <p><u>Für die Personen- und Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt sowie für Schiffe für den Hafenbetrieb, Hilfstätigkeiten und den spezialisierten Betrieb:</u> Hybridschiffe oder dual betriebene Schiffe beziehen im Normalbetrieb auf See oder im Hafen ihre Energie zu mindestens 25 % aus Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder aus Batteriestrom. Alternativ haben die Schiffe einen Energieeffizienzindex (EEDI) der IMO erreicht, der 10 % unter den anwendbaren EEDI-Anforderungen liegt, wenn die Schiffe mit Kraftstoffen, die keine direkten CO₂-Abgasemissionen verursachen, oder mit Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen betrieben werden können.</p> <p><u>Ermöglichung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Wasser:</u> Wenn Schiffe ausschließlich für Küsten- und Kurzstreckenseeverkehrsdienste</p>	25 Jahre. [zu erörtern]

²

Dies umfasst: Für den Straßenverkehr: Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von elektrischen Ladeanlagen und Wasserstofftankstellen. Für den Schienenverkehr: bahngesicherte Verkehrsinfrastruktureinrichtungen gemäß der Eisenbahn-Sektorvereinbarung (RSU) sowie elektrifizierte streckenseitige Infrastruktur und zugehörige Teilsysteme, Elektrifizierung bestehender Infrastruktur und Anlagen, die für den Übergang von anderen Verkehrsträgern zum Schienenverkehr ohne direkte Emissionen bestimmt sind. Für den Schiffsverkehr: Elektroladestationen und Wasserstoffbetankung, Infrastruktur für die landseitige Stromversorgung von Schiffen am Liegeplatz, für den hafeneigenen Betrieb ohne direkte Emissionen und Anlagen für den Übergang von anderen Verkehrsträgern zum Schiffsverkehr ohne direkte Emissionen.

			<p>eingesetzt werden, die eine Verlagerung der derzeit auf dem Landweg beförderten Güter auf den Seeweg ermöglicht, ist es ausreichend, wenn die direkten CO₂-Abgasemissionen von Schiffen, die nach dem EEDI der IMO berechnet werden, 50 % unter dem durchschnittlichen, auf einem internationalen oder anderen anerkannten Standard beruhenden Bezugswert für CO₂-Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge liegen.</p> <p><i>[Wir schlagen vor, diesen Projekttyp 2025 zu überprüfen. Darauf könnte im Rahmen einer allgemeinen Überprüfungs Klausel hingewiesen werden.]</i></p>	
<p>TYP 3: Nachrüstung und Aufrüstung für den Schiffsverkehr</p>	<p>Nachrüstung und Aufrüstung von Schiffen zur Verringerung der Emissionen.</p>	<p>Der Übergang zu Flotten ohne oder mit geringen direkten Auspuffemissionen ist für die Eindämmung des Klimawandels von entscheidender Bedeutung.</p>	<p>Der Kraftstoffverbrauch des Schiffes wird um mindestens 10 %, ausgedrückt in Liter Kraftstoff pro Tonnenkilometer, verringert, was durch eine Vergleichsberechnung eindeutig nachgewiesen wird. Die nachgerüsteten Schiffe sind nicht für den Transport fossiler Brennstoffe bestimmt.</p> <p><i>[Wir schlagen vor, diesen Projekttyp 2025 zu überprüfen. Darauf könnte im Rahmen einer allgemeinen Überprüfungs Klausel hingewiesen werden.]</i></p>	<p>25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i></p>
<p>TYP 4: CO₂-arme Flughafeninfrastruktur</p>	<p>Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb einer CO₂-armen Flughafeninfrastruktur, d. h. für den Betrieb von Luftfahrzeugen ohne CO₂-Abgasemissionen, für die ortsfeste Versorgung der Luftfahrzeuge mit Bodenstrom und vorkonditionierter Luft oder für die Emissionsneutralität des flughafeneigenen Betriebs.</p>	<p>Der Übergang zu Flotten ohne oder mit geringen direkten Auspuffemissionen ist für die Eindämmung des Klimawandels von entscheidender Bedeutung.</p>	<p>Kein Standard. Entfällt.</p>	<p>25 Jahre. <i>[zu erörtern]</i></p>