



Germanwatch e.V. · Stresemannstr. 72 · D-10963 Berlin

Berlin, den 03. Mai 2023

## **Nachhaltige Investitionen – EU-Umwelttaxonomie: Rückmeldung zu den Entwürfen der EU KOM (vom 05.04.2023)**

### **Überblick**

Es ist positiv, dass alle sechs festgelegten Nachhaltigkeitsbereiche mit den Vorschlägen der KOM angesprochen wurden. Aber in Bezug auf die Vorschläge zu

- Kreislaufwirtschaft
- Biodiversität
- Veränderungen bei Minderung des Klimawandels

haben wir erheblich Bedenken identifiziert. Außerdem sollte kritisch darauf hingewiesen werden, dass viele Aktivitäten, die die Platform on Sustainable Finance (PSF) eingeschlossen hatte, im Entwurf der KOM ausgelassen wurden (bspw. Manufacture of chemicals, of chemical products; agriculture, forestry, fisheries). Die Aufnahme der Aktivitäten in die Taxonomie würde Anreize für die Branchen setzen nachhaltige und umweltschonende Investitionen zu tätigen. Solange die chemische Produktion nicht eingeschlossen ist, muss Appendix C ohne Abschwächung erhalten bleiben.

### **Kreislaufwirtschaft**

#### **1. Manufacturing**

Der Vorschlag zur Tätigkeit 1.1. Herstellung von Kunststoffverpackungen ist aufgrund der nicht argumentativ unterlegten Abschwächung im Vergleich zur Empfehlung der PSF inakzeptabel und die ursprüngliche Formulierung sollte beibehalten werden.

Ein weiterer Punkt ist, dass obwohl Kunststoffe, die aus fossilen Brennstoffen hergestellt werden, auslaufen sollten, diese Notwendigkeit in den DNSH Kriterien für den Klimaschutz nicht berücksichtigt werden. Für das DNSH-Kriterium Klimaschutz sollte es nicht ausreichen zu sagen, dass die THG-Emissionen während des Lebenszyklus geringer sind als die Emissionen aus neuen fossilen Rohstoffen.

### **Biodiversität**

#### **1.1. Conservation, including restoration, of habitats, ecosystems and species**

Um die neuesten Entwicklungen im Schutz der Biodiversität zu reflektieren, sollte eine Referenz zum Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework (2022) hinzugefügt werden. Ein engerer Fokus auf die globalen GBF-Ziele würde dazu beitragen, dass die Taxonomie Kriterien auch mit den global gesetzten Prioritäten übereinstimmen.

Der von der PSF im März 2022 veröffentlichte Vorschlag enthält einen sehr ausdrücklichen Ausschluss jeglicher Kompensationen/offsets. Der Vorschlag der KOM hat den Vorschlag der PSF durch Hinzufügen des Wortes "only" erheblich abgeschwächt. Die PSF hat eine ausführliche Begründung geliefert, warum ein Ausschluss von Offsets (besonders für conservation activities) wichtig ist. Es sollte unbedingt am ursprünglichen Vorschlag der PSF festgehalten werden.

Außerdem sollte der Verweis zur EU Biodiversitätsstrategie für 2030 unter 3.1., wie es die PSF empfohlen hat, wieder aufgenommen werden. Dies ist hinsichtlich Vermeidung von Überschwemmungs- und Dürreerisiken wichtig, da die EU Strategie auf die Wiederherstellung von Feucht- und Überschwemmungsgebiete verweist.

Auch wurden bei Aktivität 1.1. (Biodiversität) die Empfehlungen der PSF abgeschwächt: Während die PSF für diese Aktivität drei verschiedene Aktivitäten vorsah, enthält der Vorschlag der KOM nur noch eine einzige. Dabei wurde bspw. auch der Zeitraum für die Überarbeitung von Wiederherstellungs- und Erhaltungsplänen für Schutzgebiete verlängert. Die PSF hatte 5 Jahre vorgeschlagen. Ebenso wurde der der Verweis auf Umweltverträglichkeitsprüfungen von der KOM nicht hinzugefügt, den die PSF innehatte. Der Vorschlag der PSF sollte auch in diesem Aspekt umgesetzt werden.

Seite 1 von 2

Die Nichtberücksichtigung der in einigen Sektoren erheblichen Umweltauswirkungen entlang der Wertschöpfungskette widerspricht dem Ansatz der KOM in der EUDR und dem CSDDD-Entwurf. Eine Tätigkeit kann keinen „substanziellen Beitrag“ im Sinne der Taxonomie leisten, wenn sie indirekt für sozialen oder ökologischen Schaden in der Lieferkette verantwortlich ist. Neubauten (Annex II, 3.1) benötigen Materialien, die hohe Entwaldungsrisiken aufweisen. Diese müssen in neuen, zusätzlichen DNSH-Kriterien abgebildet werden, da die existierenden DNSH-Kriterien zur biologischen Vielfalt in Anhang D der Taxonomie-Verordnung den Schutz vor Entwaldung in der Lieferkette nicht sicherstellen.

## Eindämmung des Klimawandels

### 6. Transport

#### *6.7 Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt und 6.8 Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt*

Die KOM sollte die neu vorgeschlagenen Abmilderungskriterien für Binnenschiffe unter Kriterium (c) zurückziehen. Die Binnenschifffahrt kann mit batterieelektrischen und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologien vollständig dekarbonisiert werden. Dies ist möglich, da diese keine Abgasemissionen, keine Luftverschmutzung und keinen Maschinenlärm an Bord verursachen. Anstatt einen Null-Auspuff-Emissionsstandard für umweltfreundliche Binnenschiffe beizubehalten, hat es die KOM mit ihrem Veränderungsvorschlag ermöglicht Verbrennungsmotoren in der Binnenschifffahrt auf unbestimmte Zeit weiter zu verwenden. Somit können Unternehmen auf nicht nachhaltige oder nicht skalierbare Biokraftstoffe zurückgreifen, statt in emissionsfreie Schiffe zu investieren.

#### *6.10 See- und Küstenschifffahrt, Schiffe für den Hafenbetrieb und Hilfstätigkeiten*

Kriterium (e) wurde von der PSF nicht empfohlen. Dies könnte ein Schlupfloch in der Taxonomie schaffen, indem Schiffe, die noch mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, auf unbestimmte Zeit als "grüne" gekennzeichnet werden. Somit sollte das Kriterium (e) aus 6.10 gestrichen werden. Denn der EEDI-Standard der IMO hat sich vermehrt als fehlerhaft erwiesen und spiegelt die reale Betriebseffizienz von Schiffen nicht wider. Die gleichen Bedenken bestehen für die Aktivität 6.11 Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt und das Hinzufügen des Kriteriums (d).

#### *6.18 Leasing von Luftfahrzeugen*

Die Kriterien des Entwurfs in **6.18** Leasing von Luftfahrzeugen sind nicht mit der Taxonomieverordnung, insbesondere Artikel 10.2 und Artikel 19, abgestimmt und lassen vieles unklar. Die Vorschläge zu den Kriterien der KOM bringen den Luftverkehr nicht auf den Weg, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und bedürfen somit erheblicher Verbesserungen.

Bspw. widerspricht der Entwurf der Kriterien den in Artikel 10.2 beschriebenen Bedingungen für die Bindung kohlenstoffintensiver Anlagen. Ein Flugzeug kann im Durchschnitt etwa 30 Jahre lang betrieben werden. Somit könnten Flugzeuge, die die technischen Screening-Kriterien b) Abschnitt 3.21. erfüllen, auch im Jahr 2050 noch in Betrieb sein, obwohl sie die Ziele zur Verringerung der Luftverkehrsemissionen nicht erfüllen, da sie für ihren Betrieb überwiegend von fossilen Brennstoffe abhängen.

Um härtere Umbrüche für den Sektor und Arbeitsplätze zu vermeiden müssen HEUTE klar die Weichen auf klimakompatiblen Flugverkehr gestellt werden.

#### *6.19 Passagier- und Frachtluftverkehr*

Die Anforderungen in **6.19** Passagier- und Frachtluftverkehr bezüglich des Mindest-SAF-Einsatzes in den Kriterien d) und e) sind zu niedrig. Außerdem sollte das Luftverkehrsaufkommen massiv reduziert werden, um die Klimaziele zu erreichen. Wie alle Kriterien im Entwurf des DAs rund um Flugzeuge, berücksichtigen die Kriterien dies nicht.

#### *3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen*

Ähnliche Bedenken bestehen in Bezug auf die Tätigkeit **3.21** Herstellung von Luftfahrzeugen, bspw. sollten die CO<sub>2</sub>-Standards für Flugzeuge gemäß Kriterium c) deutlich ambitionierter sein als die vorgeschlagenen CO<sub>2</sub>-Standards.