

# EU-taxonomin:

Tolkning av kriterier för

6.14 Infrastruktur för järnvägstransport

6.15 Infrastruktur som möjliggör vägtransport  
och kollektivtrafik

6.16 Infrastruktur som möjliggör koldioxidsnål sjöfart



BYGGFÖRETAGEN

## Innehåll

Bakgrund och Inledning.....	2
Tolkningar av byggföretagens arbetsgrupp.....	3
6.14 Infrastruktur för järnvägstransport.....	3
6.15 Infrastruktur som möjliggör vägtransport och kollektivtrafik.....	6
6.16 Infrastruktur som möjliggör koldioxidsnål sjöfart.....	10
Bilagor och länkar.....	11

## Bakgrund och Inledning

EU:s handlingsplan för en hållbar ekonomi (Sustainable Finance) är en viktig del av EU:s insatser för att uppnå satta hållbarhets- och klimatmål. Syftet är att nå Parisavtalet och FN:s Agenda för hållbar utveckling. Av totalt sex hållbarhetsmål är kriterier för att bidra till två hittills publicerade:

- Mål 1 Begränsning av klimatförändringar (Annex 1)
- Mål 2 Anpassning till klimatförändringar (Annex 2)

För respektive mål innehåller Taxonomin kriterier (*Technical Screening Criteria*, TSC) för hur en ekonomisk aktivitet väsentligt kan bidra till just det målet samt kriterier för att aktiviteten inte orsakar betydande skada övriga mål.

Kriterier för att väsentligt bidra benämns *Substantial contribution* och kriterier för att inte orsakar betydande skada benämns *Do No Significant Harm*, DNSH. Kriterier som är för att Väsentligt bidra till ett av målen kan återkomma som DNSH-krav för ett annat mål. Kravnivåerna kan dock skilja sig om kriterierna är ”väsentligt bidra” eller ”inte orsakar betydande skada”.

Föreliggande dokument är ett tolkningsdokument gemensamt framtaget under 2023-2024 av en arbetsgrupp i Byggföretagens taxonominätverk. Dokumentet listar tolkningar hur olika krav för de ekonomiska aktiviteterna 6.14 Infrastruktur för järnvägstransport, 6.15 Infrastruktur som möjliggör vägtransport och kollektivtrafik samt 6.16 Infrastruktur som möjliggör koldioxidsnål sjöfart enligt Taxonomin kan uppfyllas.

## Tolkningar av byggföretagens arbetsgrupp

### 6.14 Infrastruktur för järnvägstransport

Typ av kriterium	Kriterium	Byggföretagens arbetsgrupps tolkning (2023-01-27)
<b>Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar</b>	<p>1. Verksamheten uppfyller ett av följande kriterier:</p> <p>(a) Infrastrukturen (enligt definitionen i bilaga II.2 till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797) utgörs av någondera av följande:</p> <p>i) Elektrifierad markbaserad infrastruktur eller tillhörande delsystem: infrastruktur, energi, fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, och markbaserad trafikstyrning och signalering, enligt definitionen i bilaga II.2 till direktiv (EU) 2016/797,</p> <p>ii) Ny och befintlig markbaserad infrastruktur och tillhörande delsystem där det finns en elektrifieringsplan med avseende på spår och, i den utsträckning det är nödvändigt för eldriven tågtrafik, med avseende på sidospår, eller där infrastrukturen kommer att kunna användas med noll koldioxidutsläpp i form av avgaser inom tio år från det att verksamheten inleds: infrastruktur, energi, fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, och markbaserad trafikstyrning och signalering, enligt definitionen i bilaga II.2 till direktiv (EU) 2016/797,</p> <p>iii) Fram till 2030, befintlig markbaserad infrastruktur och tillhörande delsystem som inte ingår i det transeuropeiska transportnätet och dess vägledande utvidgningar till tredjeländer eller i något nationellt, övernationellt eller internationellt avgränsat nät av viktiga järnvägslinjer: infrastruktur, energi, fordonsbaserad trafikstyrning och signalering, och markbaserad trafikstyrning och signalering, enligt definitionen i bilaga II.2 till direktiv (EU) 2016/797.</p> <p>(b) Infrastrukturen och installationerna är avsedda för omlastning av gods mellan transportsätt: terminalinfrastruktur och terminalöverbyggnader för lastning, lossning och omlastning av varor.</p> <p>(c) Infrastrukturen och installationerna är avsedda för överföring av passagerare från järnväg till järnväg eller från andra transportsätt till järnväg.</p>	<p>Om den spårbundna trafiken är elektrifierad/skall elektrifieras är kriteriet uppfyllt.</p> <p>Vi tolkar det som att det är omlastning till/från elektrifierad järnvägsinfrastruktur som avses i punkt b) och c).</p> <p>Även tunnelbana och spårvagn bedöms ingå i denna typ av infrastruktur.</p>
<b>Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar</b>	<p>2. Infrastrukturen är inte avsedd för transport eller lagring av fossila bränslen.</p>	<p>Vår tolkning av "avsedd för" är att järnvägsinfrastruktur som byggs med den uttryckliga avsikten att huvudsakligen transportera eller lagra fossila bränslen, t ex i anslutning till raffinaderier, inte får inkluderas.</p> <p>All övrig järnvägsinfrastruktur ingår.</p>

<b>DNSH Anpassning till klimatförändringar</b>	<i>Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg A till denna bilaga:</i>	<a href="#">Rekommendation kring tillämpning av Klimatrisk- och sårbarhetsanalys under utarbetning</a>
<b>DNSH Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser</b>	<i>Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga.</i>	<a href="#">Samma tolkning som för 7.1</a>
<b>DNSH Omställning till en cirkulär ekonomi</b>	<p>Minst 70 viktprocent av det ofarliga bygg- och rivningsavfallet (med undantag av naturligt förekommande material som avses i kategori 17 05 04 i den europeiska förteckningen över avfall, som upprättats enligt beslut 2000/532/EG) från byggarbetsplatsen förbereds för återanvändning, återvinning eller annan materialåtervinning, inklusive återfyllnadsmaterial där avfall används för att ersätta andra material, i enlighet med avfallshierarkin och EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall. [bilaga 1]</p>	<a href="#">Samma tolkning som för 7.1, se även separat förteckning över avfallsslag enligt BEAst</a>
<b>DNSH Omställning till en cirkulär ekonomi</b>	<p>Verksamhetsutövarna begränsar avfallsgenereringen i processrelaterad konstruktion och rivning, i enlighet med EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall, och tar hänsyn till de bästa tillgängliga teknikerna och använder sig av selektiv rivning för att möjliggöra bortscaffande och säker hantering av farliga ämnen och underlätta återanvändning och återvinning av hög kvalitet genom selektivt bortscaffande av material, med hjälp av de sorteringsystem som finns tillgängliga för bygg- och rivningsavfall.</p>	<a href="#">Samma tolkning som för 7.1</a>

<p><b>DNSH</b> <b>Förebyggande och bekämpning av föroreningar</b></p>	<p>Om lämpligt, med tanke på hur pass känsligt det berörda området är, i synnerhet i termer av den befolkning som berörs, minskas buller och vibrationer från användningen av infrastrukturen genom införande av diken, bullerplank eller andra åtgärder som överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG . [bilaga 1]</p>	<p>Detta uppfylls genom att följa svensk lagstiftning</p>
<p><b>DNSH</b> <b>Förebyggande och bekämpning av föroreningar</b></p>	<p>Åtgärder vidtas för att minska buller, damm och förorenande utsläpp under bygg- eller underhållsarbeten.</p>	<p><a href="#">Samma tolkning som för 7.1</a></p>
<p><b>DNSH</b> <b>Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem</b></p>	<p><i>Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga.</i></p>	<p><a href="#">Rekommendation kring tillämpning av Tillägg D under utarbetning</a></p>

## 6.15 Infrastruktur som möjliggör vägtransport och kollektivtrafik

Typ av kriterium	Kriterium	Byggföretagens arbetsgrupps tolkning
	<p>1. Vid den ekonomiska verksamheten har fysiska och icke-fysiska lösningar (anpassningslösningar) tillämpats som betydligt minskar de viktigaste fysiska klimatrisker som är väsentliga för den verksamheten.</p>	<p>Vi tolkar det som att den ekonomiska aktiviteten (och omsättningen som speglar denna) är "hela vägen", inte bara anpassningsåtgärden. "betydligt minskar" baseras på en bedömning.</p>
<p><b>Väsentligt bidrag till anpassning till klimatförändringar</b></p>	<p>2. De fysiska klimatrisker som är väsentliga för verksamheten har identifierats bland dem som förtecknas i <i>tillägg A</i> till denna bilaga genom en robust klimatrisk- och sårbarhetsanalys med följande steg:</p> <p>(a) Prövning av behovet av analys av verksamheten för att identifiera vilka fysiska klimatrisker från förteckningen i tillägg A till denna bilaga som kan påverka den ekonomiska verksamhetens resultat under dess förväntade livslängd.</p> <p>(b) Om det bedöms att verksamheten berörs av en eller flera av de fysiska klimatrisker som förtecknas i tillägg A till denna bilaga görs en klimatrisk- och sårbarhetsanalys för att avgöra hur betydande de fysiska klimatriskerna är för den ekonomiska verksamheten.</p> <p>(c) En bedömning av anpassningslösningar som kan minska den identifierade fysiska klimatrisker.</p> <p>Klimatrisk- och sårbarhetsanalysen står i proportion till verksamhetens omfattning och förväntade livslängd, på så sätt att</p> <p>(a) analysen av verksamheter med en förväntad livslängd på mindre än tio år åtminstone görs med hjälp av klimatprojektioner i minsta lämpliga skala,</p> <p>(b) analysen av all annan verksamhet görs med hjälp av avancerade klimatprojektioner med högsta tillgängliga upplösning för en rad befintliga framtidsscenarier som stämmer överens med verksamhetens förväntade livslängd, inbegripet klimatprojektionsscenarier på minst 10–30 år för större investeringar.</p>	<p><a href="#">Se "Rekommendation kring klimatrisk- och sårbarhetsanalys", Byggföretagen/Fastighet sägarna</a></p>
<p><b>Väsentligt bidrag till anpassning till klimatförändringar</b></p>	<p>3. Klimatprojektionerna och konsekvensbedömningen bygger på bästa praxis och tillgängliga riktlinjer och tar hänsyn till senaste vetenskapliga rön för sårbarhets- och riskanalys och relaterade metoder i enlighet med de senaste rapporterna från Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPPC), expertgranskade vetenskapliga publikationer och modeller med öppen källkod eller betalmodeller.</p>	<p><a href="#">Se "Rekommendation kring klimatrisk- och sårbarhetsanalys", Byggföretagen/Fastighet sägarna</a></p>

<p><b>Väsentligt bidrag till anpassning till klimatförändringar</b></p>	<p>4. Följande gäller för de anpassningslösningar som genomförs:</p> <p>(a) De påverkar inte negativt anpassningsåtgärderna eller motståndskraften mot fysiska klimatrisker hos andra människor, naturen, kulturarv, tillgångar eller annan ekonomisk verksamhet.</p> <p>(b) De gynnar naturbaserade lösningar eller förlitar sig i möjligaste mån på blå eller grön infrastruktur.</p> <p>(c) De är förenliga med lokala, sektoriella, regionala eller nationella anpassningsplaner och anpassningsstrategier.</p> <p>(d) De övervakas och mäts mot på förhand fastställda indikatorer, och korrigerande åtgärder övervägs om dessa indikatorer inte uppfylls.</p> <p>(e) Om den lösning som genomförs är fysisk och består av en verksamhet för vilken tekniska granskningskriterier har angetts i denna bilaga, uppfyller lösningen de tekniska granskningskriterierna för att inte orsaka betydande skada för den verksamheten.</p>	<p><a href="#">Se "Rekommendation kring klimatrisk- och sårbarhetsanalys", Byggföretagen/Fastighet sägarna</a></p>
<p><b>DNSH Begränsning av klimatförändringarna</b></p>	<p>Infrastrukturen är inte avsedd för transport eller lagring av fossila bränslen.</p>	<p>Vår tolkning av "avsedd för" är att väginfrastruktur som byggs med den uttryckliga avsikten att huvudsakligen transportera eller lagra fossila bränslen, t ex i anslutning till raffinaderier, inte får inkluderas. All övrig väginfrastruktur ingår.</p>

<p><b>DNSH Begränsning av klimatförändringarna</b></p>	<p>Vad gäller ny infrastruktur eller en större renovering har infrastrukturen klimatsäkrats i enlighet med lämpliga metoder för klimatsäkring som inbegriper koldioxidavtryck och en tydligt fastställd skuggkostnad för kol. Sådana koldioxidavtryck omfattar scope 1–3-utsläpp och visar att infrastrukturen inte leder till ytterligare relativa växthusgasutsläpp baserat på försiktiga antaganden, värden och förfaranden.</p>	<p><u><a href="#">EU-kommissionens tekniska vägledning om klimatsäkring av infrastruktur under perioden 2021–2027 (16.9.2021, 2021/C 373/01) bör tillämpas</a></u></p>
<p><b>DNSH Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser</b></p>	<p><i>Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga.</i></p>	<p><u><a href="#">Se tolkning för aktivitet 7.1</a></u></p>
<p><b>DNSH Omställning till en cirkulär ekonomi</b></p>	<p>Minst 70 viktprocent av det ofarliga bygg- och rivningsavfallet (med undantag av naturligt förekommande material som avses i kategori 17 05 04 i den europeiska förteckningen över avfall, som upprättats enligt beslut 2000/532/EG) från byggarbetsplatsen förbereds för återanvändning, återvinning eller annan materialåtervinning, inklusive återfyllnadsmaterial där avfall används för att ersätta andra material, i enlighet med avfallshierarkin och EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall</p>	<p><u><a href="#">Se tolkning för aktivitet 7.1</a></u></p>



<p><b>DNSH Omställning till en cirkulär ekonomi</b></p>	<p>Verksamhetsutövarna begränsar avfallsgenereringen i processrelaterad konstruktion och rivning, i enlighet med EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall, och tar hänsyn till de bästa tillgängliga teknikerna och använder sig av selektiv rivning för att möjliggöra bortskaffande och säker hantering av farliga ämnen och underlätta återanvändning och återvinning av hög kvalitet genom selektivt bortskaffande av material, med hjälp av de sorteringsystem som finns tillgängliga för bygg- och rivningsavfall.</p>	<p><a href="#">Se tolkning för aktivitet 7.1</a></p>
<p><b>DNSH Förebyggande och bekämpning av föroreningar</b></p>	<p>I förekommande fall minskas buller och vibrationer från användningen av infrastrukturen genom införande av diken, bullerskydd eller andra åtgärder och i överensstämmelse med direktiv 2002/49/EG.</p>	<p>Detta uppfylls genom att följa svensk lagstiftning</p>
<p><b>DNSH Förebyggande och bekämpning av föroreningar</b></p>	<p>Åtgärder vidtas för att minska buller, vibrationer, damm och förorenande utsläpp under bygg- eller underhållsarbeten.</p>	<p>Detta uppfylls genom att följa svensk lagstiftning</p>
<p><b>DNSH Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem</b></p>	<p><i>Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga.</i></p>	<p><a href="#">Se tolkning för aktivitet 7.1</a></p>
<p><b>DNSH Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem</b></p>	<p>Om så är relevant säkerställer underhåll av vegetationen längs med infrastrukturen för vägtransport att invasiva arter inte sprider sig.</p>	<p><a href="#">Naturvårdsverkets lista över invasiva arter bör ligga till grund definitionen av invasiva arter:</a></p> <p><a href="https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/invasiva-frammande-arter/Arter/">https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/invasiva-frammande-arter/Arter/</a></p> <p><a href="#">Denna punkt är endast relevant i de fall där drift och underhåll av väginfrastruktur ingår.</a></p>
<p><b>DNSH Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem</b></p>	<p>Riskbegränsande åtgärder har vidtagits för att undvika kollisioner med vilda djur.</p>	<p><a href="#">Tillämpning av Trafikverkets dokument VGU – Vägars och gators utformning bedöms medföra att kravet uppfylls.</a></p>

## 6.16 Infrastruktur som möjliggör koldioxidsnål sjöfart

Typ av kriterium	Kriterium	Byggföretagens arbetsgrupps tolkning (2023-01-27)
Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar	1. Verksamheten uppfyller ett eller flera av följande kriterier: (a) Infrastrukturen är avsedd för drift av fartyg med noll direkta koldioxidutsläpp (i form av avgaser): elektrisk laddning, kvävebaserad tankning. (b) Infrastrukturen är avsedd för tillhandahållande av landström till fartyg i hamn. (c) Infrastrukturen är avsedd för hamnens egen verksamhet med noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser. (d) Infrastrukturen och installationerna är avsedda för omlastning av gods mellan transportsätt: terminalinfrastruktur och terminalöverbyggnader för lastning, lossning och omlastning av varor.	I begreppet "avsedd för" tolkar vi även in "som möjliggör"  "Hamnens egen verksamhet" tolkar vi som utrustning som används i verksamheten, t ex traverser, truckar etc  "Noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser" tolkar vi som att ingen förbränning av kolbaserade bränslen är tillåten, varken fossila eller biogena (vi har identifierat en felöversättning från den engelska versionen "kväve" skall vara "väte")  "Omlastning av gods mellan transportsätt" tolkar vi som omlastning mellan sjöfart och annat transportsätt
Väsentliga bidrag till begränsningen av klimatförändringar	2. Infrastrukturen är inte avsedd för transport eller lagring av fossila bränslen.	Vår tolkning av "avsedd för" är att sjöfartsinfrastruktur som byggs med den uttryckliga avsikten att huvudsakligen transportera eller lagra fossila bränslen, t ex i anslutning till raffinaderier, inte får inkluderas. All övrig sjöfartsinfrastruktur ingår.
DNSH Anpassning till klimatförändringar	<i>Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg A till denna bilaga.</i>	<a href="#">Rekommendation kring tillämpning av Klimatrisk- och sårbarhetsanalys under utarbetning</a>
DNSH Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser	Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg B till denna bilaga.	<a href="#">Samma tolkning som för 7.1</a>
DNSH Omställning till en cirkulär ekonomi	Minst 70 viktprocent av det ofarliga bygg- och rivningsavfallet (med undantag av naturligt förekommande material som avses i kategori 17 05 04 i den europeiska förteckningen över avfall, som upprättats enligt beslut 2000/532/EG) från byggarbetsplatsen förbereds för återanvändning, återvinning eller annan materialåtervinning, inklusive återfyllnadsmaterial där avfall används för att ersätta andra material, i enlighet med avfallshierarkin och EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall.	<a href="#">Samma tolkning som för 7.1, se även separat förteckning över avfalls slag enligt BEAst</a>

<b>DNSH Omställning till en cirkulär ekonomi</b>	Verksamhetsutövarna begränsar avfallsgenereringen i processrelaterad konstruktion och rivning, i enlighet med EU:s protokoll för bygg- och rivningsavfall, och tar hänsyn till de bästa tillgängliga teknikerna och använder sig av selektiv rivning för att möjliggöra bortskaffande och säker hantering av farliga ämnen och underlätta återanvändning och återvinning av hög kvalitet genom selektivt bortskaffande av material, med hjälp av de sorteringsystem som finns tillgängliga för bygg- och rivningsavfall.	<a href="#">Samma tolkning som för 7.1</a>
<b>DNSH Förebyggande och bekämpning av föroreningar</b>	Åtgärder vidtas för att minska buller, vibrationer, damm och förorenande utsläpp under bygg- eller underhållsarbeten.	<a href="#">Samma tolkning som för 7.1</a>
<b>DNSH Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem</b>	<i>Verksamheten uppfyller de kriterier som anges i tillägg D till denna bilaga.</i>	<a href="#">Rekommendation kring tillämpning av Tillägg D under utarbetning</a>

## Bilagor och länkar

- Level(s) [https://environment.ec.europa.eu/topics/circular-economy/levels\\_en](https://environment.ec.europa.eu/topics/circular-economy/levels_en)
- Rekommendation kring klimatrisk- och sårbarhetsanalys i enlighet med EU-taxonomin (Länk till pdf)
- Resurs – och avfallsriktlinjer vid byggande och rivning <https://byggforetagen.se/foretagsservice/amnen/resurs-och-avfallshantering/>
- EU-taxonomi BEAST Beräkningsmetod utsorteringsgrad återvinning DNSH-kriterium 70 proc April 2023 ( Länk till excelfil)
- EU Construction and Demolition Waste Protocol and Guidelines [https://single-market-economy.ec.europa.eu/news/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-2018-09-18\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/news/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-2018-09-18_en)
- Typkoder för fastigheter <https://www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/fastighet/fastighetstaxering/typkoder.4.3f4496fd14864cc5ac9126d.html>
- Fastighetsägarnas tolkning av topp 15% nivåer enligt Taxonomin <https://www.fastighetsagarna.se/aktuellt/nyheter/2022/sverige/uppdaterade-och-fler-gransvarden-for-hallbara-byggnader-enligt-eus-taxonomi/>