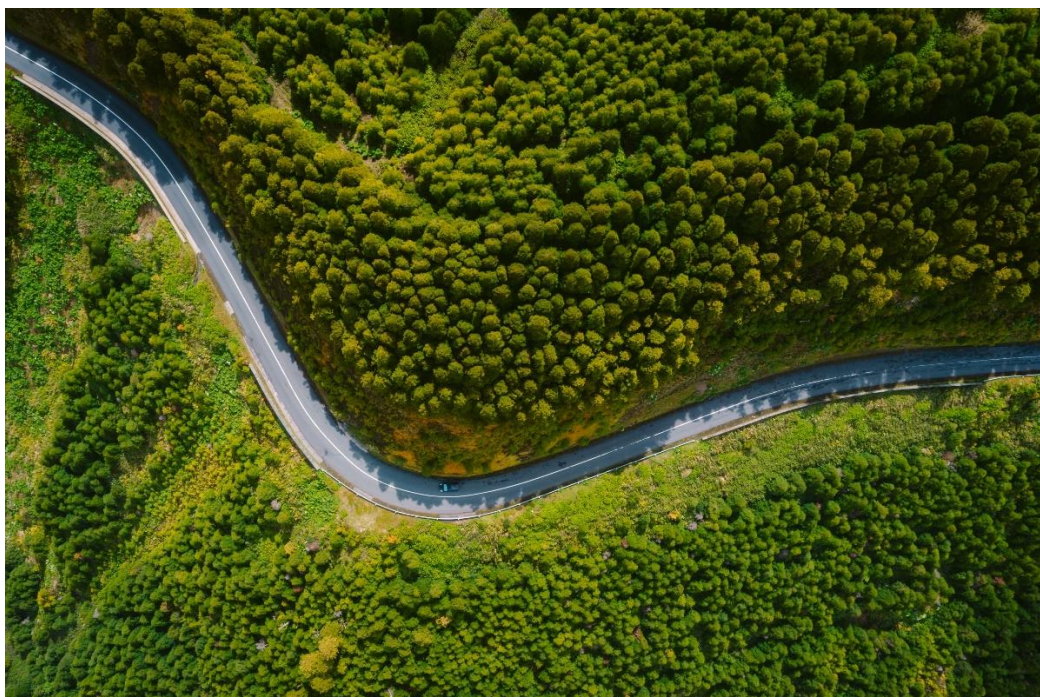


Erfaringer fra en EU-taksonomi-pilot

Taksonomirapportering for et veiprojekt



Nye Veier, AF Gruppen & Norconsult

Oktober 2023

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	3
2. EUs taksonomi	3
3. Å rapportere på en veistrekning	4
3.1. Aktiviteten “Infrastructure enabling road transport and public transport”	5
4. Erfaringer fra piloten	7
4.1. Overordnede erfaringer	7
4.2. Utfyllende erfaringer per kriterium	10
5. Videre arbeid og anbefalinger	18
5.1 Behov for felles tolkning.....	19
5.2. Anbefalte ressurser	19

SAMMENDRAG

EU-taksonomien er ventet å ha stor påvirkning på hele det europeiske næringslivet i årene som kommer. Taksonomien angir konkrete krav som skal være oppfylt for at en aktivitet skal kunne klassifiseres som bærekraftig. Dette vil videre kunne påvirke virksomheters fremtidige finansieringsbetingelser, omdømme, rapporteringsbehov med mer. Nye Veier, Norconsult og AF Gruppen har gjennomført et pilotprosjekt hvor målet har vært å bli bedre kjent med EU-taksonomiens kriterier for veiprojekter. Vi har vurdert et allerede fullført veiprojekt opp mot relevante kriterier, og har gjort overordnede vurderinger rundt hvor langt unna et veiprojekt som følger normale metoder i Norge er å imøtekomme kriteriene i taksonomien. Vi finner at mange av kriteriene vil være mulige å imøtekomme, mens andre kriterier vil være meget krevende å innfri. Videre finner vi at flere av kriteriene har betydelig tolkningsrom, og vi ser derfor et behov for en bredere diskusjon på bransjenivå om hvordan EU-taksonomien kan forstås og arbeides med i norsk anleggsbransje. Vi håper dette pilotprosjektet kan sette i gang en slik bransjedialog.

1. Innledning

Pilotprosjektet er et samarbeid mellom Nye Veier, Norconsult og AF Gruppen. Vi gjennomfører en test av EU-taksonomirapportering for en veistrekning for å gjøre oss noen erfaringer med taksonomikriteriene, og hvor langt unna vi er å kunne rapportere strukturert og helhetlig i henhold til taksonomien.

Hensikten med pilotprosjektet er å identifisere hvor stort gap det er mellom der vi er i dag, og til en situasjon hvor vi blir EU-taksonomi 'compliant'. Vi vil spesielt se nærmere på dokumentasjonskrav, for å vurdere om det vi gjør i dag er tilstrekkelig.

Vi har kun vurdert om det vurderte prosjektet oppfyller kriteriene, og om dokumentasjonen imøtekommer taksonomiens dokumentasjonskrav. Vi har ikke vurdert finansielle implikasjoner av vurderingen, som normalt ville vært en del av en fullstendig taksonomivurdering. Det er viktig å understreke at det ikke er ventet at eksisterende veiprojekter vil imøtekomme alle taksonomiens kriterier. Et prosjekt kan ha jobbet veldig godt med bærekraftsspørsmål, men likevel ikke imøtekomme alle kriteriene i EUs taksonomi. Vurderingen som er gjort har nettopp hatt som mål å kartlegge hvor langt unna et veiprojekt bygget etter dagens metoder og standarder vil være å imøtekomme kriteriene.

Vurderingene er utført ved hjelp av ressurspersoner hos både Nye Veier, AF Gruppen og Norconsult. Vi har basert oss på allerede foreliggende dokumentasjon for det aktuelle prosjektet. Det har med andre ord ikke blitt produsert nye eller oppdaterte dokumenter for å øke samsvar med taksonomien. Som nevnt har dette pilotprosjektet hatt som hensikt å bli bedre kjent med aktuelle taksonomikriterier for et veiprojekt, og for å bli bedre kjent med kravene til dokumentasjon.

Som et resultat av prosessen ønsker vi å dele erfaringene våre med bransjen for å forhåpentligvis kunne gjøre andre aktører i samme posisjon litt klokere på EUs taksonomi. Dette vil gjøres i form av dette erfaringsnotatet. Vi er overbeviste om at EUs taksonomi vil påvirke både næringslivet generelt, og anleggsbransjen spesielt, mye i årene som kommer, og vi mener å ha gjort oss erfaringer som kan være interessante også for andre aktører i bransjen. Vi håper notatet er nyttig, og ser frem til videre dialog med andre bransjeaktører om EUs taksonomi i årene som kommer.

2. EUs taksonomi

I 2020 la EU frem «the European Green Deal», EUs grønne giv. Dette er vekststrategien som skal gjøre EU klimanøytral innen 2050. En viktig del av den grønne given er «Handlingsplan for bærekraftig finans», hvor EUs taksonomi er selve grunnmuren. Taksonomi er et system som klassifiserer informasjon – i dette tilfellet bærekraftsinformasjon. EUs taksonomi er altså et klassifiseringssystem som definerer hva en bærekraftig aktivitet er.¹

For at en aktivitet skal kunne klassifiseres som bærekraftig, må den oppfylle disse kriteriene:

1. Bidra vesentlig til minst ett av følgende seks miljømål:
 - a. Begrensning av klimaendringer

¹ <https://www.nho.no/tema/energi-miljo-og-klima/artikler/eus-taksonomi-og-handlingsplan-for-barekraftig-finans/>

- b. Klimatilpasning
- c. Bærekraftig bruk og beskyttelse av vann- og havressurser
- d. Omstilling til en sirkulær økonomi
- e. Forebygging og bekjempelse av forurensning
- f. Beskyttelse og gjenopprettelse av biologisk mangfold og økosystemer

Detaljene for de to første miljømålene er vedtatt per juni 2023, mens detaljene for de siste fire forventes å bli vedtatt i løpet av 2023.

- 2. Ikke være til skade for noen av de andre miljømålene
- 3. Oppfylle minimumskrav til sosiale rettigheter

3. Å rapportere på en veistrekning

Det å skulle rapportere etter EUs taksonomi på en veistrekning er nytt for aktører i Norge. Selv virksomheter som allerede er pålagt å rapportere etter EU taksonomien, har ikke gått i dybden på hvert enkelt prosjekt, etter det vi er kjent med.

Å få et prosjekt klassifisert som et «aligned» prosjekt (et prosjekt som oppfyller kravene i EU-taksonomien) har verdi for alle involverte aktører. Prosjektet har da dokumentasjon på at det leverer godt på konkrete bærekraftstema, byggherrer får en grønnere portefølje, og rådgivere og entreprenører kan vise til at de jobber med prosjekter med høy bærekraftsprestasjon.

På sikt antar vi at EUs taksonomi vil påvirke økonomien i Europa betydelig. Det er blant annet ventet at aktiviteter som er i tråd med EUs taksonomi vil kunne få gunstigere finansieringsbetingelser hos långivere, og at investorer i økende grad vil dreie kapital i retning aktiviteter som er klassifiserte som bærekraftige. Man kan også se for seg at det vil være mer attraktivt å levere tilbud til bærekraftige prosjekter, og at det vil være omdømmeeffekter forbundet med graden av selskapers samsvar med taksonomien.

For Nye Veier sin del er det et generelt mål å bidra til at norsk anleggssektor er best mulig stilt for overgangen til et lavutslippssamfunn. Dette pilotprosjektet er et bidrag til dette. Økt forståelse for EUs taksonomi vil forhåpentligvis kunne gjøre norsk anleggsbransje bedre rustet til å imøtekomme kravene og forventningene i fremtidens næringsliv.

Taksonomien inneholder en lang rekke kriteriesett. Vi valgte i dette prosjektet å rapportere på aktiviteten «Infrastructure enabling road transport and public transport»². Vi så også på kriteriene «Infrastructure for personal mobility, cycle logistics»³ og «Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport»⁴.

Kriteriet for personlig mobilitet og sykkellogistikk var ikke relevant, da det ikke var mulig å skille ut de spesifikke dataene for dette på en hensiktsmessig måte i prosjektet. En mulighet kunne vært å bruke en fordelingsnøkkel for å estimere andelen av totalprosjektet som gikk til gang- og sykkelvei. I andre

² <https://ec.europa.eu/sustainable-finance-taxonomy/activities/activity/235/view>

³ <https://ec.europa.eu/sustainable-finance-taxonomy/activities/activity/218/view>

⁴ <https://ec.europa.eu/sustainable-finance-taxonomy/activities/activity/220/view>

prosjekter kan det være aktuelt å også vurdere kriteriene for personlig mobilitet og sykkellogistikk, dersom slik infrastruktur utgjør en større del av prosjektet. Kriteriet for lavkarbontransport ble også valgt vekk, da f.eks. ladeinfrastruktur for nullutslippskjøretøy ikke var en stor del av prosjektet som ble vurdert. Kriteriet som ble valgt fremstår godt dekkende for prosjektet som vurderes, og dekker også ansvarsområder for både byggherre, rådgiver og entreprenør.

3.1. Aktiviteten “Infrastructure enabling road transport and public transport”

De følgende avsnittene gjengir EUs egen beskrivelse av aktiviteten «Infrastructure enabling road transport and public transport», og på hvilke tema man også skal unngå skade på for å kunne imøtekomme taksonomiens krav. Minstegarantiene for menneskerettigheter omtales også kort. Det mest vesentlige poenget å understreke er at en aktivitet *ikke* kan klassifiseres som bærekraftig bare fordi den bidrar positivt til et ett eller flere miljømål. I tillegg til å bidra positivt, må det dokumenteres at aktiviteten ikke bidrar til betydelig skade for de andre miljømålene, og at arbeidet utføres i tråd med vanlige standarder for menneskerettigheter med mer.

Beskrivelse av aktiviteten: Bygging, modernisering, vedlikehold og drift av motorveier, gater, veier, andre kjøretøy- og gangveier, overflatearbeid på gater, veier, motorveier, broer eller tunneler og bygging av rullebaner på flyplasser, inkludert arkitekttjenester, ingeniørtjenester, prosjektering, byggingsspeksjonstjenester og oppmålings- og karttjenester og lignende samt utførelse av fysisk, kjemisk og annen analytisk testing av alle typer materialer og produkter, og utelukker installasjon av gatelys og elektriske signaler.

Denne aktiviteten bidrar vesentlig til miljømålet «tilpasning til klimaendringer».

Kriteriene er vist i detalj i EUs taksonomikompass⁵, og oppsummeres i teksten under:

Kriterier for vesentlig bidrag til tilpasning til klimaendringer⁶

1. En økonomisk aktivitet (for eksempel veiprojekt) skal anses å bidra vesentlig til tilpasning til klimaendringer dersom:
 - a. Det er implementert fysiske eller ikke fysiske tiltak som vesentlig reduserer de viktigste klimarisikoene som er beregnet for aktiviteten.
 - b. De fysiske klimarisikoene som er beregnet for aktiviteten, er identifisert fra en matrise med mulige klimarisikoer (Apendix A i EUs kompass) og omfatter tilpasningsløsninger som vesentlig reduserer risikoen.
 - c. Beregninger av klimarisikoer er basert “best practice and aviable guidance” og “state of the art” klimaprognoiser.

Risikoreduserende tiltak skal ikke gjøre skade på mennesker, natur eller kulturminner.

⁵ [EU Taxonomy Compass \(europa.eu\)](https://europa.eu)

⁶ Oversettelse av [32020r0852.pdf \(lovdata.no\)](https://lovdata.no)

Ikke være til skade for miljømål⁷

I tillegg til å oppfylle kriteriene for vesentlig bidrag til tilpasning til klimaendring må det kunne dokumenteres at aktiviteten ikke bidrar til skade for de andre miljømålene. Hva som regnes som betydelig skade på resterende miljømål er som følger:

- a. begrensning av klimaendringer: Ikke være bygget for å transportere eller lagre fossilt drivstoff. Anlegget har blitt "climate proofed" hvor Scope 1, 2, og 3 inngår, og hvor det skal dokumenteres at anlegget og senere drift bidrar til oppfyllelse av Parisavtalens klimamål.
- b. bærekraftig bruk og beskyttelse av vann- og havressurser: Aktiviteten bidrar til å oppfylle EUs vanndirektiv (Vannforskriften) om god økologisk tilstand. den sirkulære økonomien: Krav om minst 70 % gjenbruk og ombruk hvor det dokumenteres hva materialene brukes til iht "EUs Construction and Demolition Waste Management Protocol".forebygging og begrensning av forurensing: Det er planlagt eller gjennomført støy- og vibrasjonsreducerende tiltak dersom det er dokumentert at det er nødvendig iht. myndighetskrav. I tillegg skal det gjennomføres målinger for å dokumentere effekter av eventuelle tiltak. beskyttelse og restaurering av biologisk mangfold og økosystemer: Det er gjennomført konsekvensutredning iht. ny veileder fra 2017, det skal gjennomføres tiltak for å avbøte skade på verdifull natur.

Minstegarantiene⁸

1. Det skal sikres at aktiviteten utføres i samsvar med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper og FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, herunder prinsippene og rettighetene fastsatt i de åtte kjernekonvensjonene som er angitt i Den internasjonale arbeidsorganisasjons (ILO) erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter på arbeidsplassen og det internasjonale menneskerettighetsregelverket.

Disse kriteriene er laget for å sikre at bransjen vår skal kunne møte krav og nå mål innen bærekraft. Se EUs taksonomikompass for detaljerte beskrivelser av kriteriene.

⁷ Oversettelse fra [32020r0852.pdf \(lovdata.no\)](https://lovdata.no/tilknytning/32020r0852.pdf)

⁸ Oversettelse fra [32020r0852.pdf \(lovdata.no\)](https://lovdata.no/tilknytning/32020r0852.pdf)

4. Erfaringer fra piloten

4.1. Overordnede erfaringer

For flere av kriteriene i EU-taksonomien stilles det krav til at dokumentasjon skal være utarbeidet i henhold til spesifikke EU-direktiv. De fleste av disse direktivene er implementert i norske forskrifter. Det er derfor viktig at aktiviteter som gjøres i prosjektet og som skal dokumenteres, f.eks. konsekvensutredninger, bestilles og utarbeides fullt ut i henhold til relevante forskrifter, og ikke ved hjelp av forenklete utgaver.

En generell utfordring er at flere av kriteriene inngår i vurderinger og utarbeidelse av dokumentasjon tidlig i et prosjektforløp, eksempelvis i konseptfasen eller i reguleringsprosessen. Valg av premisser og ambisjonsnivåer i tidligfase av prosjektet legger derfor i flere tilfeller føringer for hvor «grønt» prosjektet kan bli. Dette vil da videre kunne legge premissene for bærekraftprestasjonen til de forskjellige aktørene i prosjektet. Denne typen utredninger og utarbeidelse av dokumentasjon bestilles typisk av byggherre, utarbeides av rådgiver, mens selve gjennomføring og utarbeidelse av sluttokumentasjon som viser hva som faktisk ble oppnådd av miljø og bærekraftprestasjoner, utføres av entreprenør. Dersom det er ønskelig at hele prosjektet skal oppnå bærekraftprestasjon som samsvarer med for eksempel kriteriene i taksonomien, og at den enkelte aktør skal kunne rapportere sine aktiviteter til å være “aligned”, er prosjektet avhengig av at alle bidrar til riktig tid og i henhold til relevante forskrifter og andre kriterier.

Det er også en utfordring at samferdselsprosjekter planlegges over lang tid. Dette betyr at for de fleste prosjekter som nå er i utbygging, er dokumentasjon for oppfyllelse av bærekraftkriterier utarbeidet allerede flere år tilbake i tid. Det er derfor vanskelig å oppnå høy score med f.eks. taksonomien i disse prosjektene, rett og slett fordi taksonomien ikke eksisterte da mye av det faglige grunnlaget og tidlig konseptutvikling for prosjektene ble gjennomført. Erfaringene fra piloten viser allikevel at det for noen kriterier ikke nødvendigvis kreves mye ekstraarbeid og store endringer med høye kostnader for å oppnå “aligned”. Man kan oppnå samsvar med å gjøre seg kjent med kriteriene og tilpasse og justere aktivitetene i prosjektet.

Hovedvurderingen av måloppnåelsen på de ulike miljømålene i taksonomien for prosjektet vi har vurdert er i korte trekk følgende:

Begrensning av klimaendringer

Det er usikkerhet knyttet til dokumentasjonskravet for dette miljømålet. Det er ikke enkelt å forstå hvordan bidraget til dette miljømålet skal beregnes. En foreløpig tolkning er at beregningsmetodene for klimagassutslipp som benyttes i bransjen i Norge i dag, og hvordan disse utslippene fremskrives over tid og inkluderes i samfunnsøkonomisk analyse, ikke oppfyller kravet i EU-taksonomien, noe som tilsynelatende gjør dette miljømålet vanskelig å oppnå. Dette er likevel en usikker tolkning og bransjen (og myndigheter) bør gå sammen om en felles tolkning og avklaring med EU på dette punktet. Samtidig virker målet generelt krevende å oppnå for veiprosjekter, da disse ofte vil medføre en utslippsøkning, spesielt hvis det er snakk om større utbyggingsprosjekter.

Klimatilpasning

Det er strenge, men tydelige krav til dokumentasjon for dette miljømålet. Det er blant annet krav til at det skal vurderes og dokumenteres hvilke type klimarisiko som er relevant, og hvilke datasett som skal benyttes i beregningene av klimarisiko. Disse datasettene er ikke vanlige å benytte i samferdselsprosjekter i dagens (og tidligere) vurderinger i Norge, derfor er det viktig å sørge for at disse benyttes, dersom man skal imøtekomme kravene i taksonomien. Erfaringene fra flommen Hans på store deler av Østlandet, og andre ekstremværhendelser, viser også at det er viktig å gjøre klimarisikoanalyser på et tilstrekkelig kvantitativt nivå slik taksonomien stiller krav om. Dette kan bidra til at man unngår situasjoner hvor man planlegger og bygger viktig infrastruktur som ikke tåler ekstremværhendelser.

Bærekraftig bruk og beskyttelse av vann- og havressurser

Aktuelle EU-direktiver det refereres til i kravene til dette miljømålet er i stor grad implementert i norske forskrifter (vannforskriften, forskrift om konsekvensutredninger). Konsekvensutredning (kalt EIA i EU-taksonomien) og vannforskriften er viktige dokumenter under dette miljømålet, så det er viktig at konsekvensutredninger er utført i henhold til forskrift. Der er også viktig at planlegging, gjennomføring og rapportering av resipientundersøkelser gjøres i henhold til Vannforskriften.

For å innfri kravene må en normalt gjøre noe mer enn det som er praksis i dagens prosjekter, spesielt dokumentere tilstand i resipient under og etter anleggsgjennomføring, og rapportere på status på vannkvalitet etter Vannforskriften. Negativ påvirkning på vannkvalitet, skal rettes med avbøtende tiltak og ny dokumentasjon av vannkvalitet.

Omstilling til en sirkulær økonomi

Å oppfylle kravene til å ikke gjøre betydelig skade innen dette miljømålet vurderes til å være overkommelig uten for store endringer fra normal praksis i bransjen i dag. Praksis, regelverk og typiske kontraktkrav i (nyere) prosjekter i Norge, tilrettelegger allerede i stor grad for god avfallshåndtering og -minimering. For å få godkjent dokumentasjonen er det viktig å huske at definisjonen av sorteringsgrad slik vi rapporterer på det i Norge ikke er det samme som grad av tilrettelegging for materialgjenvinning, som benyttes i taksonomien. Materialgjenvinningsgrad defineres som avfall som går til materialgjenvinning. Avfall klargjort for materialgjenvinning defineres som avfall som er sortert slik at det muliggjør materialgjenvinning. For å få oppfylt dokumentasjonskravet må dette da spesifiseres og dokumenteres fra avfallsleverandør ved anleggsoppstart, og i sluttdokumentasjonen ved endt anleggsfase. Det er også et poeng at man i enkelte prosjekter vil være prisgitt regionale løsninger for avfallshåndtering. Dette ser ut til å kunne påvirke prosjekters taksonomivurdering.

Forebygging og bekjempelse av forurensning

Det bør være innenfor rekkevidde å kunne dokumentere ingen betydelig skade innenfor dette miljømålet med gjeldende regelverk og praksis i Norge. Det er veldig mange ulike dokumenter som til

sammen innfrir dokumentasjonskravene for dette målet. Man kan derfor vurdere å i større grad samle disse i en felles rapport i fremtiden.

Beskyttelse og gjenopprettelse av biologisk mangfold og økosystemer

Det er usikkerhet knyttet til kriteriene under dette målet. Det gjelder blant annet definisjonen av sårbare områder og avstander til disse. Regelverk og praksis i Norge i dag er nokså dekkende, men dette er også et mål som krever dokumentasjon i mange ulike prosjektfaser. Under dette miljømålet er dokumentasjon for drift og vedlikehold av vegen viktig, noe som ikke alltid utarbeides innen prosjektet regnes som avsluttet for entreprenør. En annen stor usikkerhet er kompensasjon.

4.2. Utfyllende erfaringer per kriterium

I pilotprosjektet benyttet arbeidsgruppen et hjelpeverktøy for taksonomivurdering (levert av Celsia). I dette verktøyet var det formulert ulike hjelpespørsmål basert på kravene i EU-taksonomien. Et utvalg av disse hjelpespørsmålene er gjengitt i tabellen under sammen med arbeidsgruppens vurderinger av måloppnåelse, eksempler på dokumentasjon, i hvilke prosjektfaser dokumentasjonen typisk utarbeides og hvem som normalt er ansvarlig for dokumentasjonen. Hjelpespørsmålene er derfor ikke hentet direkte fra EU-taksonomien, men fra programvaren som ble brukt gjennom vurderingen. For flere av dokumentasjonskravene er det flere ulike dokumenter som utarbeides i flere prosjektfaser som er relevante. Disse bestilles og utarbeides ofte i flere av prosjektfasene. Dette er forsøkt vist i tabellen under, men dette er ikke en fullstendig liste over nødvendig dokumentasjon. For å beskrive forskjellige stadier i et prosjektforsløp har vi delt inn i følgende faser: Tidlig planfase, regulering, prosjektering, anleggsfase og drift. *Det er valgt å ikke oversette hjelpespørsmålene fra engelsk til norsk.*

Kolonnene «Når» og «Hvem» beskriver en antagelse. Dette vil kunne variere fra prosjekt til prosjekt.

Taksonomikriterier	Vurdering	Eksempel på dokumentasjon	Når	Hvem
Begrensning av klimaendringer				
Is the infrastructure dedicated to the transportation or storage of fossil fuels?	Her er det en vurderingssak om prosjektet er <i>dedikert</i> til transport/lagring av fossilt brensel. Dersom veien er planlagt for at transport av fossilt drivstoff samlet skal utgjøre mer enn 25 % av den samlede trafikken, kan prosjektet ikke oppnå å bli klassifisert som "aligned". Dokumentasjon kan være transportmodellen.	Samfunnsøkonomisk analyse, transportfremskrivinger med mer.	Tidlig planfase.	Byggherre. Rådgiver.

	<p>Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet ikke er utfordrende å oppfylle.</p>			
<p>In the case of new infrastructure or major renovation, has the infrastructure been climate proofed in accordance with appropriate climate proofing practice that includes carbon footprinting and clearly defined shadow cost of carbon?</p> <p>Such carbon footprinting covers scope 1-3 emissions, and demonstrates that the infrastructure does not lead to additional relative greenhouse gas emissions, calculated on the basis of conservative assumptions, values and procedures.</p>	<p>Her ser det ut til at man må vurdere om klimagassberegninger, framskrivinger av transport og utslipp, og prissetting av utslipp er utført iht. <i>Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027</i> EUR-Lex - Official Journal of the European Union (europa.eu)</p> <p>Arbeidsgruppens vurdering er at dagens metoder i samferdselssektoren normalt ikke vil være i tråd med retningslinjene fra EU, og at kriteriet derfor kan være krevende å oppfylle.</p>	<p>Klimagassbudsjett og –regnskap, bygge- og driftsfase (scope 1-3).</p> <p>Samfunnsøkonomisk Nytte-kostanalyse.</p>	<p>Tidlig planfase: -Klimagassestimat -Transportframskriving -Samfunnsøkonomisk nytte-kostanalyse</p> <p>Regulering, prosjektering: - Klimagassbudsjett</p> <p>Anleggfase: - Klimagassregnskap og rapportering</p> <p>Driftsfase: Oppdatering klimagassbudsjett driftsfase</p>	<p>Byggherre.</p> <p>Rådgiver.</p> <p>Entreprenør.</p> <p>Driftsentreprenør.</p>
Klimatilpasning				
<p>Has the activity been screened for exposure to physical climate risks?</p>	<p>Det skal vurderes hvilke klimarisikoer som er relevante for prosjektet. Om det er flom, bølger, vind, ras etc. Det er ikke tradisjon i bransjen for å gjøre dette systematisk iht. taksonomikriteriene i prosjekter i dag.</p>	<p>Referanse til klimadata som er brukt.</p> <p>Beregninger av relevante farer, som f.eks. flomfare, bølgefare etc.</p> <p>Klimarisikoanalyse.</p>	<p>Tidlig planfase.</p> <p>Regulering.</p> <p>Prosjektering.</p> <p>Anleggfase.</p>	<p>Byggherre.</p> <p>Rådgiver.</p> <p>Entreprenør.</p>

	<p>For den relevante klimarisikoen som skal analyseres, stilles det høye krav til bruk av klimadata, beregninger og klimarisikoanalyse. Det er ikke definert hvilke klimaprojeksjoner som skal brukes, men det skal helst være i henhold til nylige IPCC rapporter og/eller vitenskapelige publikasjoner. Altså den høyeste tilgjengelige oppløsningen, state-of-the-art klimaprogner på tvers av det eksisterende spekteret av fremtidige scenarier i samsvar med forventet levetid for aktiviteten, inkludert minst 10 til 30 års klimaprognescenarier for store investeringer</p> <p>Klimarisikoen skal analyseres kvantitativt. For flomrisiko skal det gjøres flomsoneberegninger. For rasrisiko skal det gjøres geotekniske beregninger.</p> <p>Dette er også nytt, hvor nivået er flyttet fra kvalitative vurderinger, som har vært vanlig tidligere, til kvantitative beregninger med høye krav til hvilke data som brukes.</p> <p>Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet ikke er utfordrende å oppfylle, men at det krever en endring fra dagens metoder.</p>	<p>Tiltaksplan og kostnader for å redusere uakseptabel risiko. Skal dokumenteres i Strategisk plan for virksomheten.</p>		
--	--	--	--	--

<p>Has the undertaking invested in and implemented adaptation solutions related to this activity during the reporting period?</p>	<p>For uakseptabel risiko skal konsekvensene kostnadsberegnes og løftes opp i prosjektets eller selskapets strategiske plan.</p> <p>De risikoreducerende tiltakene som er implementert skal være basert på analyse eller lovkrav. Dette skal dokumenteres.</p> <p>Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet kan være utfordrende å oppfylle.</p>	<p>Se over.</p>	<p>Se over.</p>	<p>Se over.</p>
<p>Bærekraftig bruk og beskyttelse av vann- og marine ressurser</p>				
<p>Has an Environmental Impact Assessment (EIA) been carried out in accordance with Directive 2011/92/EU?</p>	<p>Dersom konsekvensutredningen (KU) er i henhold til forskrift, bør det være innenfor kravet.</p> <p>På dette kriteriet vil alle prosjektaktører være involvert. Byggherre er typisk bestiller, rådgiver utarbeider og entreprenør må følge opp og utføre aktuelle tiltak samt dokumentere dette i sluttokumentasjon.</p> <p>Arbeidsgruppens vurdering er at kriteriet i de fleste tilfeller ikke vil være krevende å oppfylle. Oppfylles allerede ifm. KU i henhold til forskrift og utslippstillatelser.</p>	<p>Konsekvensutredning.</p> <p>Utslippstillatelse.</p> <p>Miljøovervåkningsprogram.</p> <p>Rapport fra miljøovervåking.</p> <p>Beskrivelser av tiltak, dokumentasjon på effekt av tiltak.</p>	<p>Tidlig planfase.</p> <p>Regulering.</p> <p>Anleggfase.</p>	<p>Byggherre.</p> <p>Rådgiver.</p> <p>Entreprenør.</p>

Has an assessment been carried out to identify environmental risks to water?	For å gjøre en risikoanalyse trengs data fra undersøkelsene i konsekvensanalysen Arbeidsgruppens vurdering er at kriteriet i de fleste tilfeller ikke vil være krevende å oppfylle. Oppfylles allerede ifm. KU i henhold til forskrift og utslippstillatelser.	Miljørisikoanalyse.	Regulering. Prosjektering.	Rådgiver. Entreprenør.
Were relevant stakeholders consulted when identifying the risks to water?	Oppfylles normalt i forbindelse med utslippssøknader, offentlige høringer, medvirkningsprosesser o.l. Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet vanligvis ikke vil være krevende å oppfylle.	Dokumenter knyttet til reguleringsprosess, og utslippstillatelser.	Regulering. Prosjektering.	Byggherre. Rådgiver.
Has a management plan for the use and protection of affected water resources been developed to address risks?	Her inngår dokumenter som miljøovervåkning og -program, samt utslippstillatelser. Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet vanligvis ikke vil være utfordrende å oppfylle.	Miljøovervåkningsprogram. Miljøoppfølgingsplan/YM-plan.	Regulering. Prosjektering. Anleggsfase.	Byggherre. Rådgiver. Entreprenør.
Omstilling til en sirkulærøkonomi, avfallsforebygging og gjenvinning				
Is at least 70% (by weight) of non-hazardous construction and demolition waste (excluding soil and stones) generated on the construction site prepared	Her er det forskjell mellom EUs og den norske måten å regne på. Etter norsk måte (teknisk forskrift) er det dekkende, men ikke for EU.	Material- og ressursstrategi/avfallshåndteringsplan. Avfallsplan.	Prosjektering. Anleggsfase.	Rådgiver. Entreprenør. Avfallsleverandør.

for reuse, recycling and other material recovery, including backfilling operations using waste to substitute other materials, in accordance with the waste hierarchy and the EU Construction and Demolition Waste Management Protocol?	<p>Det er viktig med god ombrukskartlegging og videre avtale med avfallsselskap som sikrer at sorteringen som skjer på avfallsmottak inngår i gjenbrukstallene til prosjektet.</p> <p>Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet ikke vil være utfordrende å oppfylle, men det krever en mindre endring fra dagens praksis.</p>	Sluttdokumentasjon fra avfallsleverandør som viser grad av tilrettelegging for ombruk og gjenvinning (ikke det samme som sorteringsgrad).		
Do operators limit waste generation in construction and demolition processes in accordance with guidelines from the EU Construction and Demolition Waste Management Protocol?	<p>Her er det usikkert om norsk praksis er godt nok for EU-kravene. Det er nødvendig med en gjennomgang av norsk praksis og sammenligne denne med EUs retningslinjer.</p> <p>Arbeidsgruppen er usikker på hvor vanskelig kriteriet er å oppfylle, fordi det er behov for en gjennomgang.</p>	<p>Miljøkartlegging.</p> <p>Ombrukskartlegging.</p> <p>Avfallshåndteringsplan.</p> <p>Avfallsplan.</p>	<p>Prosjektering.</p> <p>Anleggsfase.</p>	<p>Rådgiver.</p> <p>Entreprenør.</p>
Forebygging og bekjempelse av forurensning				
Where relevant, are noise and vibrations mitigated by introducing open trenches, wall barriers, or other measures complying with Directive 2002/49/EC?	<p>God kartlegging og dokumentasjon gjennom planbestemmelser (per kommune), gjort som del av konsekvensutredning. Dette inkluderer krav til oppfølging av støy i anleggsfase og støy-skjerming i permanent fase.</p> <p>Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet ikke vil være utfordrende å oppfylle.</p>	<p>Støyberegninger.</p> <p>Beskrivelser av støyreducerende tiltak.</p> <p>Miljøovervåkingsprogram.</p> <p>Sluttrapport.</p>	<p>Regulering.</p> <p>Prosjektering.</p> <p>Anleggsfase.</p>	<p>Rådgiver.</p> <p>Entreprenør.</p>
Are measures taken to reduce noise, dust and pollutant emissions during	<p>Dette inngår i miljøovervåkingsprogrammet.</p>	Se over.	<p>Prosjektering.</p> <p>Anleggsfase</p>	<p>Byggherre.</p> <p>Rådgiver.</p>

construction or maintenance works?	Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet ikke vil være utfordrende å oppfylle.		Drift.	Entreprenør. Driftsentreprenør.
Beskyttelse og gjenopprettelse av biologisk mangfold og økosystemer				
Where an EIA has not been carried out, has a screening been completed in accordance with Directive 2011/92/EU?	Som oftest ikke relevant, da veiprosjekter normalt vil være pålagt å gjennomføre konsekvensutredning. Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet ikke vil være utfordrende å oppfylle.			
Where relevant, does maintenance of vegetation along road transport infrastructure ensure invasive species do not spread?	Det vil det normal være krav om i driftskontrakter, og dokumenteres i blant annet miljøoppfølgingsplan for driftsfase. Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet ikke vil være utfordrende å oppfylle.	F.eks. forvaltningsplan driftsfase for biologisk mangfold som ivaretar sårbare arter og fremmede arter.	Anleggsfase. Drift.	Rådgiver. Entreprenør. Driftsentreprenør.
Have mitigation measures been implemented to avoid wildlife collisions?	Dette gjøres i større veiprosjekter i dag. Man bygger gjerder, viltoverganger etc. Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet ikke vil være utfordrende å oppfylle	Plandokumenter, med relevante vedlegg. Prosjekteringsgrunnlag. Sluttdokumentasjon.	Regulering. Prosjektering. Anleggsfase.	Byggherre. Rådgiver. Entreprenør.
Are physical assets related to the activity located in or near biodiversity-sensitive areas?	Her er det usikkert mtp. Definisjoner som brukes. De internasjonale definisjonene som refereres til ser ut til å være tatt i bruk i varierende grad i Norge.	KU.	Regulering. Prosjektering. Anleggsfase.	Byggherre. Rådgiver. Entreprenør.

	<p>Tolkning av kriteriet er at det skal gjøres tiltak eller kompensierende tiltak for å unngå skade på natur/biodiversitet med verdi.</p> <p>Tolkning er at mye av naturen, både våtmark og terrestrisk natur i Norge har høy verdi og at dersom det ikke kan unngås å bygge en vei som påvirker, skal kompensierende tiltak gjøres.</p> <p>Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet kan være utfordrende å oppfylle.</p>			
Has an assessment of the risk to the biodiversity been conducted for biodiversity sensitive areas?	<p>Her er systemet for «biodiversity sensitive areas» i EU strengere, så kravene er vanskeligere å oppfylle.</p> <p>Arbeidsgruppens vurdering er at dette kriteriet kan være utfordrende å oppfylle.</p>	<p>KU.</p> <p>Miljørisikoanalyse.</p> <p>Miljøoppfølgingsplan.</p>	<p>Regulering.</p> <p>Prosjektering.</p>	<p>Byggherre.</p> <p>Rådgiver.</p> <p>Entreprenør.</p>

5. Videre arbeid og anbefalinger

5.1. Behov for felles tolkning

Det er begrenset erfaring med å tolke de aktuelle taksonomikriteriene vi har sett på i Norge. Gjennom vår gjennomgang har vi oppfattet at det eksisterer betydelig tolkningsrom i noen av kriteriene. Vi har derfor avdekket noen områder vi mener bør tolkes og/eller avklares felles for bransjen de neste årene.

For mer detaljerte vurderinger, se tabell over.

- **Begrensning av klimaendringer:** Det er noe uklart om de metodene og beregningsverktøyene for klimagassutslipp som benyttes i forbindelse med veiprosjekter i Norge tilfredsstillende som forventes i forbindelse med EUs taksonomi. Det er normal prosedyre i store prosjekter å lage klimagassbudsjetter, men under taksonomien ser det også ut til å være føringer for hvordan disse utslippene skal inkluderes og prissettes i samfunnsøkonomiske analyser. Metodene som beskrives avviker muligens fra det som normal praksis i Norge. Dette temaet må undersøkes nærmere. Spesielt en avklaring om metode for å gjøre dette – kan vi bruke de verktøyene vi har fra før med justeringer?

En annen observasjon, er at kriteriet er formulert på en måte som gjør at de fleste veiprosjekter, i alle fall større utbygginger, sjeldent vil kunne imøtekomme kravene i taksonomien, da de fleste større veiprosjekter vil føre til utslippøkninger.

- **Klimatilpasning:** Det er uklart nøyaktig hva som skal til for at en analyse av fremtidig fysisk klimarisiko skal være tilfredsstillende. Det skal brukes siste tilgjengelige klimadata (scenarier), vi stiller oss spørsmål om hva som er tilstrekkelig for å oppfylle dette punktet. Det tas i bruk mange kvalitative analyser, men kvantitative er nødvendige i prosjektet for å imøtekomme kravene. F.eks. kreves det kvantitative analyser av ting som flomfare, vind, bølger osv.
- **Omstilling til en sirkulær økonomi:** Det er viktig å ha en god avtale med renovasjonsaktøren tidlig, for å sikre god dokumentasjon og håndtering. Kan være utfordrende ut ifra geografisk lokasjon og renovasjonstilbud. Det er uklart hvorvidt dagens praksis i Norge tilfredsstillende EU Construction and Demolition Waste Management Protocol. Dette må undersøkes nærmere.
- **Beskyttelse og gjenopprettelse av biologisk mangfold og økosystemer:** Det er uklarhet rundt definisjonen på «biodiversity sensitive area». Altså hvilke områder som er sensitive, og når det blir krav om kompensasjonstiltak og andre tiltak. Definisjonen på naturens verdi i konsekvensutredningen er også utydelig. Det er behov for felles tolkning om hva som er mest riktig og hensiktsmessig.

Vi håper funnene i dette pilotprosjektet er nyttige for flere enn oss. Vi håper det kan sette i gang en god diskusjon i bransjen om hvordan EU-taksonomien kan tolkes i kontekst av norsk samferdselssektor.

Vi inviterer derfor bransjen til videre dialog på dette temaet, og oppfordrer generelt aktører i bransjen som gjør ser erfaringer med taksonomien til å dele disse, slik at norsk anleggsbransjen står best mulig rustet til å imøtekomme krav og forventninger i fremtidens næringsliv.

–

Vennlig hilsen

Nye Veier v/Maarten Lohne van der Eynden, Berit Høisen og Åshild Johnsen,

AF Gruppen v/Nora Omdal Schjoldager og

Norconsult v/Jarl Øvstedal.

5.2 Anbefalte ressurser

[Departementenes kartlegging av henvisninger til EU-regelverk i det første kriteriesettet - regjeringen.no](#)

[EU taksonomi kompasset](#)

[Taksonomien for bærekraftig økonomisk aktivitet – regjeringen.no](#)

[Norsk oversettelse av Taksonomiforordningen – lovdata.no](#)