Avinors spesifikasjon for flytende biodiesel og biofyringsolje

NB: Alle forhold som skal besvares i tilbudet er markert med en nummerert **[S]** (skal-krav) og **[E]** (evalueringskriterier). Ikke oppfylte skal-krav **[S]** fører til avvisning. Tilbyder skal besvare direkte i denne malen.

1. OMFANG

Avinor har forpliktet seg til vitenskapsbaserte klimamål, og innen 2030 skal selskapet redusere absolutte klimagassutslipp i scope 1 og 2 med 42 prosent fra 2022-nivået. Innen 2050 skal absolutte klimagassutslipp i scope 1, 2 og 3 reduseres med 90 prosent, også sammenlignet med 2022. Målene er validert av Science Based Targets initiative (SBTi). For å nå disse målene elektrifiseres kjøretøyparken der det er praktisk mulig, og der elektrifisering ikke lar seg gjennomføre, fases biodiesel inn som alternativ.

Volum som leveres til Avinor skal være utover det til enhver tid gjeldende nasjonale omsetningskrav. Denne avtalen gjelder for alle Avinor-lufthavner der Avinor har driftsansvaret. Oslo lufthavn har imidlertid en egen avtale for drivstoffleveranser og er derfor unntatt fra denne avtalen. Lufthavner med et lavt årlig forbruk (under 25 m^3), kan ved forespørsel bli omfattet av avtalen. Lufthavner med høyt drivstofforbruk og god tanklogistikk prioriteres ved innfasing av biodiesel, og i praksis gjelder dette for 14-15 av Avinors lufthavner. På de fleste lufthavner benytter også samarbeidspartnere Avinors drivstoffanlegg. Det er primært avgiftsfri (farget) biodiesel som benyttes i Avinor. Ved enkelte lufthavner og ved innkjøp av nye drivstofftanker kan det etterspørres blank biodiesel, men forbruksvolumet er generelt mye lavere enn for avgiftsfri biodiesel.

Avinor har også behov for et begrenset volum flytende biobrensel til oppvarming.

1.1. Generell informasjon om biodiesel

Avtalen omfatter bulkleveranser av avgiftsfri og blank biodiesel. Biodiesel leveres til tankanlegg eid av Avinor. Ved enkelte lufthavner vil det bli behov for innkjøp av ny drivstofftank for lagring av biodiesel. Ved disse lufthavnene vil bestillingsvolumet av biodiesel være null i starten av kontraktsperioden, frem til ny tank er innkjøpt.

Det gjøres oppmerksom på at Avinor krever miljøeffektive løsninger ved alle anskaffelser av nytt rullende materiell. Dette betyr at nullutslippsalternativer/biogass skal tilbys der dette er teknisk og operasjonelt mulig. Avinors omfattende kjøretøypark innebærer uansett at majoriteten av flåten fortsatt vil være avhengig av biodiesel i de kommende årene. Samtidig forventes andelen nullutslippskjøretøy å øke gradvis i tiden fremover. Dette kan påvirke biodieselvolumet som etterspørres.

Avgiftsfri biodiesel skal benyttes på lufthavner fra sør til nord. Transportdistanse fra drivstoffdepot til lufthavn skal holdes så kort som mulig, både for å sikre rask levering ved tungt snøfall og for å redusere miljøbelastning ved lang transport.

Nedenfor vises Avinors lufthavner på kartet. Lufthavner merket mørk lilla er ikke eiet av Avinor (Sandefjord, Notodden, Stord, Ørland).

Forbruk og prioritering

Grunnet ulike vær- og klimatiske forhold er drivstofforbruket ved Avinors lufthavner svært variabelt fra år til år. Drivstofforbruket er høyest i vintermånedene (Q1 og Q4), hovedsakelig på grunn av brøyting av rulle- og taksebane. Gjennomsnittlig tanket volum for perioden 2022-2024 er listet nedenfor. Forbruket er knyttet til Avinors kjøretøypark.

Kolonnen «Volum tankanlegg» angir størrelse på tankanlegg (m^3) ved den enkelte lufthavn og kolonnen «Nedre tankvolum» beskriver hvor mye som er igjen på tanken (omtrentlig) ved bestilling av nytt drivstoff. Forholdet beskriver hvor mange leveranser av avgiftsfri biodiesel lufthavnen vil trenge. Lufthavner som står uthevet i oversikten under får i dag leveranser av biodiesel.

Lufthavn	**Gjennomsnitt forbruk (l) 2022-2024**	**Volum tankanlegg (m^3)**	**Nedre tankvolum (m^3)**
Alta	84 246	16	5–7 m^3
Bergen	147 164	30	10 m^3
Bodø	106 480	20	10 m^3
Båtsfjord	37 598	10	3 m^3
Hammerfest	73 884	10	3–4 m^3
Harstad/Narvik	277 290	30	13 m^3
Kirkenes	79 663	15	5 m^3
Kristiansand	50 145	15	2–3 m^3
Kristiansund	51 340	20	2–3 m^3
Lakselv	37 705	15	5 m^3
Leknes	25 643	10	2–3 m^3
Mo i Rana/Røssvoll	30 119	10	3 m^3
Molde	53 568	18	4 m^3
Sogndal	38 003	6	1–2 m^3
Stavanger	84 817	30	10–15 m^3
Tromsø	137 707	30	10–12 m^3
Trondheim	120 482	30	10 m^3
Ålesund	78 735	25	5 m^3

Andøya er en lufthavn som tidligere har vært driftet av Forsvaret, der Avinor i dag har tatt over driftsansvaret. Det er uavklart om Avinor skal etablere egen tanklogistikk på Andøya eller ikke. Videre bygges det nye lufthavner i Bodø og i Mo i Rana. Bodø benytter biodiesel på eksisterende lufthavn, og dette skal videreføres til ny lufthavn. Det er ved Mo i Rana, Fagerlia tilrettelagt tankinfrastruktur for biodiesel (antatt idriftsettelse er høsten 2027). Det er forventet at dieselforbruket vil øke ved Mo i Rana, Fagerlia som følge av en lengre

rullebane. Det skal ikke leveres biodiesel til Mo i Rana, Røssvoll. Det gjøres også oppmerksom på at Haugesund lufthavn ble satt ut på tjenestekonsesjon i 2019, men at salg av flyplassen/eventuell videre drift av Avinor er uavklart. Lufthavnene som skal prises er oppgitt i konkurransegrunnlagets prisvedlegg.

På enkelte lufthavner tanker også våre samarbeidspartnere biodiesel. Tredjeparts tankingsdata fra 2025 viser at det ble tanket omtrent 75 000 liter biodiesel ved Stavanger lufthavn, rundt 40 000 liter ved Trondheim lufthavn, og totalt i underkant av 55 000 liter ved øvrige lufthavner som mottar leveranser av biodiesel. Det er uklart hvor stor mengde biodiesel våre samarbeidspartnere vil ønske å tanke på sikt.

For å legge til rette for konkurranse og effektiv logistikk er landet delt inn i ulike regioner. Merk at inndelingen i regioner ikke er relatert til fylkesgrenser. Leverandører kan gi tilbud på én eller flere regioner:

	Region	**Lufthavn**
1	Sør-Vest	Kristiansand, Stavanger
2	Nord-Vest	Bergen, Sogndal, Molde, Ålesund, Kristiansund, Trondheim
3	Nordland	Mo i Rana, Bodø, Leknes, Andøya, Harstad/Narvik, Tromsø
4	Nord	Alta, Hammerfest, Båtsfjord, Kirkenes

Svalbard inngår ikke i regioninndelingen, men kan inkluderes etter avtale.

Levering på lufthavn

Det er strenge sikkerhetskrav for å kjøre inn på Lufthavnområder. Det stilles krav til både sjåfør og sjekk av kjøretøy. Tankanleggets beliggenhet på lufthavnen er avgjørende for hvor strenge krav som stilles. Avinor vil i løpet av anskaffelsesprosessen oppgi mer detaljerte opplysninger knyttet til disse forholdene.

Tankavlesning

Det er ikke et ensartet peilesystem ved lufthavnene som skal ha leveranser av biodiesel i dag. Det er imidlertid peilesystem ved følgende lufthavner: Trondheim, Kristiansand, Bergen, Bodø, Ålesund, Molde, Harstad/Narvik. Det vil i løpet av kontraktsperioden kjøpes inn nytt tankavlesersystem til de flere av lufthavnene som er omfattet av denne avtalen.

Vinterkvalitet

Tidspunktet for overgangen fra sommerdiesel til vinterdiesel må avtales med den enkelte lufthavn, da det varierer betydelig når temperaturene blir lave, avhengig av lufthavnens geografiske beliggenhet. I vintersesongen forventes det at drivstoffet oppfyller kravene til vinterkvalitet og tåler temperaturer ned til -32 °C.

1.2. Generell informasjon om flytende biobrensel, biofyringsolje

Fra 1. januar 2020 ble bruk av fossil fyringsolje til oppvarming av bygg forbudt i Norge, både som spisslast og grunnlast. De fleste lufthavner har bygget om fyringsanleggene til fornybar energi, men enkelte lufthavner trenger leveranser av biofyringsolje. I praksis har det de seinere år kun vært Kirkenes lufthavn som har benyttet et lite volum biofyringsolje (ca 10 000 liter/år) til oppvarming. Krav til biofyringsolje er gitt i tabeller under punkt 1.3.

1.3. Kravspesifikasjon biodiesel/biofyringsolje

HELSE OG MILJØ

[S1]	Skal krav	Oppfylt (Ja)
1	Sikkerhetsdatablader skal leveres for samtlige produkter.	
2	Tilbyder skal ved mistanke om helsemessige negative effekter av biodiesel bekrefte at de på forespørsel skal gi oppdragsgiver tilgang til produktets fullstendige sammensetning utover det som er angitt i sikkerhetsdatablad. Oppdragsgiver vil signere på taushetserklæring med produsenten for å sikre konfidensialitet.	
3	Produktene skal ikke inneholde stoffer listet i REACH sin kandidatliste over stoffer med svært uønskede egenskaper (SVHC-stoffer) (https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/kjemikalier/regelverk/reach/reach-kandidatlista-svhc-lista/) og/eller stoffer ført opp på den norske prioritetslista (https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/kjemikalier/regelverk/prioritetslista/)	

BÆREKRAFT, DOKUMENTASJONSKRAV OG RAPPORTERING

[S2]	Skal krav	Oppfylt (Ja)	Ikke oppfylt (Nei)
1	**Leveranser «innenfor» og «utover» omsetningskravet** Avinor skal ha leveranser av biodiesel og biofyringsolje *utover* det til enhver tid gjeldende omsetningskravet etter produktforskriften kapittel 3. For farget biodiesel (omsetningskrav ihht «andre formål») i rapporteringsåret 2026 innebærer dette at Avinor skal sikres leveranser av 100 prosent biodiesel. Av det totale leverte volumet kan maksimalt et volum tilsvarende gjeldende omsetningskrav (11 % for 2026) medregnes som oppfyllelse av omsetningskravet. Resterende volum (minimum 89 % for 2026) skal leveres som tilleggsvolum utover omsetningskravet, og kan ikke inngå i leverandørens oppfyllelse eller rapportering av omsetningskrav. Håndteringen av volum utover omsetningskravet skal skje på samme måte dersom omsetningskravet endres i avtaleperioden. Det samme gjelder for omsetningskravet som omfatter blank diesel (veitrafikk), der også omsetningskravet vil endres i kontraktsperioden. Fordelingen mellom volum «innenfor» og «utover» omsetningskravet skal til enhver tid justeres slik at kun et volum tilsvarende gjeldende omsetningskrav kan medregnes som oppfyllelse av omsetningskravet.		

2	**Råstoff** Biodieselen/biofyringsoljen levert til Avinor skal være fremstilt av A-råstoff eller B-råstoff, ref produktforskriften vedlegg V, og tilbyder skal kunne dokumentere korrekt råstoffklassifisering under frivillig ordning/egen dokumentasjon/uavhengig revisjon. Avinor stiller ikke krav om at Avinor-leveranser i seg selv må oppfylle delkravet om avansert biodrivstoff for andre formål (1 % i 2026), da dette er et krav til omsetters samlede oppfyllelse. Det samme gjelder for omsetningskravet for blank diesel (veitrafikk). Produktene skal ikke være basert på palmeolje eller palmerelaterte råstoff/biprodukter (f.eks. PES eller PFAD), skal ikke være basert på soya, eller fortrenge matproduksjon. Klassifisering av råstoff og krav kan endres over tid. Tilbyder skal derfor til enhver tid legge til grunn gjeldende definisjoner og krav i produktforskriften kapittel 3 for rammeavtalen.		
3	**Arealkriterier** Tilbyder skal sikre og dokumentere at biodiesel/biofyringsolje levert til Avinor som er omfattet av bærekraftskriteriene ikke er fremstilt av råstoff fra arealer som bryter arealkriteriene i produktforskriften §§ 3-7 til 3-9 (biodiversitet, arealer med høyt karbonlager og torvmark). Dersom råstoffprodusenten ikke er sertifisert av en EU-godkjent frivillig ordning, eller er sertifisert av en ordning som ikke dekker sertifisering etter arealkriteriene i fornybardirektivet, må overholdelse av arealkriteriene dokumenteres på annen, likeverdig måte.		
4	**Leveranser skal ikke brukes til samlet oppfyllelse** Leveranser til Avinor skal avgrenses slik at volum og bærekraftsegenskaper ikke disponeres til «samlet oppfyllelse» mellom omsettere etter produktforskriften § 3-4. Volum levert utover omsetningskravet skal i tillegg ikke inngå i leverandørens egen oppfyllelse av omsetningskrav og skal holdes regnskapsmessig og dokumentasjonsmessig adskilt fra øvrige volum.		
5	**Dokumentasjon av bærekraftskriteriene** Tilbyder skal minimum én gang per kalenderår og så snart som mulig etter at revisjon er ferdig, oversende en samlet dokumentasjonspakke om biodiesel/biofyringsolje levert til Avinors lufthavner. Dette gjelder for hele avtaleperioden og skal være spesifisert pr lufthavn.		

	Tilbyder skal sikre at alle leveranser av biodiesel og biofyringsolje til Avinor kan dokumenteres som bærekraftige i henhold til produktforskriften kapittel 3 (§§ 3-5 til 3-10) Dokumentasjonspakken skal minst inneholde: • Beskrivelse av produktet (type biodrivstoff/flytende biobrensel). • Mengde (volum) produkt levert til Avinor, pr lufthavn. • Råstoff produktet er laget av, inkl. angivelse av råstoffkategori • Råstoffets opprinnelsesland. • Navn på frivillig EU-godkjent sertifiseringsordning (der en frivillig ordning er brukt) og bekreftelse på at ordningen er relevant for partiet/produktet. Dersom ikke frivillig ordning er benyttet må Avinor få dokumentasjon på hvordan nødvendige opplysninger er fremkommet. • Informasjon om klimagassutslipp og bekreftelse på at arealkriteriene er oppfylt • Bekreftelse på volumfordeling for Avinor: o For farget diesel: bekreftelse på volum solgt utover omsetningskravet (for 2026: minimum 89 %), og bekreftelse på volum solgt innenfor omsetningskravet (for 2026: maksimalt 11 %). Tilsvarende krav ved leveranser av blank biodiesel. **Dokumentasjon per volumfordeling (utover vs. innenfor omsetningskravet)** ***a) Volum levert innenfor omsetningskravet*** Tilbyder skal fremlegge dokumentasjon på gjennomført uavhengig revisjon knyttet til omsetters årlige rapportering til Miljødirektoratet (MDIR), som viser at relevante opplysninger er kontrollert i samsvar med kravene i produktforskriften. ***b) Volum levert utover omsetningskravet*** Tilbyder skal fremlegge Proof of Sustainability (PoS), eller tilsvarende dokumentasjon, for volum utover omsetningskravet. PoS/dokumentasjon skal være sporbar og omfatte nøkkelopplysninger som gjør det mulig å kontrollere oppfyllelse av relevante bærekraftskriterier (inkl. råstoffklassifisering og klimagassdata). Dersom den frivillige ordningen ikke dekker alle relevante bærekraftskriterier eller alle ledd i forsyningskjeden, skal leverandør supplere med dokumentasjon for de kriteriene/leddene som ikke er dekket.		
6	**Massebalanse** Tilbyder skal benytte et massebalansesystem i henhold til §3-10a for oppfyllelse av bærekraftskriterier på volum levert til Avinor.		
7	**Revisjon** Tilbyder skal sikre at rapportering og dokumentasjon knyttet til all		

	biodiesel/biofyringsolje levert til Avinor er i samsvar med produktforskriften § 3-10 og § 3-11, herunder at det er gjennomført uavhengig revisjon. Revisjonen skal gi rimelig sikkerhet for at rapporterte opplysninger er korrekte og i samsvar med forskrift og veiledning. Tilbyder skal fremlegge revisorbekreftelse/dokumentasjon på gjennomført uavhengig revisjon som beskriver hva som er revidert og bekrefter revisjonsresultatet. Tilbyder skal benytte samme uavhengige revisor for (i) omsetters rapportering til MDIR og (ii) volum levert til Avinor utover omsetningskravet.		

I tillegg til bekreftelse fra tilbyder om oppfyllelse av skal-krav listet i S2, ønsker Avinor innsikt i hvordan kravene blir oppfylt. Innledningsvis ber vi om at tilbudet inneholder en kort redegjørelse om hvordan ovenstående krav 5 og 7 vil oppfylles.

Tilbyders besvarelse:

[E1] Leveringssikkerhet og logistikk (10%-20%)

Oppdragsgiver skal til enhver tid ha tilstrekkelig med drivstoff tilgjengelig på tankene, og er da avhengig av sikre leveranser.

Tilbyder skal beskrive hvordan oppdraget skal gjennomføres. Beskrivelsen bør bl.a. inneholde informasjon og løsninger for

- Mottak av bestilling
- Rutiner ved - og evt muligheter for fjernpeiling
- Biler og sjåfører (enten det er egendrift eller underleverandør)
- Mulighet for samkjøring
- Depot og distanser
- Leveringstider
- Regularitet
- Legg gjerne til annen informasjon som er relevant

[E2] Prisskjema (80%-90%)

Informasjon vedrørende Prisvedlegget. Det er valgt ut bestemte datoer som skal prises med historiske listepriser. I Prisskjema er det også oppgitt når det skal prises med vinterdiesel.