



Statens vegvesen

RFI – EPD for salt i tildeling av driftskontrakter

Bakgrunn

Statens vegvesen ber om innspill fra markedet og øvrige relevante aktører til en mulig videreutvikling av dagens tildelingsmodell av EPD for salt i anskaffelse av driftskontrakter.

Formålet med RFI-en er å få markedets vurdering av hvordan bruk av EPD og tilhørende transportberegninger kan utformes slik at modellen gir en mest mulig rettferdig, sammenlignbar og etterprøvbar vurdering av leverandørenes klimagassutslipp fra hele produksjons- og leveransekjeden.

Statens vegvesen ønsker særlig innspill på om den foreslåtte metodikken:

- sikrer likebehandling av leverandørene i anskaffelsesfasen
- sikrer sammenlignbare tilbud og vurderinger
- gir incentiver til reelle reduksjoner i klimagassutslipp
- begrenser betydningen av metodiske forskjeller mellom EPD-er
- er etterprøvbar gjennom kontraktsperioden
- ikke medfører en uforholdsmessig stor dokumentasjons- eller administrasjonsbyrde for leverandørene.
- Sikrer at indirekte utslipp fra salt er forholdsmessig vektet sett opp mot direkte utslipp fra maskiner og kjøretøy

Det bes om at svar så langt som mulig skille mellom metodiske utfordringer, dokumentasjonsmessige utfordringer og forhold som faktisk påvirker klimagassutslippene.

Utkast til endrede krav

Råvareuttak og produksjon av salt (A1 og A3)

Det benyttes tredjepartsverifisert EPD som dokumentasjon for klimagassutslipp knyttet til saltproduksjonen.

Følgende livsløpsmoduler fra EPD vil vurderes i tildeling:

- A1 – Uttak/utvinning/prosessering av råvarer
- A3 – Produksjon/prosessering/lagring av salt

EPD-en skal rapportere resultater for A1 og A3 separat.

Ved evaluering benyttes summen av A1 og A3 som grunnlag for sammenligning mellom tilbudene.

A1 og A3 utgjør i de fleste tilfeller en liten andel av det totale utslippet fra salt i våre kontrakter, og er i så måte lite utslagsgivende. Transport i A2 og A4 som i større grad er avgjørende, skal ikke inngå i denne verdien, men beregnes separat som beskrevet i kommende kapittel og vil ha en større betydning i tildelingsmodell.

Dokumentasjon av bakgrunnsdata skal oversendes byggherre på forespørsel. Dette kan for eksempel omfatte produksjonsmetode, råvarens opprinnelse, energiforbruk, energibærer og eventuelle vesentlige forutsetninger som påvirker beregnet klimagassutslipp.

Toleransegrense

Oppdragsgiver ønsker å redusere betydningen av mindre forskjeller mellom EPD-resultater som kan skyldes metodiske forskjeller, datagrunnlag og andre forutsetninger i EPD-beregningene utenfor leverandørens egen verdikjede.

Oppdragsgiver vil derfor å benytte en toleransegrense på 10% for A1 og A3.

Tilbud som har en samlet EPD-verdi for A1+A3 som er inntil 10 % høyere enn den laveste verdien blant de sammenlignbare tilbudene, anses som like gode med hensyn til dette elementet i evalueringen. Påslag for øvrige tilbydere beregnes da fra toleransegrensen til beste tilbyder.

Eksempel:

Dersom laveste EPD-verdi er 10 kg CO₂e/kg, vil tilbud med en verdi på inntil 11 kg CO₂e omfattes av toleransegrensen.

Et tilbud med en verdi på 12 kg CO₂e vil ikke omfattes av toleransegrensen, og vil bli beregnet påslag av differansen mellom tilbudt verdi på 12kgCO₂e og toleransegrensen som i dette eksempelet ligger på 11 kgCO₂e.

TILBUD	EPD-VERDI A1 + A3	PÅSLAG
A	10,0	0 kr
B	11,0	0 kr
C	11,5	0,5 × X kr
D	12,0	1,0 × X kr

Transport mellom råvareutvinning og produksjon (A2)

A2 skal omfatte alle relevante transportledd mellom råvareutvinning (A1) og produksjonssted (A3), herunder eventuell transport mellom flere produksjonslokasjoner. F.eks. fra saltgruve til leverandørs lager i Norge.

I tilbudsfasen vurderes utslipp fra A2 beregnet ved bruk av LCA.no sin transportkalkulator.

Ved kontraktsgjennomføring skal transporten dokumenteres gjennom prosjektspesifikk EPD, supplert med oppdatert beregning fra LCA.no sin transportkalkulator, samt relevant fraktdokumentasjon og transporthistorikk. Dokumentasjonen bør som minimum beskrive:

- energibærer/drivstoff
- kjøretøy eller transportmiddel
- transportdistanse
- transportmengde
- relevante transportetapper.

Transport til prosjekt (A4)

A4 skal omfatte transport mellom produksjonssted (A3) og hovedlager for kontrakten.

I tilbudsfasen vurderes utslipp fra A4 beregnet ved bruk av LCA.no sin transportkalkulator.

Ved kontraktsgjennomføring skal transporten dokumenteres gjennom prosjektspesifikk EPD, supplert med oppdatert beregning fra LCA.no sin transportkalkulator, samt relevant fraktdokumentasjon og transporthistorikk. Dokumentasjonen bør som minimum beskrive:

- energibærer/drivstoff
- kjøretøy eller transportmiddel
- transportdistanse
- transportmengde
- relevante transportetapper.

Krav til EPD og dokumentasjon

Alle EPD-er som benyttes i konkurransen, skal som minimum være basert på:

- ISO 14025
- EN 15804:2012+A2:2019 som kjerne-PCR
- EPD International C-PCR Basic Chemicals (1.1.6), eller tilsvarende produktkategori-regelverk.

Dersom et «tilsvarende produktkategori-regelverk» (PCR) benyttes, skal det dokumentere hvordan sammenlignbarhet med angitt PCR ivaretas, i henhold til NS-EN ISO 14025:2026 kapittel 7.5 (Comparability of EPDs). Sammenlignbarhet skal beskrives i detalj og dokumenteres av programoperatør, utvikler av PCR eller utvikler av EPD.

Ved tilbudsinnlevering skal det leveres gyldig, tredjepartsverifisert og publisert produktspesifikk ECO-EPD.

Ved kontraktsgjennomføring skal det leveres gyldig prosjektspesifikk ECO-EPD utarbeidet av ECO Platform-godkjent programoperatør.

Den prosjektspesifikke EPD-en skal vise til den produktspesifikke referanse-EPD-en, som skal være offentlig tilgjengelig og oppfylle de angitte kravene.

Det skal benyttes samme beregningsmetodikk ved kontraktsoppfølging som ved tilbud.

Alle EPDer skal godkjennes av byggherre før produktet tas i bruk.

Alle EPDer er å anse som offentlig.

6. Betydning i det totale klimagassbudsjettet

Klimagassutslipp knyttet til salt inngår som én av flere komponenter i kontraktens totale klimagassbudsjett.

Oppdragsgiver ønsker samtidig å sikre at enkeltprodukter eller enkeltkomponenter ikke får en uforholdsmessig stor betydning for den samlede evalueringen.

Oppdragsgiver vurderer derfor å definere en grenseverdi for hvor stor betydning indirekte utslipp knyttet til salt kan ha i tildelingsmodellen.

Det vurderes i denne forbindelse et maksimalt påslag eller utslag knyttet til indirekte utslipp fra salt i klimagassbudsjettet på 30%, hvorav direkte utslipp vektet resterende 70%, definert med utgangspunkt i kontraktssum eller en annen målbar og etterprøvable referansestørrelse.

7. Spørsmål til markedet

1. Er den foreslåtte metodikken samlet sett egnet til å sikre likebehandling og sammenlignbarhet mellom leverandørene? Dersom ikke, hvilke deler av metodikken bør endres?
2. Er det forhold ved EPD-beregningene for A1 og A3 som kan føre til vesentlige forskjeller mellom produkter uten at forskjellene nødvendigvis gjenspeiler reelle forskjeller i klimagassutslipp? Hvordan bør slike forskjeller eventuelt håndteres?
3. Er den foreslåtte toleransegrensen på 10 % egnet til å håndtere mindre usikkerhet og metodiske forskjeller mellom generisk data i EPD-er? Dersom ikke, hvilken alternativ tilnærming anbefales?
4. Er den foreslåtte metoden for beregning og dokumentasjon av A2 og A4 egnet til å sikre en rettferdig og etterprøvable sammenligning? Dersom ikke, hvilke overordnede endringer anbefales?
5. Er de foreslåtte kravene til EPD og dokumentasjon hensiktsmessige og praktisk gjennomførbare gjennom hele kontraktsperioden? Er det behov for andre eller enklere løsninger som samtidig sikrer etterprøvbarehet og likebehandling?
6. Er det etter leverandørens vurdering en risiko for at den foreslåtte modellen gir utilsiktede konkurransevridende effekter (f.eks. ved krav til PCR) eller premierer metodiske forskjeller fremfor reelle utslippsreduksjoner? Dersom ja, hvordan bør dette håndteres?
7. Hvilken informasjon om bakgrunnsdata bør leverandørene kunne dokumentere for å sikre sporbarhet i leveransekjeden, for eksempel frakt, produksjonssted, råvarens opprinnelse, omlasting, transportledd.
8. I hvilken grad vurderer leverandøren at prosjektspesifikk ECO-EPD kan utarbeides og oppdateres gjennom kontraktsperioden på en praktisk og kostnadseffektiv måte? Dersom det er utfordringer knyttet til dette, hvilke alternative dokumentasjonsløsninger anbefales?
9. Har leverandøren øvrige innspill eller anbefalinger til hvordan klimagassutslipp knyttet til salt bør beregnes, dokumenteres og inngå i det totale klimagassbudsjettet?
10. SVV har policy om å ikke premiere biodiesel i kontrakter hvor det brukes direkte i ENT sine kjøretøy og maskiner. Vi ber om tilbakemelding om det er mulig/ønskelig/hensiktsmessig å også lukke for biodiesel i salt EPDene?