

Teknisk Markedsdialogmøde

2. november 2020

Bilag 14: Grøn omstilling

Center for Facility Management

Tid og sted

D. 2. november 2020 kl. 10.00 – 12.00 på Carsten Niebuhrs gade 43, 1577 København V, MC2

Mødedeltagere

- ✓ BYGST: Emil Lund, Mie Møldrup, Morten Lyndrup, Peter Overbye.
- ✓ Implement: Jacob Dohn, Mia Skovhauge
- ✓ Coor: Martin Jensen, Chef for kontraktudvikling
- ✓ ISS Facility Services A/S: Leslie Kristensen, Senior Project Manager
- ✓ ISS Facility Services A/S: Camilla Andersen, Senior HSE Process Lead
- ✓ ISS Facility Services A/S: Nikolaj Wulff-Hansen, Key Account Executive
- ✓ Forenede Service A/S: Chalotte Stahll, Forenede Service Salgs- og tilbudskonsulent
- ✓ Forenede Service A/S: Carsten Jeppesen, Forende Service konsulent
- ✓ Forenede Service A/S: Asmus Thorsøe Hamann, Kokkenes Køkken Kvalitetschef
- ✓ Sodexo A/S: Janne Funder, QHSE Manager
- ✓ Sodexo A/S: Kate Schiøler, Bid Writer

1 Velkomst og præsentationsrunde

1.a Deltagerne blev præsenteret og formål med mødet gennemgået.

2 Svar på spørgsmål og kommentarer

2.a BYGST takkede for modtagelse af spørgsmål og kommentarer, der besvares på mødet. BYGST eftersender svar på spørgsmål og kommentarer.

2.b Bygningssstyrelsen har valgt at afholde denne tekniske dialog, idet der ikke foreligger en lignende aftale vedr. Aftalens genstand og den grønne omstilling. Nærværende tekniske dialog omkring bilag 14, m. underbilag samt spørgsmål, kommentarer og

drøftelserne i forlængelse heraf, er ikke det endelige udbudsmateriale og vil ikke lægge til grund for eller påvirke en evaluering af de indkomne tilbud.

2.c BYGST gjorde i øvrigt opmærksom på, at mere specifikke krav til grønne tiltag, til de enkelte leverancer, vil fremgå af øvrige bilag i det endelige udbudsmateriale.

Nr.	Spørgsmål - kommentar	Svar
1.	<p>Bodstruktur (2.2.1 og 2.2.2): Såfremt der pålægges leverandøren en bod skal det være helt klart</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvad der måles på • Hvordan der måles • Hvilke delmål/krav etc. der stilles til rapportering etc. • Hvordan leverandøren kan mitigere • Såfremt 4 ovenstående punkter er uklare vil leverandørerne have en tendens til at prise det ind, da det ses som en risiko at der ikke kan mitigeres, hvorved tilbuddet bliver dyrere 	Bygningsstyrelsen er enige i kommentaren og tager den til efterretning.
2.	<p>Gennemgående krav til grøn omstilling i forbindelse med Leverancen (5.2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er der særskilte krav til hver af de 9 tiltag? 	Leverandøren skal løbende lave tiltag, der relaterer sig til de 9 gennemgående krav. Der er ikke fremsat konkrete krav til tiltag, der relaterer sig til de gennemgående krav. Der blev spurgt til en nedre grænse for, hvornår noget kan anses som et tiltag, hvilket tages til efterretning.
3.	<p>Overblik og opfølgning på grøn omstilling (5.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvilke krav er der til databasen? <ul style="list-style-type: none"> ○ Er det nok med et Excel ark eller skal der udvikles en løsning hvor Bygst har adgang? 	Krav og ønsker til Databasen vil fremgå af det endelige udbudsmateriale.
4.	<p>Følgende ønskes at blive drøftet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvordan vi kvantificerer CO₂ (Concito, Science Based Targets etc.) • Tilbagebetalingstid på energibesparende produkter 	CO ₂ forventes kvantificeret i skabelon, som bliver del af udbudsmaterialet. Tilbagebetalingstid blev ikke eksplicit drøftet i mødet.
5.	<p>Hvad er de underliggende tanker ift. beregninger af den samlede klimapåvirkning så mange år ud i fremtiden? Det blev fremført, at det kan blive meget teoretisk og "gætværk" hvordan fremtiden ser ud og der var et ønske om kun at se på det første år ligesom for transportdelen.</p>	Bygningsstyrelsen ønsker, at Leverandøren forpligter sig til at bidrage løbende til den grønne omstilling, fra Driftsstart og over hele aftaleperioden.
6.	<p>Forventer ordregiver at sætte rammerne for menuen eller er det op til leverandøren med henblik på beregning af baseline.</p>	Leverandøren bestemmer menuen inden for rammerne af udbuddets krav.



	I forhold til år 2-7, hvordan forventer ordregiver, at fx teknisk udvikling og ny lovgivning, vil kunne inddrages i beregninger efterfølgende?	Leverandøren kan basere sine løbende forbedringer på nye teknologier hvis muligt. Krav kan blive tilpasset såfremt ny lovgivning nødvendiggør dette på linje med aftalens tværgående mekanisme for håndtering af dette.
7.	Hvordan tænker ordregiver at medtage det madaffald og madspild i beregningerne? Med tanke på at den leverandør, som har mindst af begge dele har en fordel ved det.	CO ₂ emission beregnes på baggrund af hele råvareforbruget – også det som ender som madspild. Initiativer til håndtering af madspild vil fremgå af endeligt udbudsmateriale.
8.	Hvad hvis Leverandøren benytter sig af cykel på mindre afstande? Det er vel det samlede emissionsudslip, som er afgørende, ift. transport. Men med denne opstilling, hvor der er taget højde for forskellige biltyper, giver det ikke bonus med andre alternativer, som er langt mere bæredygtige.	Punktet blev drøftet og tages til efterretning af Bygningsstyrelsen.
9.	Antal km. synes at være et mere reelt tal at gøre brug af ift. beregningen. Antallet af kørte km. har større betydning ift. emissionsudslip end antal kørsler. Der skal være tracking af forbrugt brændstof og kørte km. for et reelt billede af emissionsudslip. Hvordan forholder ordregiver sig til kørsel til og fra arbejdspladsen?	Fordele og ulemper ved måling af antal kørte kilometer versus antal kørsler blev drøftet, herunder muligheden for at følge op i praksis. Bygningsstyrelsen tager det drøftede til efterretning.
10.	Hvordan ser ordregiver på, at eldrevene transportmidler skal lades op i ordregivers opladere?	Bygningsstyrelsen vil arbejde for at understøtte en ordning. Bygningsstyrelsen præciserer i udbudsmaterialet.
11.	Ved at bruge data i bilag 14.1 kommer det ikke ordregiver eller leverandør til gode, hvis der handles lokalt, og derved understøttes bæredygtige indkøb til forplejning ikke ved denne beregningsmetode.	Det kommer ikke leverandøren til gode, i forhold til opgørelse af CO ₂ emission iht. Bilag 14. Dette kan evt. komme leverandøren til gode ift. andre af aftalens mekanismer, som vil fremgå af det endelige udbudsmateriale.
12.	Betyder det, at de klimaoptimerende tiltag i så fald skal ende ud i en CO ₂ besparelse, som modsvarer det for meget brugte CO ₂ på forplejning ift. baseline.	Ja, i det omfang udligningen kan foretages inden for mekanismens økonomiske ramme.
13.	Hvilken type af CO ₂ reduktion har ordregiver i tankerne?	Det kan f.eks. være energireducerende tiltag som lavenergiinstallationer.



14.	<p>2.2.2. Det kan betyde, at man bliver "straffet", hvis man formår at klimaoptimere meget i det første år, men mindre i det efterfølgende år. Dog kan den samlede optimering over hele kontraktperioden være størst for den leverandør, som har den største optimering i fx første år men måske efterfølgende kun kan optimere med 5 pct. årligt de efterfølgende år. Forslag: incitamentsstruktur, som fremmer tidlig indsats/investering.</p>	<p>Bygningsstyrelsen er enige i kommentaren og tager den til efterretning.</p>
15.	<p>BYGST kan fx opsætte egne krav til andel af svanemærkede produkter, evt. udvælge enkelte ingredienser, som de helt ønsker at undgå, eller stille det som krav, at leverandøren er certificeret til at levere svanemærket rengøring (dette betyder en merudgift på x % af omsætning for os som leverandører).</p>	<p>Bygningsstyrelsen tager kommentaren til efterretning og gør opmærksom på, at der er taget højde for den grønne dagsorden mange steder i udbudsmaterialet.</p>
16.	<p>5.1 Hvordan forholder ordregiver sig til, at leverandøren er ISO certificeret for den del af forretningen, som vedrører ordregiver, men ikke nødvendigvis for hele leverandørens virksomhed?</p>	<p>Bygningsstyrelsen forholder sig alene til Aftalens genstand, Det vil sige leverancerne angivet i aftalegrundlaget.</p>
17.	<p>5.2 Transport, værktøjer og lignende. Hvad vil det sige i denne sammenhæng at optimere logistikken?</p>	<p>Bygningsstyrelsen tager spørgsmålet til efterretning og præciserer i det endelige udbudsmateriale</p>
18.	<p>5.2. Partnerskaber. Forestiller ordregiver sig, at det vil være en fordel, hvis leverandøren kan monitorere, styre og give data for affald og at affald indgår med målsætninger for bæredygtighedsagenden for kontraktperioden.</p>	<p>Bygningsstyrelsen tager kommentaren til efterretning.</p>
19.	<p>5.2. Partnerskaber. Hvilken form for dokumentation forestiller ordregiver sig for dette punkt? Hvornår er det efterlevet?</p>	<p>Bygningsstyrelsen tager spørgsmålet til efterretning og præciserer i det endelige udbudsmateriale</p> <p>Bygningsstyrelsen henviser til, at de <i>9 gennemgående krav</i> skal operationaliseres ved Leverandørens egne tiltag.</p>
20.	<p>5.2. Partnerskaber. Dette kommer ikke leverandøren til gode, når middelværdien i bilag 14.1 skal anvendes. Her tænkes særligt på, at lokale indkøb af fx. æg og kød er mere bæredygtigt end hvis det har været under lang og emissionsdyr transport.</p>	<p>I forhold til mekanismen i bilag 14 kommer det leverandøren til gode at lave en menu med en råvaresammensætning som iht. tabellen har en lav emission. Bæredygtige tiltag i form af brug af lokale råvarer kan evt. komme leverandøren til gode ift. andre af aftalens mekanismer, som vil fremgå af det</p>



	Kunne ordregiver forestille sig at lade det indgå i bilag 13.1, at fx lokale indkøb har mindre emissionspåvirkning.	endelige udbudsmateriale, jf. også spørgsmål 11.
21.	5.2. Behov og forbrug. Hvordan vil ordregiver sikre, at denne data bliver givet til leverandøren?	Bygningsstyrelsen er opmærksom på efterspørgslen af denne data og vil tage spørgsmålet til efterretning, med henblik på en videre udvikling.
22.	5.3. Må de indebære en ekstra udgift for ordregiver? Hvornår er et tiltag tilstrækkeligt?	Det må ikke medføre en ekstra udgift for ordregiver. Ift. hvornår et tiltag er tilstrækkeligt, henvises til spørgsmål 2.
23.	5.3. Hvilke specifikke 9, tænkes der på?	Der henvises til de 9 gennemgående krav i skemaet.
24.	5.3 Implementeringsindsats: Kan ordregiver konkretisere dette?	Bygningsstyrelsen præciserer i det endelige udbudsmateriale. Med Implementeringsindsats menes opfølgning på igangsættelse og handling.
25.	Bæredygtighedsansvarlig: Forventer ordregiver at kunne godkende denne profil?	Krav til bæredygtighedsansvarlig præciseres i det endelige udbudsmateriale.
26.	2.1 Leverandørens garanterede klimapåvirkning Emissions footprint: Der er mange omregningsfaktorer, ikke kun her i Danmark, men også på verdensplan. Mange af de nævnte ækvalianter er også afhængige af mange andre dele, så kan der oplyses og fastholdes bestemte nøgletal forinden der findes en basislinje for de enkelte nævnte områder og produkter? CO2 kuldioxid – CH4 metangas – N2O lattergas – PFCs fluorocarbon – SF6 svovlhexafluorid – NF3 nitrogintrifluorid – HFCs hydroflouorcarbon - Er det muligt på baggrund af ubekendte faktorer og forhold at Bygningsstyrelsen anvender det første års rapporterede kørsel, inkl. øvrige tal der skal rapporteres til en fælles base, og herefter starter kravene om reduktioner for resten af perioden.	Bygningsstyrelsen har valgt at benytte Emissionsfaktorer/nøgletal fra Tænketa-ken Concito's rapport, Klimavenlige Madvaner fra april 2019 og er inkl. udledning fra primærproduktion, ingredienser, forarbejdning, emballage og transport. Transport forholder sig ikke direkte til udledning, men 3 køretøjskategorier, hvoraf den samlede kørsel af køretøjskategorierne i året, til sammen vil give en faktor. Bygningsstyrelsen vil tage kommentaren, om at lægge første års kørsel grund for baseline, til efterretning, dog også under hensyntagen til, at det ikke bør være en fordel at starte på et ringe niveau for at have lettere ved at nå en efterfølgende reduktion.



27.	<p>2.1.1 Klimapåvirkning for Serviceområdet forplejning Concito's middelværdi emissionsfaktorer, bliver disse anvendt i hele kontrakt perioden, selvom der kommer ny viden eller metoder til at beregne CO2 udledningen på? Der bliver i bilag 14.1 ikke skelnet mellem dansk produceret frilands oksekød og importeret oksekød fordret med sojaproteiner er dette bevist? Der er stor forskel på udledning af CO2 alt efter levetid, foder osv. dette kunne være en måde at få mere lokalt oksekød på bordene, hvis det blev tilgodeset i klimaregnskabet.</p>	<p>Der kan i aftaleperioden vælges et andet grundlag for emissionsfaktorer forudsat, at dette ikke stiller leverandøren værre eller bedre i forhold til at opnå de garanterede klimapåvirkninger.</p> <p>Forholdet vedrørende produktionsforhold for de omfattede råvarer kommer ikke leverandøren til gode i forhold til opgørelse af CO₂ emission. Dette kan evt. komme leverandøren til gode ift. andre af aftalens mekanismer, som vil fremgå af det endelige udbudsmateriale, jf. også spørgsmål 11.</p>
28.	<p>2.1.2 Klimapåvirkning for transport - Der stilles krav om nedbringelse af den realiserede "relative klimapåvirkning" i forbindelse med transport med 10% fra år til år. Hvis dette ikke opnås ifalder der en bod på 250.000. I praksis vil det ske ved en udskiftning af bilparken fra "andre fossildrevne køretøjer" -> "Højeste gældende Euronorm" -> "elbiler".</p> <p>Vi ser følgende udfordringer:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Vi kommer aldrig videre end elbiler med denne "køretøjskategori" metodik. Hvad med cykler, løbehjul, eller hvad hvis vi helt fjerner transport fordi vi kan lave en digital patruljering med et overvågningskamera? mangler disse elementer ikke i en ambitiøs løbende optimering mod neutral klimapåvirkning, da den nuværende model fanger os i en gammeldags kategorisering af køretøjer.b) Det er svært at vurdere om 10% årlig reduktion er realiserbart når vi ikke kender de tre bil kategoriers klimapåvirkningsækvivalentc) Der vil være en omkostning forbundet med udskiftning af bilparken. jf. pkt 4.1 "Såfremt der er en omkostningsmæssig eller kvalitetsmæssig konsekvens forbundet med et konkret forslag kan Leverandøren fremlægge dette forslag som en del af den tværgående optimeringsmekanisme jf. bilag 6.1." Som vi læser dette vil vi i praksis kunne stå i en situation, hvor vi kommer med et forslag om at udskifte bilparken og BYGST kan vurdere at acceptere eller afslå forslaget, med dette krav kan	<p>a) Bygningstyrelsen har forsøgt at balancere målet om lav klimapåvirkning fra køretøjer med en mekanisme, som kan følges op i praksis. Bygningstyrelsen fremlagde overvejelser om, at der er en risiko for, at måling af antal kørsler med el-løbehjul, cykler o.l. kan sætte resten af mekanismen ud af kraft pga. det potentielt meget store antal kørsler med disse mindre køretøjer. Endvidere vurderes det, at brug af disse mindre køretøjer kan reducere brugen af de andre køretøjskategorier ligeligt, hvilket vil medføre, at fordelingen mellem de andre køretøjskategorier bliver uændret. Drøftelsen tages dog til efterretning af Bygningstyrelsen. Bæredygtige tiltag kan evt. komme leverandøren til gode ift. andre af aftalens mekanismer, som vil fremgå af det endelige udbudsmateriale, jf. også spørgsmål 11.</p> <p>b) Bygningstyrelsen tilstræber at præcisere mekanismen yderligere</p> <p>c) Afsnit 4.1 handler om optimeringer, som ligger ud over de garanterede optimeringer eller aftalens krav om reduktion. Leverandørens tilbud skal omfatte løsninger som sikrer, at de lever op til aftalens krav herunder leverandørens garanterede klimapåvirkning.</p> <p>d) Ved at måle på antallet af kørsler til BYGST bliver forholdet omkring evt. stop på vejen ikke relevant i målingen.</p>

	<p>BYGST så ikke påvirke vores evne til at nå målsætning og undgå bod.</p> <p>d) Har BYGST med i kravene at tilbudsgiver og vores leverandører, underleverandører og kan have udfordringer med i vores beregningerne når der ved transport fra f.eks. leverandørens hovedkontor (garage) til ordregivers lokation også besøger andre af leverandørens kunder på vejen?</p>	
29.	<p>2.2.1 Opfølgning på Serviceområdet forplejning</p> <p>Der er flere faktorer der kan spille ind her- hvordan kan der tages hensyn til f.eks. Corona tilstande. I øjeblikket er vores forbrug af engangsemballage og lignende meget højt, visse steder er der væsentlig mere madspild end normalt, da forventede antal spisende ikke matcher det reelle antal.</p>	<p>I det tilfælde, at der må tages særlige hensyn og under særlige omstændigheder, vil Bygningsstyrelsen indgå i en løsningsorienteret dialog med Leverandøren om leverancen.</p>
30.	<p>2.2.2 opfølgning på Transport</p> <p>Forventes at man kan reducere klimapåvirkningen på transport med 10% pr år? Er dette kun på intern transport (leverandør/ underleverandør og ikke 3. part.)</p>	<p>Transporten omfatter leverandørens samt underleverandørers transport.</p>
31.	<p>5.2 Gennemgående krav til grøn omstilling i forbindelse med Leverancen, Pkt. 3 Transport, værktøjer og lignende</p> <p>Gælder dette leverandørens, underleverandørens køretøjer, eller er det også 3. part der leverer varer osv. dvs. også vores vareleverance?</p>	<p>Det er alle kørsler forbundet med serviceleverancen for de omfattede køretøjskategorier, herunder varelevering.</p>
32.	<p>5.2. Gennemgående krav til grøn omstilling i forbindelse med Leverancen, Pkt. 7 Partnerskaber</p> <p>Vil Bygningsstyrelsen uddybe dette - eksempel råvarer og til mødeforplejning?</p>	<p>Bygningsstyrelsen tager spørgsmålet til efterretning og præciserer i det endelige udbudsmateriale</p>
33.	<p>Kan BYGST uddybe hvorfor man har valgt Concitos model og vil BYGST åbne op for alternative modeller, i givet fald hvilke eller under hvilke forudsætninger?</p>	<p>Concitos model er valgt da de offentliggør en gennemberegnet liste med omkring 500 fødevarer ved udgangen af 2020 og samtidig anses for en pålidelig datakilde. Bygningsstyrelsen er ikke bekendt med andre offentlige beregninger på dette detaljeniveau opdateret efter 2016, derfor anes tallene fra Concito som det bedste datagrundlag, der kan findes på nuværende tidspunkt.</p> <p>Såfremt der i aftaleperioden vælges et andet grundlag for emissionsfaktorer, er det en forudsætning, at dette ikke stiller leverandøren værre eller bedre i forhold til at opnå de garanterede klimapåvirkninger.</p>



34.	Hvilken metode vil BYGST benytte til at kalkulere en transport emissions baseline?	Transport-emissionsbaseline udgøres i det nuværende udkast af leverandørens fordeling mellem de respektive køretøjskategorier og den deraf beregnede estimerede "klimapåvirkningsækvivalent". Dette vil fremgå af tilbudsskabelon i det endelige udbudsmateriale.
35.	Ift. pkt. 4 der vedrører andre KPI'er indenfor miljø og bæredygtighed, skal de KPI'er være relateret til Co2-udslip eller er der mulighed for at sætte andre mål indenfor bæredygtighed?	Disse kan også være relateret til andre bæredygtighedsmål end CO ₂ -emission.
36.	Hvilke overvejelser har BYGST gjort sig, ift. det store fokus på emission og kobling til andre elementer i bæredygtighedsagendaen, eksemplificeret ved SDG'erne?	Bygningstyrelsen ønsker, at Leverandøren tager en aktiv rolle i formulering af aftalens bæredygtighedsagenda i Driftsperioden, herunder integration af relevante SDG'er.