



NORLANDSFORSKNING
NORLAND RESEARCH INSTITUTE

Barrierer og muligheter ved bruk av offentlige innkjøp for omstilling til null- og lavutslippsløsninger i ferge- og hurtigbåttrafikk

-

Oppsummering fra intervjuer

Bjørn Vidar Vangelsten

EKOHYD dialogseminar 26. januar 2018



Om intervjuene

- Gjennomført av:
 - Bjarne Lindeløv og Bjørn Vidar Vangelsten (NF)
 - Torunn Hønsi (VF)
- Totalt 15 personer intervjuet
- Foretatt vha Skype + ansikt til ansikt i perioden okt-des 2017
- Hvert intervju ca 45 minutter
- Resultater anonymisert





Hvem er intervjuet?

- Ansatte i fylkeskommuner og Statens Vegvesen med arbeidsoppgaver og ansvar relatert til innkjøp av ferge og hurtigbåttjenester
- Ansatte som sitter i ledelsen av ferge- og hurtigbåtrederier, samt representanter for deres bransjeforeninger
- Juridisk og øvrig ekspertise på lovverk for offentlige innkjøp. Både private og offentlige aktører
- Ansatte i sentrale offentlige og private virkemiddelaktører for omstilling til lav- og nullutslippsteknologi for ferger og hurtigbåter
- Representanter for sentrale norske partnerskap for grønn omstilling i maritim sektor





Hva har vi spurt om?

- Hvordan aktørene oppfatter sin egen rolle i omstillingen
- Hvordan de vurderer tempoet i omstillingen i forhold til politiske målsetninger
- Status på og erfaringer med omstillingen for ferger og hurtigbåter
- Handlingsrom i eksisterende regelverk for offentlige innkjøp og om det blir utnyttet (dialog, miljøkrav, oppfølging i kontraktperiode)
- Kompetanse/ressurser: Er kompetansen på regelverket tilstrekkelig, hva kan evt gjøres?
- Aktørsamarbeid: Mellom fylkeskommuner, mellom fylkeskommuner og andre aktører, verdikjedesamarbeid
- Hva må til for å få nødvendig tempo i omstillingen?





To perspektiver på tempoet i omstillingen

- For høyt?
 - Høyt trykk fra politisk miljø
 - Kan ikke gå fortere da det må utvikles marked for den nye teknologien
 - Bekymring knyttet til teknologiutforming og -valg som kan føre til feilinvesteringer og låsing i valg
- For lavt?
 - Kanskje for lavt for å nå de overordnede politiske målene om utslippsreduksjoner for norsk maritim transport som helhet fram mot 2030
 - Rundt 200 av de 6000 skipene i nærskipfart i dag som går på LNG eller batteri. Gir 3%. Mao er det langt fram til 2030 målene.
 - Går for tregt, med unntak av fergesektoren.
- Trykket politisk oppleves å være større på ferge enn på hurtigbåt





Perspektiv på kontraktslengde og endringer

- Operatører: Føler på stor risiko med mye kapital bundet i fartøyer
 - Korte kontrakter i forhold til fartøyenes levetid.
 - Må bestille løsninger som aldri har vært testet ut, og dette drar man med seg i hele kontraktsperioden (og videre). Spesielt når alle kontraktene kommer samtidig.
 - «Ønsker ikke endre underveis dersom det ikke kompenseres økonomisk».
 - Kan være med på å legge inn ordninger for videreutvikling/innfasing av ny teknologi i kontraktsperioden, f.eks. fra hybrid til el, men må kunne gjøre dette uten ny konkurranseutsetting. Fartøyer må være fleksible til å enkelt å kunne (bygges om til å) bruke flere energibærere, basert på el-drift.
 - Dersom FK ikke har midler til å dekke økte kostnader ved omlegging kan de likevel tilrettelegge for testing av ny teknologi ved å ha høyere terskel for bruk av bøter ved driftsavvik.





Perspektiv på kontraktslengde og endringer

- Fylkeskommunene:
 - En del kontraksperioder er lange. Behov for endringer i løpet av kontraksperioden.
 - Kontrakt i 10 år men fartøyene bygges for 10-30 år. Må legge til rette for neste kontraksperiode på en nøytral måte. Skaper utfordringer.
 - For hurtigbåter: Når det gjelder tidsperspektiv for kontraksperiode er det viktig å sondre mellom fartøyets levetid og motorenhetens levetid. Erfaringsmessig vil det i fartøyets levetid på 25-30 år være behov for utskiftning av motorenhet fire ganger. Dette gir en mulighet til å legge inn opsjoner i anbud om å gjøre bruk av alternativ driftsteknologi ved utskiftning av motorenhet. Forutsetningen for dette er selvsagt at det kontraherte fartøy i utgangspunktet er konstruert til å gjøre bruk av ulike driftsteknologier.
- Juridisk ekspertise:
 - Det offentlige må legge inn i kontrakter at man kan gjøre endringer underveis.
 - Hvis endringene blir for store så skal det lages en ny utlysning.
 - Vesentlige endringer: «Hvis denne endringen hadde vært kjent ville det ha påvirket hvem som ville bli med i konkurransen?»





Perspektiv på kontraktslengde og endringer - opsjoner

- Fylkeskommuner:
 - Endringer/opsjoner skaper uforutsigbarhet. Prøver per i dag å ivareta endringsbehov ved oppstart.
- Operatører
 - En nøkkel er felles ansvar for kostnader. Bør lage 5-10 år vindu for opsjon. Da er det lettere for operatør. Gis tid til å forsvare investering.





Regelverk for offentlige anskaffelser

- Så lenge anbudsprosessen foregår ryddig og åpent er ekspertisen på lovverket og i noen grad også representantene for fylkeskommunene enig i at det nye anskaffelsesregelverket ikke gir begrensninger for å sette miljøkrav og få fleksible kontrakter.
- Men i praksis utnyttes ikke fleksibiliteten.
- Dette skyldes blant annet manglende kunnskap både hos fylkeskommunene og hos operatørene om mulighetene for dialog og fleksibilitet





Regelverk for offentlige anskaffelser

- Ekspertise på regelverket:
 - Store muligheter til å drive med omstilling.
 - Mye fokus på innovative anskaffelser.
 - Egen konkurranseform/innovasjonspartnerskap for å komme fram til nye løsninger og nye måter å samarbeide.
 - Regelverket selv er ikke begrensende. Begrensninger kan ligge i å treffe markedet (krever dialog). Det som hindrer det offentlige er at de bruker regelverket på feil måte. Blir for detaljerte tekniske bestillinger, i stedet for å stille funksjonskrav.





Regelverk for offentlige anskaffelser

- Ekspertise på regelverket om dialog:
 - Dersom man har hatt dialog med en aktør må man forsøke å utligne forskjell. Dele info med andre.
 - I noen tilfeller er det vanskelig å utligne forskjell, og den tilbyderen skal da avvises. Det skal mye til for at en leverandør bli utelukket.
 - Det er fullt mulig å ta kontakt med leverandørene for å få info om hva konkurransen bør inneholde. Hvordan skal man få en kontrakt som er så fleksibel at man kan ta inn utvikling underveis i kontraktperioden.
 - Det offentlige er for dårlige til å bruke den muligheten. De er redde for dialogen. Fylkeskommunene har lite erfaringer med dialogprosesser
 - Aktører i anbudsprosesser feiltolker likebehandlingsprinsippet og er redde for å snakke med hverandre før under og etter prosessen.





Regelverk for offentlige anskaffelser

- Ekspertise på regelverket om endringer underveis:
 - Jussen i regelverket gir mulighet for endringer i løpet av kontraktperioden dersom en i kontrakten beskriver
 - i forbindelse med hvilke situasjoner endringer kan gjøres
 - hvordan det kan endres
 - Og det må spesifiseres i utlysninger.





Infrastruktur på land

- Operatørene uttrykker usikkerhet om hvem som har ansvar for kostnader relatert til utvikling av infrastruktur på land
- Høna og egget: Utviklerne vil ikke bygge ut før markedet er der, og rederiene vil ikke investere før infrastruktur er på plass.
- Løsningen er et samarbeid mellom offentlige og private aktører og gjennom hele verdikjeden.
- Også innad i det offentlige må barrierer og revir/silotenkning reduseres, bl.a. kan dialog og samarbeid på tvers av departmentstruktur og ned i direktorater forbedres. For eksempel ligger ansvaret for skip og havn i ulike departementer.





Om miljøkrav i anbud

- Tydelig og høy vekting av miljøscore en god driver for omstillingen. «Minst 20-30 prosent».
- I bestemmelsen av miljøkrav er det viktig å vite hvor markedet er. Kan ikke stille så strenge krav at man hindrer konkurranse.
- Gunstig for omleggingen dersom fylkeskommunene i større grad standardiserer miljøkravene i anbudene.
- Enova og NOx-fondet støtter kun utslippsreduksjoner som går utover de absolutte kravene i utlysningen => Mobilisere virkemiddelapp ved å vektlegge miljø høyt i konkurransen, men stille mer moderate absolutte krav til utslipp eller teknologi.





Om virkemiddelapparatet

- Forskningsrådet bygger kunnskap. Innovasjon Norge støtter næringsutvikling mens Enova støtter implementering.
- Ampere: NOx-fondet finansierte selve fergen, Innovasjon Norge støttet utviklingen av ladesystemet, Enova ga støtte til byggingen av selve ladesystemet.
- Samfunnsoppdraget til Enova er å gi støtte til prosjekter som har stor effekt, og som ikke vil bli gjennomført uten støtte.
- NOx-fondet har fokus på teknologier som er modne for fullskala, som regel ikke på den første eller andre piloten. NOx-fondet kan strekke støtten lenger for å reelt sett være utløsende enn de offentlige virkemiddelaktørene.
- Arbeidsdeling mellom Enova og NOx-fondet: Enova støtter i hovedsak infrastruktur på land, mens NOx fondet støtter prosjekter med teknologiløsninger på fartøyer.





Hydrogen og hurtigbåt

- Vært for lite fokus på barrierene: Manglende regelverk, kostnader for hydrogen og brenselceller + infrastruktur.
- Anbudregimene er en utfordring for omstilling for hurtigbåter. Ingen rederi tør å bygge fullelektrisk hurtigbåt i dag på eget initiativ, for å møte i anbud med den båten om noen år. Ruten kan se annerledes ut, bedre teknologi finnes.
- Det må en betydelig offentlig innsats til, for eksempel tilsvarende et CO2 fond.
- Reduksjon i hastighet kan i seg selv gjøre hydrogenløsninger mer konkurransedyktige.
- Virkemiddelapparatet favoriserer batteri framfor hydrogen og ferge foran hurtigbåt:
 - ENOVA har ikke mye erfaring med hurtigbåtprosjekter
 - NOx-fondet har fokus på kostnadseffektive løsninger, nåverdi i investeringen og å plukke lavhengende frukt først. Når ikke like lett fram i NOX-fondet med hydrogen siden det er mer kostbart.
 - Innovasjon Norge er imidlertid inne i Pilot-prosjekter
 - «Mange som venter med å starte teknisk utvikling til det kommer et marked. Mange er fornøyd med at Fiskerstrand går foran på regelverk og venter på dette».
- For hydrogen blir det en nøkkel å identifisere de rutene som gir best økonomi i omstillingen. En informant mente at en mulighet kan være at staten definerer en strekning som skal brukes som pilot for hydrogen for hurtigbåt, og så kan virkemiddelapparatet støtte dette prosjektet.





Spørsmål?

