

Vestlandsforskningsnotat nr. 2/2018

Miljøkriterier for lav/nullutslippsteknologi i fylkeskommunale anbud av hurtigbåter

Kunnskapssammenstilling og bakgrunn for sjekklister

Torunn Hønsi



Vestlandsforskningsnotat

Tittel Miljøkriterier for lav/nullutslippsteknologi i fylkeskommunale anbud av hurtigbåter - Kunnskapssammenstilling og bakgrunn for sjekklister	Rapportnummer 2/2018 Dato 13.04.15 Gradering Open
Prosjekttittel Effektiv og optimal implementering av hydrogen i hurtigbåttrafikk (EKOHYD)	Tal sider 27 Prosjektnr 6467
Forsker Torunn Hønsi	Prosjektansvarlig Hans Jakob Walnum
Oppdragsgiver Sogn og Fjordane Fylkeskommune	Emneord Hurtigbåt, offentlig anbud, lav og nullutslippsteknologi, miljøkriterier

Sammendrag

Notatet er en sammenstilling av kunnskapsområder knyttet til samfunnsmessige forhold som er viktig for å kunne stille miljøkriterier for lav/nullutslippsteknologi i fylkeskommunale anbud av hurtigbåter. Notatet er resultatet fra arbeidet med et delmål i forprosjektet «Effektiv og optimal implementering av hydrogen i hurtigbåttrafikk» (EKOHYD), finansiert av Regionalt forskingsfond Vestlandet og ledet av Sogn og Fjordane fylkeskommune. Andre deltakere i forprosjektet var Nordlandsforskning (FOU partner), Høgskulen på Vestlandet (FOU partner), Maritim Forening Sogn og Fjordane, og Nordland fylkeskommune. Kunnskapssammenstillingen i notatet danner grunnlaget for en enkel sjekklister, med sjekkpunkter og eksempler på miljøkriterier som kan stilles i ulike faser av offentlige anbud av hurtigbåt. Sjekklister viser oversikt over hvilke føringer, lover og rammeverk som styrer ulike trinn i anskaffelsesprosessen, viser hvor i innkjøpsprosessen fylkeskommunene kan stille miljøkriterier og gir eksempler på hvilke miljøkriterier som kan benyttes. Notatet og sjekklister er tilpasset og særlig relevant for de to fylkeskommunene som deltok i prosjektet, Sogn og Fjordane fylkeskommune og Nordland fylkeskommune. Overføringsverdien og relevansen til andre fylkeskommuner er likevel ivarettatt ved at notatet omtaler alle undertemaer i en generell og allmenn innretning først, før vi tar for oss spesifikke planverk og rammefaktorer som er aktuelle i de to deltakende fylkeskommunene. Sjekklister er innrettet slik at den nederste raden kan enkelt skiftes ut og fylles med regionale planverk og miljø/klimamål som er relevante for andre fylkeskommuner som vil bruke listen. Notatet og sjekklister vil, sammen med miljø- og strekningsanalysen gjennomført i dette forprosjektet, være nyttige verktøy for å sikre optimal implementering av hydrogen og andre lavutslippsløsninger i hurtigbåttrafikk.

Andre publikasjoner fra prosjektet

VF-Notat 1/2018, Arbeidsnotat 2/2018 frå Nordlandsforskning

ISBN: -

Pris: -

INNHold

1.	BAKGRUNN	4
2.	METODE OG STUKTUR.....	4
3.	STATUS FOR HURTIGBÅTANBUD I SOGN OG FJORDANE OG NORDLAND.....	5
4.	KLIMAPOLITIKK OG KLIMAMÅL - NASJONALT OG REGIONALT	5
4.1.	Nasjonal klimapolitikk	5
4.2.	Lov om klimamål (klimaloven).....	5
4.3.	Regional klima- og miljøplan for Sogn og Fjordane Fylkeskommune	6
4.4.	Regional klima- og miljøplan for Nordland Fylkeskommune	6
4.5.	Stortingsmelding 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029.....	7
4.6.	Regional transportplan Sogn og Fjordane	7
4.7.	Regional transportplan Nordland	7
5.	LOVVERK FOR OFFENTLIGE ANSKAFFELSER I TRANSPORTSEKTOREN.....	7
5.1.	Forholdsmessighetsprinsippet	7
5.2.	Konkurransesprinsippet.....	8
5.3.	Likebehandlingsprinsippet	8
5.4.	Forutberegnelighet.....	8
5.5.	Etterprøvnbarhet.....	8
6.	GJENNOMFØRING AV ANBUDSKONKURRANSE	8
6.1.	Offentliggjøring av kunngjørelser, dialogkonferanser og anbudskonkurranse	8
6.2.	Anskaffelsesprosedyrer – lovlige konkurranseformer	9
6.3.	Innovative offentlige anskaffelser.....	10
6.4.	Lærdom fra KOFA klager på gjennomførte offentlige anskaffelser av hurtigbåt	11
7.	VEILEDNING I REGELVERK OG ANBUDSPROSESS	12
8.	BEHOVSANALYSE OG BRUKERINVOLVERING	13
9.	MILJØKRITERIER TIL HURTIGBÅTANSKAFFELSER.....	14
9.1.	Miljøkriterier i LOA og FOA.....	14
9.2.	Miljøkriterier Sogn og Fjordane fylkeskommune	15
9.3.	Miljøkriterier Nordland fylkeskommune	15
9.4.	Erfaringer fra andre offentlige innkjøpere	16
9.5.	Miljøkriterier fra gjennomførte hurtigbåt/fartøyanskaffelser.....	16
9.6.	Miljøkriterier funnet i policy-dokumenter på miljø/klimaområdet	17
10.	STØTTEORDNINGER FOR HURTIGBÅT ANSKAFFELSER	18
10.1.	Etablerte støtteordninger	18
10.2.	Nye støtteordninger	20
11.	REFERANSER:.....	21
	Vedlegg 1: SJEKKLISTE FOR MILJØKRITERIER I OFFENTLIGE ANBUDSPROSESSER FOR FRAMTIDAS HURTIGBÅTER	23
	Vedlegg 2: DOKUMENTANALYSE AV POLICYDOKUMENTER	25
	Vedlegg 3: OVERSIKT OVER KOFA SAKER OM OFFENTLIGE ANBUD AV HURTIGBÅT.....	26

1. BAKGRUNN

Forprosjektet «Effektiv og optimal implementering av hydrogen i hurtigbåttrafikk» (EKOHYD) var finansiert av Regionalt forskningsfond Vestlandet og ledet av Sogn og Fjordane fylkeskommune. Konsortiet var sammensatt av Vestlandsforskning (faglig prosjektansvarlig FOU partner), Nordlandsforskning (FOU partner), Høgskulen på Vestlandet (FOU partner), Maritim Forening Sogn og Fjordane, Nordland fylkeskommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune.

Et delmål i prosjektet var å heve kunnskapen i transportseksjonen i fylkeskommunen for å stille miljøkriterier i hurtigbåtanbud. Vi har utarbeidet dette bakgrunnsnotatet og en enkel sjekkliste, der vi har systematisert kunnskap og gitt eksempler på miljøkriterier som kan stilles i ulike faser av offentlige anbud av hurtigbåt, basert på regelverk, tidligere anbud, policydokumenter, veiledere, rapporter etc. Meningen er at notatet skal gi en rask innføring og oversikt over ulike samfunnsmessige forhold som er viktig for å sette miljøkriterier i hurtigbåtanbud som vil fremme innfasingen av lav- og nullutslippsteknologi. Sjekklisten er en stikkordsliste som viser ulike prosesser i anskaffelsen, planleggingsfase, gjennomføringsfase og oppfølgingsfase. Listen viser hvilke føringer og rammeverk som stiller krav til ulike faser i anbudet og viser hvor i anbudsprosessen fylkeskommunene kan stille miljøkriterier og gir eksempler på hvilke miljøkriterier som kan benyttes. Referanselisten og fotnoter i notatet, gir lenker til det meste av grunnlagsdokumentasjonen, slik at leserne lett kan skaffe seg en grundigere innføring i de ulike temaene notatet behandler. Notatet og sjekklisten er særlig tilpasset og relevant for de to fylkeskommunene som deltok i prosjektet, Sogn og Fjordane fylkeskommune og Nordland fylkeskommune. Men, overføringsverdien og relevansen til andre fylkeskommuner er sikret ved at notatet omtaler alle undertemaer i en generell og allmenn innretning først, før vi tar for oss spesifikke planverk og ramme faktorer som er aktuelle i de to fylkeskommunene som deltok i prosjektet. Sjekklisten er også innrettet slik at den nederste raden kan enkelt skiftes ut med regionale planverk og miljø/klimamål som er relevante for andre fylkeskommuner som vil bruke listen.

2. METODE OG STUKTUR

For å løse problemstillingene og forskningsspørsmålene for arbeidspakke 2 i forprosjektet har vi benyttet workshops med prosjektpartnere, litteratursøk, semistrukturerte intervju og dokumentanalyse som metoder. Informanter er representanter for forvaltningen på fylkeskommunalt nivå, fra innkjøpsavdelinger eller samferdselsavdelinger, og statlige etater og organ som legger føringer for hvordan offentlige anbud kan gjennomføres. Vi har også intervjuet eller hentet inn informasjon fra representanter for hele verdikjeden for hurtigbåter, fra verft til driftsselskap og infrastruktur i hamner, for å underbygge kva kompetanse og kunnskap forvaltninga har eller bør ha om prosesser for offentlige anskaffelser, ny teknologi, behov for infrastrukturendringer, rammebetingelser, støtteordninger, tillatte konkurranseformer etc. Resultater fra intervjuene er publisert i et eget notat fra Nordlandsforskning (Lindeløv og Vangelsten 2018) og blir ikke nærmere omtalt her.

Vi har systematisert kunnskapsbehovet til innkjøpsavdelingene til fylkeskommunene inn i 11 forskjellige kunnskapsområder, som alle er viktige for å kunne stille miljøkriterier i anbudsprosesser og sikre en optimal innfasing av lav-/nullutslippsløsninger for hurtigbåter. Kunnskapsområdene er delt inn i fysisk/teknologisk kunnskap (pkt. 1-4), som blir omtalt nærmere i rapporten fra arbeidspakke 1 (Walnum og Simonsen, 2018). Samfunnsmessige kunnskapsområder (pkt. 5-11) er nærmere beskrevet i dette notatet.

Fysisk/teknologisk kunnskap: (Dekker arbeidspakke 1 og er omtalt i VF-notat 01/18):

1. Kunnskap om løsninger og teknologi
2. Kunnskap om strekningsanalyser og klimagassutslipp for ulike drivstoff
3. Kunnskap om livssyklus kostnader (investering og driftsutgifter)
4. Kunnskap om infrastrukturbehov

Samfunnskunnskap: (Dekker arbeidspakke 2 og er omtalt i dette VF-notatet, 02/18):

5. Kunnskap om politikk, klimamål og plandokumenter
6. Kunnskap om lovverk som regulerer offentlige anskaffelser på transportområdet
7. Kunnskap om ulike konkurranseformer
8. Kunnskap om veiledning i regelverk og anbudsprosess
9. Kunnskap om behov og brukerinteresser
10. Kunnskap om klima- og miljøkriterier for transportanskaffelser
11. Kunnskap om støtteordninger.

3. STATUS FOR HURTIGBÅTANBUD I SOGN OG FJORDANE OG NORDLAND

Sogn og Fjordane fylkeskommune kjøper båt og fergetjenester for ca. 330 mill. kr. pr. år (brutto).

Hurtigbåtrutene kan deles inn i 4 store (174-290 personer), 3 bilførende katamaraner, 1 passasjerkatamaran og flere små ettskrogsbåter. De fire store hurtigbåtkontraktene er lokalbåten Høyanger-Vik-Lærdal, Gulen-Solund-Askvoll, Flora-Bremanger-Selje og hurtigbåten Bergen-Sogn og Nordfjord. Mange lokalruter i Sogn og Fjordane skal etter planen ut på anbud i 2018, med oppstart nye kontrakter i 2020. Fylkeskommunen vil vurdere å løse ut opsjoner på eksisterende anbud, med ytterligere drift i 2 år, slik at man kan utsette oppstart av nye kontrakter til 1.mai 2022. For bergensbåten er opsjon løst ut, og ruten ligger inne med oppstart på ny kontrakt i 2022, med en kontraktsperiode fram til 2032. Her kan man være oppmerksom på hvilke krav og kriterier man legger inn i anbudet, for å få båter i drift på rutene med lav- og nullutslippsteknologi. Klimagass utslippet for Bergensbåten var i 2015 17900 tonn CO₂-ekv, mens lokalbåtrutene slapp ut 6300 tonn CO₂-ekv i 2015 (pers.kom).

Nordland fylkeskommune Nordland fylke er det fylket i landet som har flest hurtigbåter og ferger i daglig rutetrafikk og har anløp i 28 av 44 kommuner (NFK, 2011). De hadde pr. april 2015, 24 fylkesfergesamband og 28 båttruter, hvorav 3 regionale og to bilførende, og fylket har 4 statlig finansierte fergesamband. De fleste av sambandene og rutene er innenfor geografiske områder integrert slik at de til sammen utgjør et samlet tilbud (NFK, 2017).

4. KLIMAPOLITIKK OG KLIMAMÅL - NASJONALT OG REGIONALT

4.1. Nasjonal klimapolitikk

En tidslinje over viktige hendelser i norsk klimapolitikk mellom 1987 og 2015 er blitt utarbeidet av CICERO¹, senter for klimaforskning i 2015. Etter at Brundtlandrapporten «Vår felles framtid» kom i 1987 (UN, 1987), fulgte Regjeringen opp med stortingsmelding nr. 46 1988-89, der det første klimamålet for Norge ble gitt. Målet var at CO₂ utslippene skulle stabiliseres på 1989-nivå innen år 2000. I Norges første klimamelding (St.meld nr. 41, 1994-95, Innst. S.nr 114, 1995/1996), blir målsettingen fra Stortingsmelding nr.46 i 1988-89 gjentatt og vil ligge til grunn for Regjeringens politikk på klimaområdet. Men, målet om å gjennomføre dette innen år 2000 er ikke realistisk. I 1997 underskriver Norge den internasjonale klimaavtalen Kyoto-protokollen, der alle landene som omfattes av avtalen skal kutte til sammen 5 % i sine CO₂ utslipp. Norge får sitt andre klimamål, ved at de pålegges å ikke øke sine klimautslipp med mer enn 1 prosent fra 1990-nivået fram mot 2010-2012. Det tredje klimamålet for Norge kom med klimaforliket i Stortinget i 2008 (St.meld nr. 34, 2006-2007). Målet skjerpes nå til at Norge skal være karbonnøytral i 2050. Innen 2020 skal Norges utslipp være 12 % lavere enn 1990-nivået, der 2/3 deler av utslippskuttene skulle tas i Norge, dvs. 8 % lavere utslipp på norsk territorium enn i 1990. Dette klimaforliket ble fulgt opp av et nytt forlik i Stortinget i 2012, der utslippskuttene innen 2020 ble skjerpet til 30 % lavere enn 1990-nivået, der 2/3 deler skulle tas i Norge, dvs. 20 % lavere utslipp i 2020 enn i 1990. Klimameldingen til Regjeringen Solberg, (St.meld nr. 13, 2014-2015) legger opp til en 40 % utslippskutt innen 2030 sammenliknet med 1990-nivået, men at det ikke settes separate mål for hvor stor andel av utslippskuttene som skal gjøres innenlands i Norge, men skal sees i sammenheng med et felles klimarammeverk i EU. På det internasjonale klimatoppmøtet i Paris i 2015, ble landene enige om å begrense global oppvarming til under 2°C og helst under 1,5°C sammenliknet med førindustriell tid. Dette har nå blitt fulgt opp av Regjeringen og Stortinget, gjennom innføringen av klimaloven, som trådte i kraft fra 1.januar 2018. Klimaloven representerer det fjerde klimamålet for Norge (les mer om loven i kapittel 4.2).

Alle klimamål som er formulert og satt til nå, er generelle og sier lite om hvilke spesifikke krav ulike sektorer må følge for å nå samlet målsetting. Norge er nå i dialog med EU om å inngå en avtale om felles oppfyllelse av klimaforpliktelsene. Utslippene i ikke-kvotepiktig sektor i EU skal reduseres med 30 % frem til 2030, sammenliknet med 2005-nivå. Innsatsen for å oppfylle målet skal fordeles mellom medlemslandene ved at det settes et eget mål for hvert land i spennet 0 til 40 prosent. EU-kommisjonens forslag til innsatsfordelingsforordning omtaler også et norsk mål på 40 %. Transportsektoren (inkl. fiske og anleggsmaskiner) står for om lag 60 % av de ikke-kvotepiktige utslippene i Norge, og store deler av utslippsreduksjonene som skal tas innenlands i ikke-kvotepiktig sektor, må tas i transportsektoren (St.meld nr. 33, 2017). De ulike klimamålene og reelle utslipp av klimagasser er vist i figur 1, nedenfor, for å illustrere handlingsrommet som finnes for å kutte i klimagassutslipp på tvers av sektorer framover.

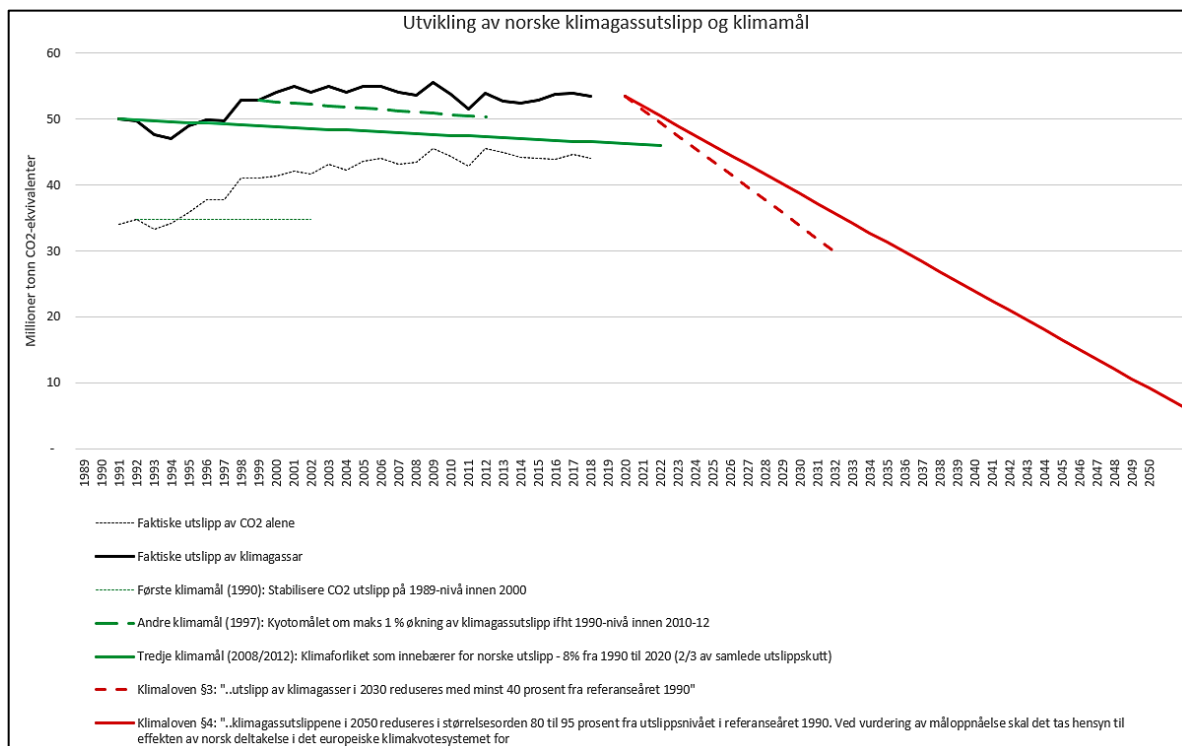
4.2. Lov om klimamål (klimaloven)

Fra 01.01.18 trådte den nye klimaloven² i kraft. Formålet med loven er å fremme gjennomføring av Norges klimamål som ledd i omstilling til et lavutslippssamfunn i 2050. Dette medfører at tidligere vedtatte klimamål for 2030 og 2050 blir nedfelt i lovverket, og får dermed et helt annet rettsvern og sanksjonsgrunnlag enn tidligere. Klimamålet for 2030 er gitt i § 3 i den nye loven, og skal være en reduksjon i klimagasser i 2030 med minst 40 %

¹ Cicero: Norsk klimapolitikk 1987-2015

² <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-60>

fra referanseåret 1990. Klimamålet for 2050 er gitt i § 4 og sier at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050 og at klimagassutslippene i 2050 skal reduseres i størrelsesorden 80-95 % fra utslippsnivået i 1990. Loven slår også fast at Regjeringen skal fra 2020 og hvert femte år legge fram en status og oppdatere klimamål for Stortinget, samt at det skal være en årlig redegjørelse for Stortinget hvordan Norge kan nå klimamålene, og hva som er klimaeffekten av det fremlagte statsbudsjettet.



Figur 1: Utvikling av norske klimagassutslipp og teoretiske utslippsbaner for å nå klimamål for Norge (Kilder: SSB, www.klimaloven.no, Naturvernforbundet³, Cicero)

4.3. Regional klima- og miljøplan for Sogn og Fjordane Fylkeskommune

Regional planlegging for et miljø- og klimavennlig samfunn skal gjennomføres i tråd med gjeldende krav i Plan og bygningsloven⁴, statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene⁵ og ny retningslinje fra kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD, 2015).

I Sogn og Fjordane fylkeskommune (SFFK) ble fylkesdelplan for klima og miljø vedtatt i 2009 der overordna mål er at fylket skal ta sin del for å nå målet om å være klimagassnøytral i 2030 (SFFK, 2009). I planen står det at Fylkeskommunen skal bruke sine direkte virkemiddel til å stille strenge krav om reduksjon i klimagassutslipp ved kjøp av transporttjenester på sjø og land, og at ved anbudsutlysninger skal reduksjon av klimagassutslipp vektas høyt. Ansatte i fylkeskommunen skal gjennom sitt daglige virke medvirke til at fylkeskommunen når de fastsatte målene innenfor vedtatte økonomiske rammer, for å bidra til å nå nasjonale og internasjonale mål for klima og miljø (SFFK, 2009). Et av tiltakene som blir nevnt i klimaplanen er at innkjøpsprofilen til fylkeskommunen skal stille krav til klima-/miljøegenskaper og livsløpskostnader, der også klimagassutslipp som vil komme andre steder/utlands skal tas med i regnskapet. Fylkesdelplanen er nå under rulling.

4.4. Regional klima- og miljøplan for Nordland Fylkeskommune

I Nordland fylkeskommune (NFK) ble det vedtatt en regional plan for klimautfordringene i Nordland i 2011, som er gjeldene for årene 2011-2020. Det er satt i gang revidering av planen i 2017. I den gjeldende klimaplanen er det satt et overordnet mål om at Nordland skal bidra til å oppfylle nasjonale mål for reduksjon av klimagassutslipp knyttet til Kyoto-protokollen (NFK, 2011, NFK, 2014). Det er konkretisert tre hovedmålsettinger, der to av dem er relevante for utvikling av tilbudet i hurtigbåtsektoren og klimabelastningen fra næringen. Den ene er at de samlede utslippene i Nordland skal reduseres med 20 % i forhold til 1991 eller en 30 % reduksjon i forhold til 2008. Nordland fylkeskommune skal også jobbe for å utnytte det potensialet som ligger i produksjon av ny

³ [Naturvernforbundet, Norges klimamål](http://Naturvernforbundet.Norges.klimamål)

⁴ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>

⁵ <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-09-04-1167>

fornybar energi og energieffektivisering, noe som vil ha noe å si for infrastrukturbygging for elektrisitet og tilgang på fornybar energi i regionen. Det kommer fram av planen at i 2008 sto veitrafikken for 69 % av energibruk i transportsektoren i Nordland.

4.5. Stortingsmelding 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

I nasjonal transportplan for 2018-2029 (St.meld nr. 33, 2016/2017), finner vi mer spesifikke forventninger og utslippskrav til transportnæringen. Regjeringen har satt mål om at innen 2030 skal 40 prosent av alle skip i nærskipsfart bruke biodrivstoff eller være lav- og nullutslippsfartøy. Staten vil støtte opp under fylkeskommunenes mulighet til å tilby klimavennlige kollektivtilbud, og sikre at alle nye riksvegferjer benytter lav- eller nullutslippsløsninger, og bidra til at fylkeskommunale ferjer og hurtigbåter benytter lav- og nullutslippsløsninger. De mener med nullutslippsteknologi bruk av elektrisitet og hydrogen som energikilde i batterier eller brenselceller, som ved bruk ikke har utslipp av klimagasser. Forbedringer av teknologisk modenhet i kjøretøyssegmentene, slik at nullutslippskjøretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løsninger, ligger til grunn for måltallene (St.meld nr. 33, 2016/2017).

4.6. Regional transportplan Sogn og Fjordane

Regional transportplan for Sogn og Fjordane ble vedtatt i desember 2017 og gjelder for årene 2018-2027 (SFFK, 2017). Målet med planen er å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippsamfunn og tilpasse infrastrukturen til et endret klima med mer nedbør. Fylkeskommunen skal gradvis redusere klimagassutslippene i forbindelse med fremtidige anbud, for å nå målet om tilnærmet nullutslipp i kollektivtrafikken innen 2050, i tråd med Paris-avtalen og nasjonale mål for klimagassutslipp. Fylkeskommunen vil følge opp klimaloven og nasjonal transportplan, ved at utlysninger av nye anbud på fylkeskommunale ferjer og hurtigbåter stiller krav om lav- og nullutslippsløsninger. Det påpekes at innføringen av miljøteknologi må skje innenfor teknologiske og økonomisk forsvarlige rammer (SFFK, 2017).

4.7. Regional transportplan Nordland

Handlingsplanen og den strategiske delen av Regional transportplan gjeldende for årene 2018-2029 ble vedtatt i Nordland fylkeskommune 5.oktober 2016 (NFK, 2016a, NFK,2016b). Man så i Nordland at utslippene fra skip og båter i innenriks transport økte med 29,7 % i perioden 1991 til 2008, og i 2008 ble utslippene fra denne sektoren summert til omtrent 1,6% av Nordlands totale utslipp av klimagasser (NFK, 2011). I strategisk del av regional transportplan har Nordland fylkeskommune lagt inn formuleringer om at det ved kjøp og kontrakter på nye ferjer og hurtigbåter *må* det legges opp til at disse bruker biodrivstoff, lav- eller nullutslippsteknologi (NFK, 2016).

Fylkesrådslederen kunngjorde på Nordlandskonferansen 2017 at fylket har som mål om å være ledende i Norge på anskaffelse av miljøvennlige transportmidler. Fremtidige nyinvesteringer i materiell skal skje med krav om null- og lavutslippsteknologi. I planperioden skal det arbeides for å nå målet om null- og lavutslipp innen 2025, øke kompetansen internt på området miljø, og at ferjestrekningene på fv17 skal bli en pilot for lav- og nullutslippsfartøy (NFK, 2016).

5. LOVVERK FOR OFFENTLIGE ANSKAFFELSER I TRANSPORTSEKTOREN

Det er flere lover og forskrifter som regulerer hvordan offentlige anskaffelser innen transportsektoren skal gå for seg. Dette er: [Lov om offentlige anskaffelser \(anskaffelsesloven, LOA\)](#), LOV-2016-06-17-73, [Forskrift om offentlige anskaffelser \(anskaffelsesforskriften, FOA\)](#), FOR-2016-08-12-974, [Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene \(forsyningsforskriften\)](#), FOR-2016-08-12-975, [forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter](#), FOR-2008-02-08-112, [forskrift om konsesjonskontrakter \(konsesjonskontraktforskriften\)](#), FOR-2016-08-12-976, [Forskrift om klagenemnd og offentlige anskaffelser](#), FOR-2002-11-15-1288.

Grunnleggende prinsipper for anskaffelsesregelverket er at det offentlige skal foreta sine anskaffelser på en samfunnstjenlig måte, og ivareta hensyn som konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet, og forholdsmessighet, arbeidslivskriminalitet, miljø, klima og sosiale forhold. Det norske regelverket er i all hovedsak bygget på prinsipper som gjelder etter EØS-avtalen, anskaffelsesdirektivene i EU og forvaltningsrettens prinsipper om forsvarlig saksbehandling (Regjeringen, 2017a). Her i kap.5 og i kap. 6 går vi kort igjennom grunnleggende prinsipper som skal overholdes og er styrende i alle former for offentlige anbudskonkurranser og hvilke lovlige konkurranseformer fylkeskommunen kan anvende. Disse kapitlene må ikke leses som en fullverdig innføring i anbud og økonomisk kontraktsteori eller anskaffelses-/kontraktrett.

5.1. Forholdsmessighetsprinsippet

Fylkeskommunen skal opptre i samsvar med det grunnleggende prinsippet om forholdsmessighet, eller proporsjonalitetsprinsippet. Det vil si at det skal være en riktig balanse mellom mål og virkemiddel, og at

konkurranser skal gjennomføres på en slik måte at det står i forhold til anskaffelsens art, omfang, verdi og kompleksitet. Dette prinsippet om forholdsmessighet setter grenser for hvor strenge krav fylkeskommunen kan stille til leverandører i anskaffelsesprosessen og vil gjelde for alle tilfeller der anskaffelsesregelverket åpner for at innkjøpere kan ta egne valg og vurderinger.

5.2. Konkurransesprinsippet

Konkurranser anses som et egnet virkemiddel for å sikre en mest mulig effektiv ressursbruk i det offentlige, og fremkommer også i EU/EØS-retten. Hovedregelen er at det skal avholdes en konkurranse, dette gjelder for alle anskaffelser som er omfattet av anskaffelseslovverket, både over og under terskelverdiene (Regjeringa, 2017). Over terskelverdiene ivaretas konkurranseprinsippet ved at fylkeskommunen kunngjør konkurransen offentlig, da er døren åpen for et stort marked. Avvik fra prinsippet kan være tiltatt der det bare foreligger en leverandør i markedet og fylkeskommunen kan anskaffe ytelsen direkte fra denne leverandøren.

5.3. Likebehandlingsprinsippet

Likebehandlingsprinsippet gjelder for all forskjellsbehandling, som diskriminering på grunnlag av nasjonalitet eller lokal tilhørighet. Likebehandling innebærer at det ikke kan fastsettes krav eller kriterier som favoriserer noen leverandører eller råvarer, materialer eller arbeidskraft fra et spesielt land eller region (Regjeringa, 2017). Men, det åpnes likevel opp for at både utlysningsteksten og andre dokumenter kan være utformet på norsk, og fylkeskommunen kan kreve at leverandøren utformer tilbudet sitt og andre dokumenter på norsk, jf. LOA § 7-7, selv om dette i praksis vil kunne favorisere norske leverandører. Her overstyres nemlig likebehandlingsprinsippet med forholdsmessighetsprinsippet og hensynet til praktisk gjennomføring av anskaffelsen.

Likebehandlingsprinsippet innebærer også at all informasjon som blir gjort tilgjengelig for en leverandør, også må gjøres tilgjengelig for de andre leverandørene, for at ikke noen skal få konkurransefortrinn. Og fylkeskommunen kan ikke gi fordeler til utvalgte leverandører som går ut over noen andre, og vektlegging av positive og negative egenskaper ved leverandører må være lik, slik at ikke noen blir trukket for forhold som andre ikke blir trukket for.

5.4. Forutberegnelighet

Dette prinsippet innebærer at anskaffelsesprosessen skal være forutsigbar for leverandørene og sikre åpne prosesser. Det skal klart fremgå av utlysningen hva som skal anskaffes, hvordan konkurransen skal gjennomføres, hvilke krav til leverandører som skal gjelde, hvilke kriterier som legges til grunn for valget av leverandør, og omfanget/lengden på kontrakten.

5.5. Etterprøvbarehet

Etterprøvbarehetsprinsippet skal sikre at leverandørenes rettssikkerhet blir ivaretatt og gjøre det mulig for leverandører og tredjeparter å sjekke om fylkeskommunen har fulgt reglene som gjelder for konkurransen. Det er derfor dokumentasjonsplikt knyttet til de ulike leddene i anbudskonkurransen, slik at alle vurderinger og begrunnelser for valg av leverandører skal være skriftlige, og at det er plikt om å føre anskaffelsesprotokoll, jf. Anskaffelsesforskriften § 10-5.

6. GJENNOMFØRING AV ANBUDSKONKURRANSE

6.1. Offentliggjøring av kunngjøringer, dialogkonferanser og anbudskonkurranse

Konkurransgjennomføringen i fylkeskommunen skal starte med en formell henvendelse til markedet, gjennom en kunngjøring på Doffin⁶, den norske nettbaserte databasen for kunngjøringer av offentlige anskaffelser og anskaffelser i forsyningssektoren (vann- og energiforsyning, transport og telekommunikasjon) som er underlagt EØS-forskriftene. Formålet med den nasjonale kunngjøringsbasen er å sikre konkurranse og åpenhet om oppdragene, samt å videresende anskaffelser som overstiger EØS- terskelverdi til kunngjøring i Tenders Electronic Daily (TED)⁷, registeret for offentlige anskaffelser i EU/EØS. Doffin skal også sikre kontroll av kunngjøringer før publisering, publisere og gjøre tilgjengelig kunngjøringer i et søkbart format, gjøre tilgjengelig relevant statistikk i offentlig sektor etc. I kunngjøringen må det som skal anskaffes klassifiseres innenfor en Common Procurement Vocabulary (CPV-gruppe). CPV er en internasjonal standard som blir nyttet for å beskrive hva som skal anskaffes så presist som mulig. Sjøtransport har CPV koden: 60600000.

⁶ <https://www.doffin.no/>

⁷ <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>

Kunngjøring i Doffin og/eller TED, regnes som et av de viktigste virkemidlene for å sikre at oppdragsgiveren opptrer i samsvar med grunnleggende prinsippene, om konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet og etterprøvnbarhet i LOA og FOA overholdes. Det er et alvorlig brudd på LOA og FOA å gjennomføre ulovlig direkte innkjøp, som er innkjøp som ikke er kunngjort i Doffin/TED og at kontrakten blir inngått direkte med en forhåndsbestemt leverandør, uten at andre leverandører har fått sjanse til å komme med sine tilbud.

6.2. Anskaffelsesprosedyrer – lovlige konkurranseformer

Fylkeskommunale transportanskaffelser over 1,75 mill kr eks. mva. (over EØS terskelverdi) er omfattet av regelverket for offentlige anskaffelser, jf. anskaffelsesloven § 2⁸. Hvilke anskaffelsesprosedyrer og konkurranseformer som er tillatt for slike anskaffelser er gitt i anskaffelsesforskriften kap.13⁹, og forklart litt mer inngående i avsnittene under. Om ikke annet er oppgitt er kilden DIFI, via nettstedet www.anskaffelser.no¹⁰

6.2.1. Åpen anbudskonkurranse

I en åpen tilbudskonkurranse kan alle interesserte leverandører gi tilbud. Det er ikke tillatt å forhandle om tilbudene. Fylkeskommunen må tildele kontrakten basert på en vurdering av tilbudene etter utvalgsriterier, slik de foreligger ved tilbudsfristen sitt utløp. Åpen anbudskonkurranse egner seg godt til anskaffelser der det ikke er en omfattende jobb å evaluere tilbud, for eksempel når tildelingen av anbudet skal gjøres utelukkende på bakgrunn av laveste pris. Å utlyse en åpen anbudskonkurranse for innkjøp av lav- eller nullutslipps hurtigbåter er derfor ikke en egnet løsning.

6.2.2. Begrenset anbudskonkurranse

En begrenset anbudskonkurranse betyr at alle interesserte leverandører kan levere en forespørsel om å delta i konkurransen, men bare de leverandørene som blir invitert av fylkeskommunen, kan gi reelle tilbud. Her må fylkeskommunen enten invitere alle de leverandørene som oppfyller kvalifikasjonskravene som er satt for konkurransen, eller foreta en utvelgelse blant de kvalifiserte. Det kan settes en nedre og en øvre grense for hvor mange som kan få levere tilbud, men da må dette opplyses om i kunngjøringen. Denne grensen kan aldri settes lavere enn til 5 tilbydere for å sikre en reell konkurranse i en begrenset anbudskonkurranse, jf. FOA, § 16-12, 3.ledd. Men, får fylkeskommunen inn tilbud bare fra 4 kvalifiserte leverandører, kan konkurransen likevel gjennomføres, så fremt et tilstrekkelig antall tilbydere kunne ha sendt inn tilbud om de ville, eller hadde alle opplysninger som de måtte ha for å kunne tilpasse og skrive tilbud som tilfredsstillte kravene i utlysningen.

Begrenset anbudskonkurranse engner seg for anskaffelser hvor det ligger mer arbeid og tid i å utarbeide og evaluere tilbud, fordi tildelingen skal skje basert på en helskaplig vurdering av flere kriterier sammen med pris. Denne konkurranseformen kan vurderes ved fylkeskommunal anskaffelse av lav- eller nullutslipps hurtigbåter.

6.2.3. Konkurranse med forhandlinger

I henhold til forskrift om offentlige anskaffelser (FOA) kan konkurranse med forhandlinger benyttes valgfritt i anskaffelser under EØS-terskelverdi, men for anskaffelser av hurtigbåter som ligger over EØS-terskelverdi på 1,75 millioner kroner ekskl. mva., kan konkurranse med forhandling bare benyttes hvis et av de definerte unntakene i § 13-2 er oppfylt. Der er særlig punkt b) viktig, som sier at konkurranse med forhandlinger kan brukes, dersom anskaffelsen inkluderer design eller innovative løsninger.

Konkurranse med forhandling kan fylkeskommunen bruke når en har en klar formening om hvilken ytelse og produkt som skal anskaffes. Konkurranse med forhandlinger gir flere muligheter til å bruke innkjøpsfaglig skjønn, muligheter for justeringer og forbedringer av spesifikasjon underveis i komplekse kjøp, større sjanse for å få en optimal løsning ved komplekse kjøp og det kan også oppfordres til alternative løsninger/innovasjon fra et større spekter av leverandører, hvis det er lagt til rette for dette (NHO, 2011). Samtidig kan en konkurranse med forhandlinger, i motsetning til åpen eller begrenset anbudskonkurranse, føre til at leverandører legger inn slakk i de kommersielle elementene av tilbudet som det kan forhandles videre på, at prosessen tar lenger tid og blir mer krevende med tilbudsevaluering, som stiller økt behov for sikring av likebehandling av leverandører (NHO, 2011).

6.2.4. Konkurransepreget dialog

Statens vegvesen har utlyst flere utviklingskontrakter eller gjennomført konkurransepreget dialog den siste tiden. For sjøtransport har de brukt prosedyren for å utvikle en hydrogendrevet ferje på sambandet Hjelmeland-Nesvik-

⁸ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2016-06-17-73/%C2%A72#S2>

⁹ https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-974#KAPITTEL_3-2

¹⁰ <https://www.anskaffelser.no/gjore-anskaffelser/anskaffelsesfaglige-temaer/anskaffelsesprosedyrer-0>

Skipavik på rv. 13 utenfor Stavanger. Drift av sambandet i 10 år inngår i kontrakten. Kravene i kontrakten vil redusere CO₂ utslippene med over 4000 tonn/år i forhold til dagens ferje. Prosedyren konkurransepreget dialog kan bare gjennomføres når unntakene i anskaffelsesforskriften § 13-2 er oppfylt. Metoden kan minne om konkurranse med forhandlinger, men konkurransepreget dialog gir fylkeskommunen en mulighet for å diskutere mulige løsninger med markedet gjennom dialog, og slik få bedre leveranser til sitt behov.

Konkurransepreget dialog gjennomføres i flere faser, og innledes med en prekvalifisering, som er åpen for alle interesserte leverandører. Bare de leverandørene som oppfyller fylkeskommunens kvalifikasjonskrav, vil bli invitert til å delta videre i dialogen. Frister som gjelder for en slik konkurranse er at mottak av forespørsler om å delta i konkurransen skal være minst 30 dager regnet fra den dagen den alminnelige kunngjøringen sendes til TED-databasen (jf, FOA § 20-5). Formålet med dialogen med markedet er at det hjelper fylkeskommunen med å identifisere og definere hvordan behovene best kan oppfylles. I dialogen kan alle sider ved en anskaffelse drøftes med leverandørene. Dialogen avsluttes når man har kommet fram til en løsning som kan oppfylle behovet. De gjenværende leverandørene i dialogen blir invitert til å gi et endelig tilbud basert på løsningene som er fremlagt og presisert. Konkurransepreget dialog er en innkjøpsprosess som krever god kjennskap til regelverket og de muligheter og begrensninger som ligger i å ha dialog med markedet.

6.2.5. Konkurranse om innovasjonspartnerskap

I det nye anskaffelsesregelverket som trådte i kraft 1.januar 2017, ble det innført en ny prosedyre for anskaffelser: innovasjonspartnerskap, jf. FOA §13-1, 3.ledd som kan gjennomføres for å utvikle og anskaffe innovative varer, tjenester eller bygge- og anleggsarbeider. Formålet med prosedyren er å sørge for mer innovasjon gjennom offentlige anskaffelser. Innovasjonspartnerskap gir fylkeskommunen mulighet til å gå i dialog med flere potensielle leverandører tidlig i prosessen.

Innovasjonspartnerskap er en konkurranseform som ligner på konkurransepreget dialog, men unntakene i FOA §13-2 trenger ikke være oppfylt. Prosedyren skal bare brukes for anskaffelser av produkter eller tjenester som ikke enda finnes på markedet. Et innovasjonspartnerskap inngås med forhandlinger, og fylkeskommunen kan inngå partnerskap med en eller flere leverandører. Innovasjonspartnerskap gjennomføres i etapper, der fylkeskommunen kan avslutte partnerskapet etter hver etappe i prosessen. Innovasjonspartnerskap som konkurranseform, må ikke forveksles med *innovative offentlige anskaffelser* som er en metodikk og verktøy for å sikre innovasjon og utvikling i anskaffelser, og har eksistert som metodikk over lengre tid (se kap. 6.3).

6.2.6. Før-kommersielle anskaffelser

Når en offentlig oppdragsgiver identifiserer et behov det ikke finnes en dekkende løsning på i markedet, kan også metoden før-kommersiell anskaffelse være en mulighet. Metoden er en måte å gjennomføre anskaffelser av forsknings- og utviklingstjenester på som kan gjennomføres i medhold til FoU-unntaket i forskrift om offentlige anskaffelser, jf. §2-5. Før-kommersielle anskaffelser er en utviklingsprosess, en innovasjonskonkurranse hvor markedet inviteres til å løse en konkret utfordring. Minst to konkurrerende leverandører deltar fram til siste fase. Selve innkjøpet gjennomføres som en separat anskaffelse, som igjen er åpen for alle leverandører å gi tilbud på. Innovasjonspartnerskap og før-kommersielle anskaffelser kan virke veldig like, men har ulike forskriftshjemler i FOA og i et innovasjonspartnerskap skal utviklingskontrakter inngås med forhandling. Det er ikke krav om forhandlinger i en før-kommersiell anskaffelse.

6.2.7. Forsknings- og utviklingskontrakt

Det ligger en åpning i anskaffelsesregelverket for å unnta enkelte kontrakter og anskaffelser som har et hovedelement av forskning og utvikling, der oppdragsgiver ikke fullt ut betaler for FOU-tjenesten eller den ikke fullt ut tilfaller oppdragsgiver. Hjemmelen for dette unntaket ligger i FOA § 2-5. Det kreves en grundig behovskartlegging for å sikre at de løsningene man skal utvikle ikke finnes i markedet, og at utviklingen møter innkjøper sitt behov. Det stilles også høye krav til dokumentasjon på at vilkårene i unntaket i FOA § 2-5 er oppfylt. Det kreves god oversikt over anskaffelsesregelverket for å gå inn i en forsknings- og utviklingskontrakt, men samtidig åpnes det opp muligheter for finansiell støtte fra ulike offentlige støtteordninger, som OFU-ordningen til Innovasjon Norge, Regionale forskningsfond, VRI, BIA, ENOVA mm. (se kap. 10.1).

6.3. Innovative offentlige anskaffelser

Innovative offentlige anskaffelser er et utvalg av metoder og verktøy for å få bedre dekning av behovene til innkjøperen i en anskaffelse. Nasjonalt program for leverandørutvikling¹¹ er en pådriver for at statlige og

¹¹<http://gamle.leverandorutvikling.no/>

kommunale virksomheter skal skape innovasjon gjennom sine innkjøp. NHO, KS og DIFI er programansvarlige og NHO har sekretariatet og prosjektlederansvaret. Leverandørutviklingsprogrammet er et supplement til DIFI og det øvrige offentlige virkemiddelapparatet, og hjelper offentlige innkjøpere og har utviklet en metode for å gjennomføre innovative anskaffelser. Målet med programmet er at innovative offentlige anskaffelser skal bli normal praksis for innkjøp i stat og kommune innen 2019.

Det er viktig med dialog med markedet og leverandører i innovative offentlige anskaffelser. Ved å holde alt åpent og transparent, og ikke stenge noen ute fra prosessen, vil en holde seg innenfor lovverket. Prosessen i en innovativ offentlig anskaffelse er vist i figur 2. I første del av prosessen, må fylkeskommunen vurdere behovet og identifisere utfordringer som innkjøpet skal løse. I vårt tilfelle er det f.eks. hvilke hurtigbåstreknninger som skal lyse ut, krav til klimakutt for organisasjonen fram mot 2030, behov for alternative og innovative båter og null- og lavutslippsteknologi. Del 2 i prosessen er at innkjøpet må planlegges og organiseres godt. Innkjøpet og prosessen må forankres politisk og administrativt i fylkeskommunen, og brukere og fagmiljø kan involveres for å definere behov som reisetid, frekvens på avganger, kapasitet på fartøyet etc. Etter god planlegging kan fylkeskommunen innby til dialog med markedet, rederi og driftsoperatører, gjennom en åpen invitasjon til en dialogkonferanse i Doffin/TED. Det kan være fornuftig å følge opp med en-til-en-møte med enkeltaktører som ønsker det. På grunnlag av innspill fra markedet og egen kunnskap blir det utformet en funksjonell kravspesifikasjon basert på utfordringer som skal løses, og ikke ut fra en detaljert beskrivelse av løsningen. Da er det opp til leverandørene å bruke sin kompetanse til å utvikle noe som er skreddersydd til behovet – enten på egen hånd eller sammen med andre samarbeidspartnere og underleverandører.



Figur 2: Viser gangen i en innovativ innkjøpsprosess

6.4. Lærdom fra KOFA klager på gjennomførte offentlige anskaffelser av hurtigbåt

KOFA er klageorganet for offentlige anskaffelser og aktiviteten til organet er nedfelt i Forskrift om klagenemnd og offentlige anskaffelser, FOR-2002-11-15-1288¹². Vi fant 5 relevante avgjorte saker i KOFA registeret som omhandler innkjøp av hurtigbåtjenester i fra perioden 2003-2017¹³. Nedenfor har vi trukket ut viktige elementer i grunngivelse for vedtak og hvilken lærdom og føringer dette gir for kommende offentlige anskaffelser. Tabell med oversikt over alle sakene er gitt i vedlegg 3. Ingen klagesaker har blitt ferdigbehandlet i KOFA etter at det nye anskaffelsesregelverket trådte i kraft 01.01.17.

I 2011 og klagenemnda sitt vedtak i sak 2011/351, ble Troms fylkeskommune dømt til å betale 15 200 000 kr i gebyr, for ulovlig direkte anskaffelse av hurtigbåt etter å ha gjennomført en forsknings- og utviklingskontrakt. Grunngivelse for vedtaket i KOFA var: «Ulovlig direkte anskaffelse, forskning- og utviklingstjenester, og brudd på kunngjøringsplikten av anbud over 500 000 kr. Innklagede inngikk en kontrakt om hurtigrutebåttransport og om utvikling og utprøving av en hurtigbåt basert på ny teknologi. Klagenemnda fant at kontrakten som var inngått omfattet for store elementer av ordinær hurtigrutebåttransport til at kontrakten var omfattet av unntaket for forsknings- og utviklingstjenester, og ily overtredelsesgebyr for den delen av kontrakten som relaterte seg til ordinær hurtigrutebåttransport». For å trekke ut noen lærdom fra saken og vedtaket, så er det at **kontrakter med for store elementer av ordinær hurtigbåttransport ikke er omfattet av FOU unntaket i FOA § 2-5**. En annen viktig moment er **at mangel på kunngjøring av konkurranse sanksjonerer hardere enn andre brudd på regelverket for offentlige anskaffelser**.

I klagenemndas vedtak 31.10.11 i sak 2011/254, ble Nordland fylkeskommune dømt for brudd på regelverket, etter en åpen anbudskonkurranse om hurtigbåtinnkjøp. Begrunnelsen fra nemnda var: «Valgte leverandør påtar seg bare å levere tjenesten dersom han velger å gjennomføre et kjøp av «X» og med en særlig forutsetning om pristak. Tilbudet kan kanskje tolkes som en forpliktelse til å arbeide for å kjøpe fartøyet, men uttrykker etter ordlyden bare at tjenesten utføres hvis – og bare hvis - man bestemmer seg for å kjøpe. Forskriften har ingen regel om at bare bindende tilbud kan vurderes ved anbudskonkurranse, men avvisning synes etter det ovenstående åpenbart forutsatt i § 11-2 sammenholdt med § 11-11 (1) bokstav a. Nemnda finner det da naturlig å anse tildelingen til valgte leverandør som et brudd på disse bestemmelsene.....Når det gjelder adgang til avklaring er hovedregelen i henhold til forskriften § 12-1 (1) at det ved åpen og begrenset anbudskonkurranse "ikke (er) tillatt å endre tilbudene eller forsøke å endre tilbudene gjennom forhandlinger. Det er herunder ikke tillatt

¹² <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2002-11-15-1288?q=forskrift%20om%20klagenemnd%20for%20offentlig>

¹³ <https://www.kofa.no/s%C3%B8k?txt=hurtigb%C3%A5t&status=2&utvalgt=False&sort=dato>

å endre pris, leveringstid eller andre forutsetninger som har betydning for konkurranseforholdet». I følge forskriften § 12-1 (2) bokstav a er det imidlertid adgang for oppdragsgiver «å innhente nærmere opplysninger hos leverandørene for å få klarlagt ukklarheter og ufullstendigheter i tilbudene. Avklaring skal unnlates dersom 19 ukklarhetene og ufullstendighetene er slike at tilbudene skal avvises i henhold til § 20-13 (avvisning på grunn av forhold ved tilbudet)». Av dette kan vi slutte at **det ikke kan inngås kontrakt med noen som har gitt et ikke rettslig bindende tilbud**, og at i en avklaring **ved åpen og begrenset anbudskonkurranse kan man ikke endre tilbudet ved forhandlinger** (pris, leveringstid eller annet av betydning for konkurranse forholdet).

Klagenemndas vedtak 28.10.13 i sak 2011/252, ble klagen mot Finnmark fylkeskommune i en direkte anskaffelse avvist. I vedtaket heter det: «Den foreliggende saken gjelder omfattende leveranser av transporttjenester i landets nordligste fylke. Hensett til de grunnlagsinvesteringer som dette nødvendigvis må fordrer, er dette kontrakter hvor det må legges til grunn at en lengre kontraktsvarighet er nødvendig for å gi mulighet for inntjening. En kontraktsvarighet på åtte år fremstår ikke ubegrunnet lang». Det interessante med dette vedtaket er at dette tydeliggjør at **klageadgangen om påstander om ulovlig direkte anskaffelse er 2 år**. Det er heller **ikke krav om saklig klageinteresse**, en berettiget og legitim interesse i en sak, fordi i denne saken er det Norges miljøvernforbund som er klager og ikke en annen tilbyder.

I klagenemndas vedtak 03.02.14 i sak 2012/238, ble det avvist en klage på Hordaland fylkeskommune i en konkurranse med forhandling. Vedtaket ble bl.a. begrunnet slik: «Hvilke tekniske spesifikasjoner oppdragsgiver oppstiller og hvordan disse utformes hører i utgangspunktet inn under oppdragsgivers innkjøpsfaglige skjønn, og kan i begrenset grad prøves av klagenemnda. Klagenemnda kan imidlertid prøve om oppdragsgivers skjønn er usaklig eller vilkårlig. Klagenemnda har i sak 2009/90 premiss (31) lagt til grunn at "det må som utgangspunkt være opp til oppdragsgiver å avgjøre hvilke alders og miljøkrav som skal stilles". Her trekker vi ut at **fylkeskommunen sitt innkjøpsfaglige skjønn bare i begrenset grad kan prøves av klagenemnda**, og at **kriterier som alder på fartøy og spesifikke miljøkrav er det opp til oppdragsgiver å avgjøre**, så fremt en reell konkurranse kan utføres.

Klagenemndas vedtak 24.02.2014 i sak 2013/143 og 2014/10 ble klage avvist mot Hordaland fylkeskommune etter en konkurranse med forhandlinger. Begrunnelse for vedtaket var bl.a.: «Oppdragsgjevar opplyste i konkurransegrunnlaget punkt 7.4 at vurderinga av god og sikker økonomisk evne ville skje ved ei skjønnsam heilskapleg vurdering, der eigenkapitalandel, gjeldsgrad, totalrentabilitet og likviditetsgrad 1 var sentralt. Etter dette trong ikkje den innklaga å ta omsyn til forpliktingserklæringa frå X vurderinga av klagar sin økonomiske evne. Klager har også støtta seg på rekneskapa til X, men dette selskapet har ikkje forplikta seg på nokon måte overfor klagar. Sekretariatet finn etter dette ikkje grunnlag for å underkjenne innklaga si vurdering av at klagar mangla "god og sikker" økonomisk evne til å gjennomføre oppdraget. Klagar sin påstand om at klagar var urett avvist førar difor ikkje fram». Igjen viser dette vedtaket at **det er stor grad av skjønnsfrihet i valget av kvalifikasjonskrav** og hvordan de vurderes, men krav skal være formålstjenlig og **avvisning skal være saklig og basert på riktige opplysninger som FK har i hende innen fristen**.

7. VEILEDNING I REGELVERK OG ANBUDSPROCESS

Det er mange aktører som er involverte i veiledning ved offentlige anskaffelser, vi har laget en oversikt i tabell 1 nedenfor, og omtaler her noen sentrale organer med veiledning rundt anbudsprosesser.

Direktoratet for forvaltning og IKT (DIFI) er fagorgan for KMD og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) på fagområdene ledelse, organisering, offentlige anskaffelser og digitalisering av offentlig sektor. Det er i budsjettet for 2017 bevilget 15 millioner kroner til DIFI for arbeid med veiledning og utvikling av kompetanse om grønne offentlige anskaffelser, både på statlig og kommunalt nivå (Regjeringen, 2017a). DIFI har en nøkkelrolle i arbeidet med miljø og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser. De står bak veiledningsnettstedet og ressursbanken www.anskaffelser.no. Etablering av knutepunkter er også et virkemiddel som er nevnt i St.meld nr. 36 (2008-2009) Det gode innkjøp. Nordland fylkeskommune ble i 2009 utvalgt til knutepunkt i regionen, og skal bl.a. bidra til at miljøbelastningen fra innkjøp av varer og tjenester skal bli så liten som mulig (NFK, 2017).

Nasjonalt program for leverandørutvikling er et program som NHO, KS og DIFI er ansvarlige for, der NHO har sekretariatet og prosjektlederansvaret. Programmet startet i 2010, og meningen er at de skal være en pådriver og akselerator for økt innovasjon i offentlige anskaffelser. Det er gjennomført 40 pilotprosjekter og det er utviklet en metode for innovative offentlige anskaffelser. Målet med programmet er at fram til 2019 skal innovative offentlige anskaffelser være normal praksis i stat og kommune. **Kommunenes sentralforbund (KS)** tilbyr sertifiseringskurs for offentlige anskaffelser, for å bidra til et kunnskapsløft blant offentlige ansatte som har anskaffelser som sitt hovedarbeidsområde. Kursene gir i tillegg arena for nettverksbygging blant innkjøpere i forskjellige kommuner/fylkeskommuner. **KS Innkjøpsforum (KSI)** er et fagforum for kommuner og fylkeskommuner som setter fokus på offentlige anskaffelser, og vil øke kunnskapen om offentlige anskaffelser for å få en effektiv bruk

av samfunnets ressurser. **NHO** hjelper leverandører og tilbydere som er medlemmer, med å tolke lov og forskrift og hvordan de skal håndheves.

Tabell 1: Viser oversikt over etater, organisasjoner som har ansvar for veiledning i offentlige anbudprosesser

Organ	Når i prosessen?	Hva veiledes det på?	Hvordan få veiledning?	Hvem kan søke veiledning?
KOFA	Etter tildeling av kontrakt	Klageadgang, klageprosess og om klagesaker under handsaming	På nett, via epost, tlf.	Klager, leverandører
DIFI (anskaffelser.no)	Hele prosessen	Lovverk, Anbudsprosess, konkurransevalg.	På nett, e-læringskurs, konferanser, veiledere, e-post, tlf.	Offentlige innkjøpere, virksomhetsledere og leverandører
Nasjonalt program for leverandørutvikling	Hele prosessen	Innovative offentlige anskaffelser, lager gode eksempler.	Web, media, kronikker, workshops, seminar, konferanser, epost, tlf.	Stat, fylkeskommuner/kommuner og næringsliv
KS/KSI (KS innkjøpsforum)	Hele prosessen	Anbudsprosess, rammeverk, verktøy	På nett, sertifiseringskurs, konferanser, veiledere, temaark, e-post og tlf.	Kommuner og Fylkeskommuner
NHO	Hele prosessen	Lov og forskrift, konkrete anbudsprosesser, håndhevelse av regelverk.	På nett, konferanser, epost, tlf.	Leverandører som er medlemmer av NHO

Vi vil også nevne at det nylig er dannet et **Anskaffelsesakademi**, som er et forsknings- og utdanningssamarbeid med formål om å opprette en nasjonal master i offentlige anskaffelser, samt å styrke etterutdanning og forskningsinnsats på fagområdet. Akademiet er en milepæl i satsingen på å øke kompetansen innen offentlige innkjøp. En lang rekke institusjoner og organisasjoner er med, som KS, DIFI, Høgskolen i Molde, NTNU, NHH, UiO, NHO, Virke, LO og sykehusinnkjøp. **Fylkesinnkjøp** er også et etablert landsdekkende nettverk av innkjøpsledere fra alle fylkeskommunene. DIFI støtter nettverket med faglig utvikling og veiledning i forbindelse med etablering av anskaffelsesstrategier og organisering av innkjøpsfunksjonen. Dette er et nettverk på overordnet nivå, der innkjøpssjefene i fylkeskommunene deltar i dag. Det er mulig at dette nettverket kan videreutvikles til også å utarbeide felles prosedyrer og rutiner for innkjøp, som sikrer en lik tilnærming og styrker miljøkravsetting i offentlige anbud i alle fylkeskommuner i landet.

8. BEHOVSANALYSE OG BRUKERINVOLVERING

Behovsanalyse og brukerinvolvering for innfasing av lav og nullutslippsteknologi har ikke blitt behandlet i særlig grad i dette forprosjektet. Vi vil likevel nevne at en viktig del av planlegging av en anskaffelse av hurtigbåt med lav-nullutslippsteknologi, er selvsagt hvilke behov den skal dekke, som overtidsfart, passasjerantall, størrelse, ruteavganger/frekvens, universell utforming, skoleskyss mm. Fylkeskommunen bør skaffe til veie et godt kunnskapsgrunnlag som anskaffelsesprosessen skal bygge videre på. Fylkeskommunen kan gjennomføre en interessentanalyse eller brukeranalyse for å kartlegge hvilke personer, roller, funksjoner og aktører som er berørt eller har interesse av anskaffelsen. Gjennom metoder som folkemøter, intervju, observasjoner, spørreundersøkelser, referansegrupper, workshops kan fylkeskommunen få verdifulle innspill som definerer behovet for anskaffelsen og få innspill på om brukerne av sambandet f.eks. kan akseptere mindre båter, lavere fart på strekninger for å nå nye miljøkrav og klimamål. Det blir da lettere å stille ytelses- og funksjonskriterier i anbudsdokumentene, i en vanlig anbudskonkurranse eller i utviklingsprosesser som konkurransepreget dialog

(kap.6.2.4), innovasjonspartnerskap (kap.6.2.5), før-kommersielle anskaffelser (kap. 6.2.6) eller forsknings- og utviklingskontrakter (kap. 6.2.7). Det er også viktig å undersøke passasjerutviklingen over tid, befolkningsutviklingen rundt sambandet, felles bo- og arbeidsområder, behovet for skoleskyss og kollektivtilbud rundt hurtigbåtsambandet framover. En slik kunnskapsinnhenting og brukerinvolvering kan fylkeskommunen arrangere i egen regi, eller innhente hjelp fra FOU institusjoner eller konsulentselskap.

Fylkeskommunen må også skaffe seg kunnskap om potensielle leverandører og om hva som kan tilbys av løsninger og produkter i markedet og hvilke miljøkrav som kan være teknisk mulig å oppnå gjennom innovasjon og utvikling. Kartlegging av konkurransesituasjonen, markedsanalyser og dialogkonferanser kan være nyttige verktøy for dette. For å øke innovasjonstakten og teknologiutvikling innen lav-og nullutslippsteknologi i hurtigbåtsektoren, er det viktig at fylkeskommunen øker sin kompetanse på metoden innovative anskaffelser (se kap. 6.3). Dette kan fylkeskommunen få mer veiledning på hos DIFI¹⁴, og nettsiden til Innovative anskaffelser¹⁵.

9. MILJØKRITERIER TIL HURTIGBÅTANSKAFFELSER

Miljø og klima kan man ta hensyn til i alle faser av et innkjøp, ved beslutning og planlegging, i kravspesifikasjon, gjennom kvalifikasjonskrav, gjennom tildelingskriterier og gjennom kontraktsvilkår. Det er viktig å sette solide og velbegrunnede miljø- og klimafunksjonskrav, og spesifikasjonen bør angi egenskapene til anskaffelsen, og ikke være en detaljspesifikasjon¹⁶. Å sette ytelses- og funksjonskrav er en hovedregel, slik at markedet må finne det beste løsningsforslaget. Ved å spesifisere ytelsen som skal leveres, så er det mer nytten/funksjonen av en hurtigbåt FK kjøper mer enn selve båten (DIFI, 2016). Fylkeskommunen kan bruke miljøkrav som absolutte krav i konkurranseutlysningen og ved tildeling av anskaffelse (Arnøy et.al 2014). Tilbydere som ikke overholder krav vedrørende miljø satt i konkurranseutlysningen vil ikke kunne tildeles oppdraget. Alternativt kan FK bruke miljø som tildelingskriterium. En kombinasjon av absolutte krav og tildelingskriterium kan også brukes (Arnøy et.al 2014). Østfoldsforskning konkluderer i sin rapport at det er viktig at anskaffelser har fokus på *funksjon* for å kunne ivareta miljøhensyn, da blir det lettere å sammenligne forskjellige typer løsninger basert på *miljøprestasjon per funksjon* (Arnøy et.al 2014).

9.1. Miljøkriterier i LOA og FOA

I lov om offentlig anskaffelser (LOA) er det i § 5 stilt krav til miljøhensyn i anskaffelser. Offentlige innkjøpere skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant. I LOA § 5 andre ledd finner vi formuleringen: «*Oppdragsgiveren kan stille egnede krav og kriterier knyttet til ulike trinn i anskaffelsesprosessen, slik at offentlige kontrakter gjennomføres på en måte som fremmer hensyn til miljø, innovasjon, arbeidsforhold og sosiale forhold, forutsatt at kravene og kriteriene har tilknytning til leveransen*».

I følge endringer som ble tilføyd FOA ved forskrift 20 april 2017 nr. 484, så skal oppdragsgiveren legge vekt på å minimere miljøbelastningen og fremme klimavennlige løsninger ved sine anskaffelser og man kan stille miljøkrav og kriterier i alle trinn i anskaffelsesprosessen (jf. FOA, § 7-9). Slik at miljøkriterier kan stilles som kvalifiseringskriterier, i kravspesifikasjoner, tildelingskriterier og ved oppfølging/dokumentasjon. Når miljø brukes som *tildelingskriterier* angir FOA § 7-9, at man som et **minimum bør vekte miljøkravene med 30 %**. Det er viktig å merke seg at kravet om 30 % vektning ikke er et *skal* krav etter forskriften, så her kan oppdragsgiver sette lavere krav og likevel oppfylle forskriften.

Regulering av miljøkrav som kan stilles i *kravspesifikasjoner* er gitt i FOA § 15-1. Her angis krav som kan stilles til egenskaper eller funksjon til varer, tjenester som fylkeskommunen skal anskaffe. Miljøkrav som andre krav, skal utformes som **ytelses- eller funksjonskrav**, og ha tilknytning til leveransen og være relevant i forhold til formål og verdi med varen. Alle sider og trinn i livssyklusen til en vare eller tjeneste, som produksjon, levering, handel, avfallshandtering etc. Alle henvisninger til tekniske spesifikasjoner, standarder, godkjenninger, skal følges av uttrykket «eller tilsvarende» for å ikke favorisere eller utelukke noen fra å delta om de kan vise til like gode eller bedre ytelser en det det stilles krav om.

Det er også viktig å merke seg litra 4 i § 15-1 i FOA, som omtaler dette med å stille krav om bestemte prosesser, varemerker, patenter el. som f.eks. det å stille krav om brenselcelleteknologi eller hydrogendrift, kan føre til at visse leverandører eller produkter favoriseres eller utelukkes. Da vil dette gå utover prinsippene om likebehandling og konkurranse som omtalt her i notatet, kap. 5. Men, de unntakene som er gitt i litra 4, åpner for at dersom formålet med anskaffelsen er å få utviklet et skip med nullutslippsteknologi, så kan krav til type drivstoff og motorteknologi likevel være tillatt. Da kan man i anbudsdocumentene stille krav til at båten skal ha

¹⁴ <https://www.anskaffelser.no/innovasjon/hva-er-innovative-anskaffelser>

¹⁵ <http://innovativeanskaffelser.no/metode/>

¹⁶ <https://www.anskaffelser.no/gjore-anskaffelser/anskaffelsesfaglige-temaer/kravspesifikasjon>

nullutslippsteknologi, og drives på hydrogen *eller tilsvarende*. Uttrykket «eller tilsvarende» vil da gjøre det teoretisk mulig å møte utslippskrav etc. med andre type teknologier.

9.2. Miljøkriterier Sogn og Fjordane fylkeskommune

Fylkesdelplan for klima og miljø (SFFK 2009) er fulgt opp og er blitt konkretisert i handlingsprogram som gjaldt for årene 2014-2016, og en oppdatert handlingsplan som gjelder for 2016-2017 (SFFK, 2016). I gjeldende handlingsplan finner vi formuleringen om at i ferge- og bussanbud skal det gjennom politisk behandling vurderes om det skal hentes inn tilbud på miljøvennlig teknologi/alternative drivstoff. Det er videre vedtatt at for tildelingskriterier kan fylkeskommunen **akseptere inntil 3 % høyere pris dersom det kan leveres alternativ miljøteknologi som er bedre enn kravene i ferjemalen** (SFFK, 2016). Vi finner på side 11, formuleringer om at det skal utformes en felles innkjøpsstrategi som tar hensyn til klima- og miljø i et livsløpsperspektiv minst på nivå med DIFI-retningslinjer, og at denne strategien minst må inneholde vurderinger knyttet til, rollene som bestiller og utvikler, lokale innkjøp, miljøegenskaper og livsløpskostnader. Fylkeskommunen skal også **øke bruken av dialogbaserte innkjøp som metode i større anbudsprosesser**, og skal heve kunnskap og kompetanse i egen organisasjon knyttet til dialogbaserte innkjøp og leverandørutvikling, og bruke tidlig tverrfaglig involvering i innkjøp og anbudsprosesser. På side 12, finner vi formuleringer om at det er viktig å heve kompetansen i egen organisasjon med utarbeiding av **kravspesifikasjoner som definerer «behov» framfor «egenskaper»**. Og at fylkeskommunen skal evaluere sitt eget arbeid med innkjøp, der evalueringen må peke på barrierer når det gjelder klima og miljøhensyn i innkjøp og ta i bruk kunnskap fra tidligere FoU- prosjekt på dette området. På side 23, sier handlingsplanen at fylkeskommunen skal analysere potensialet for kostnadsreducerende tiltak i den fylkeskommunale driften, som samtidig er gode klima- og miljøtiltak. Alle offentlige anbud/innkjøp skal være i tråd med DIFI sine retningslinjer om miljø i offentlige anbud og stille krav til miljøegenskaper og livsløpskostnader (SFFK, 2016).

Handlingsplanen for 2016-2017 viser også til en kobling mellom industristrategien til fylkeskommunen, med at det skal satses på arbeidsplasser gjennom etablering av kraftkrevende miljøvennlig industri som blant annet hydrogenproduksjon. På side 22 står det at fylkeskommunen skal skaffe kunnskap om forskjellige løsninger og initiere prosjekt som kombinerer testing av teknologi med lokal produksjon av fossilfrie drivstoff, som ferjer, passasjerbåter, rutebusser med elektronisk framdrift, hydrogen eller biodrivstoff. Det skal også lages en strategi for utbygging av utslippsfri transportinfrastruktur i Sogn og Fjordane som skal inkludere kystnær person- og varetransport, ulike teknologier og fossilfrie drivstoff (SFFK, 2016). Her må fylkeskommunen passe på at næringspolitiske planer og mål for fylket, ikke kobles for tett opp mot anskaffelsesprosessen, slik at det går på bekostning av likebehandlingsprinsippet i selve anbuds konkurransen.

Fylkestinget i Sogn og Fjordane vedtok i 2006 en «Miljøprofil for det fylkeskommunale innkjøpet» (SFFK, 2006). Her finner vi formuleringer om at det skal stilles miljøkrav ved hvert anbud. **Miljø som tildelingskriterium** skal så langt det er formålstjenlig **vektes fra 5-20%** og det skal skje en gradvis opptrapping av hvor stenge miljøkravene skal vektes. Miljøprofilen til fylkeskommunen skal gjøres synlig og det skal legges vekt på miljøegenskapene til produktene og tjenestene.

9.3. Miljøkriterier Nordland fylkeskommune

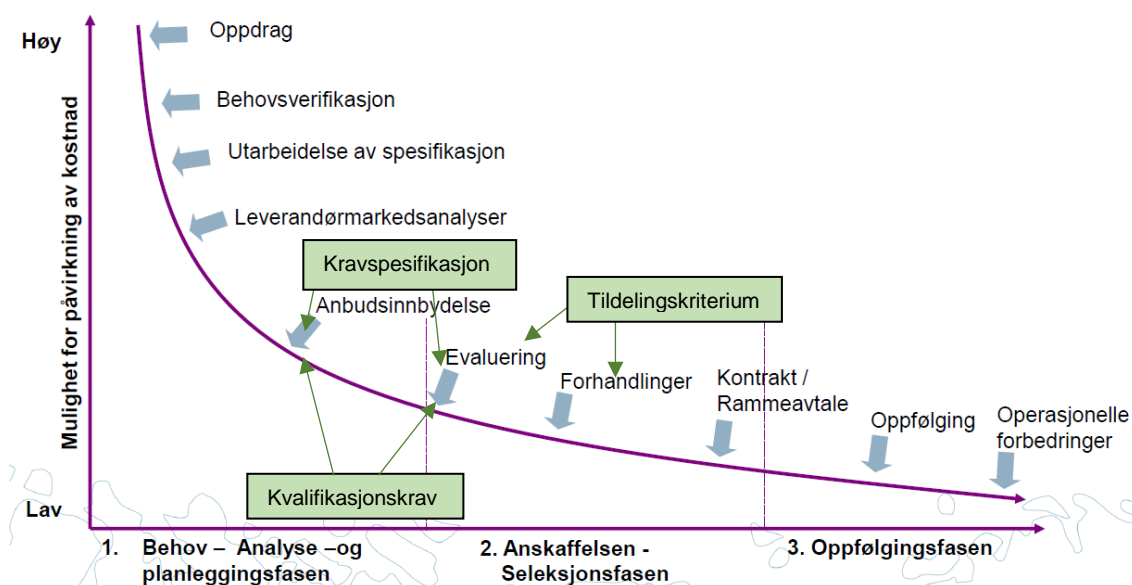
I regional plan om klimautfordringene i Nordland (NFK, 2011) finnes det tiltak som innvirker på både innkjøp og transporttjenester. Tiltak A-4 sier at det skal utarbeides veiledere knyttet til klimariktige innkjøp i Nordland, og i Tiltak B-36 står det at NFK skal stille miljøkrav ved alle innkjøp, og at miljøkravene bør utgjøre minst 20 % av utvelgelseskriteriene. I tiltak D-3 står det at NFK skal bidra som leverandør av fornybar energi også til fremtidige markeder som elektrifisering av petroleums- og transportsektoren. Transport har også fått sin egen sektor i planen, der tiltak G-1 sier at det skal gjøres en mulighetsstudie for bruk av alternative drivstoff som elektrisitet og biodrivstoff i transportsektoren i fylket, og tiltak G-2 er å lage en utredning om forventet energibruk i hurtigbåtsektoren i Nordland. Tiltak G-3 er å stimulere til forskning og utvikling, som legger til rette for mer miljøvennlige transportmiddel og tiltak G-5 sier at det i anbud skal stilles krav til at busser og hurtigbåter skal benytte mest mulig miljøvennlig drivstoff. Nordland har lagd en handlingsplan knyttet til den regionale klimaplanen (NFK, 2014). I handlingsplanen er det lite konkrete krav knyttet til reduksjon av klimagasser for transportsektoren eller stimulering av lav og nullutslippsteknologi i transportsektoren generelt og hurtigbåtsektoren spesielt (NFK, 2014). Men, i tiltak G-1 s. 15, står det at ved kommende 2.gangs anbudsutsettelse skal det vurderes om det kan gjøres **forsøk med bruk av alternative drivstoffer som elektrisitet og biodrivstoff**. I G-2 vil fylkeskommunen også stimulere til forskning og utvikling, som legger til rette for bruk av mer miljøvennlige transportmiddel. Hydrogen som alternativt drivstoff, blir ikke nevnt i hverken klimaplanen eller handlingsplanen i Nordland fylkeskommune (NFK, 2011 og NFK, 2014).

Fylkesrådet i NFK har nylig vedtatt en ny innkjøpspolicy som fremhever fylkeskommunens samfunnsansvar også når det gjelder miljø- og klima (NFK, 2016c). Fylkeskommunens anskaffelser skal støtte opp om Stortingets vedtatte klimamål og miljø skal vektlegges i anskaffelser. Der det er mulig skal anskaffelsesprosessen legge til rette for innovative løsninger og Innkjøpstjenesten i NFK er ISO 14001-sertifisert, som betyr at alle innkjøp skal gjennomføres på en mest mulig miljøvennlig og bærekraftig måte. Leverandørene vurderes på miljø i den enkelte avtale. I tillegg får leverandørene i de fleste konkurransegrunnlagene krav om eller blir evaluert på at leverandøren er miljøsertifisert, eller forplikter seg til en 3.-parts sertifisering innen et år etter kontraktsinngåelse.

9.4. Erfaringer fra andre offentlige innkjøpere

Kystverket har ansvar for å følge opp nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet i egen sektor og gjennom egen virksomhet (Samferdselsdepartementet, 2016). De skal være med å begrense klimagassutslipp og redusere miljøskadelige virkninger gjennom forvaltning av havner og sjøtransport og ansvaret for sjøsikkerhet og beredskap. Gjennom intervju med representant fra Kystverket (NFnotat, 2018), har vi fått tilgang på og modifisert en figur de har laget for å illustrere mulighetsrommet for å ta hensyn til miljø i sine anbudsprosesser (Figur 3). Figuren illustrerer at det er i analyse- og planleggingsfasen oppdragsgiver har størst mulighet for å gi føringer for miljø og klima som leverandørene må etterleve for å få kontrakten (Kystverket, pers.kom).

Figur 3 kan visualisere mulighetsrommet for å sette føringer for miljøvennlige innkjøp av hurtigbåter også for fylkeskommunen. Våre endringer i grønt på figuren, viser noen viktige punkt for å stille miljø og klimakrav i tidslinja. **Kvalifikasjonskrav** er krav som stilles til leverandøren, tilbyderen. Her er det vanlig å stille krav om miljøstyringssystemer. Men, når stadig flere tilbydere har tredjeparts miljøsertifisering, er dette ikke et veldig effektivt seleksjonskriterium. Her kan FK i større grad stille krav til dokumentasjon på miljøkompetanse hos leverandør, tidligere erfaringer, innovasjonsevne og tidligere fartøyleveranser med miljøteknologi. Miljøkriterium kan også settes gjennom **tildelingskriterium** eller **kravspesifikasjoner** til leveransen, som **lavest mulig CO2 utslipp, NOx utslipp, livssyklus kostnader** mm. Dersom miljø stilles som tildelingskriterium, **bør** miljø vektas minimum 30 % for å være i samsvar med § 7-9 i FOA. Miljøkrav kan også settes gjennom kontraktsvilkår, som **bruk av returordninger, forbud mot enkelte materialvalg, forpliktete underleverandører på miljø** etc.



Figur 3: Viser mulighetsrommet for å sette miljøkrav i et anskaffelsesløp (Modifisert figur fra Kystverket)

9.5. Miljøkriterier fra gjennomførte hurtigbåt/fartøyanskaffelser

I konkurransegrunnlaget til *Hordaland Fylkeskommune v/Skyss* som ble kunngjort 2.mai 2012, som var en konkurranse med forhandling i ett trinn for anskaffelse av operatør på hurtigbåtruter i Hordaland¹⁷, finner vi at

¹⁷ <http://www.kofa.no/PageFiles/4278/2012-0238%20Klagenemndas%20avgi%C3%B8relse%20sak.pdf>

miljøbelastning fra fartøy og drift skal vektas 15%, og relevante forhold er: **forbruk (liter pr. time), utslipp av NOx, SO2 (svoveldioksid og CO2) og støy målt i desibel** i senter av salong og i styrehus.

Fylkeskommunen kan også stille krav til **alder på fartøy** som skal brukes på en anbudsstrekning, fordi de tekniske spesifikasjoner oppdragsgiver stiller hører inn under oppdragsgivers innkjøpsfaglige skjønn, og kan bare i begrenset grad prøves av KOFA. Klagenemnda kan imidlertid prøve om oppdragsgivers skjønn er usaklig eller vilkårlig i en gitt sak. Klagenemnda har i sak 2009/90 premiss (31) lagt til grunn at "det må som utgangspunkt være opp til oppdragsgiver å avgjøre hvilke alders og miljøkrav som skal stilles". Dette kan forstås slik at særlig for miljøkrav som forbruk av drivstoff, utslipp og lav-/nullutslippsteknologi som nøye henger sammen med skrogutforming og motorteknologi og dermed også alder på fartøyet, så kan man sette krav om at fartøyet må ha en viss alder. Men, dette forutsetter igjen at det kan gjennomføres en reell konkurranse mellom leverandører.

Kystverket lyste ut en anskaffelse av et nytt multifunksjonsfartøy etter prosedyren *konkurranse med forhandling* 18.05.16¹⁸. Det ble avholdt leverandørkonferanse og en prekvalifisering av leverandører. Kystverket hadde en tydelig miljøprofil i prosjektet, der det ble stilt mange *kvalifikasjonskrav* knyttet til miljø til leverandørene, som måtte dokumentere eller synliggjøre sin kompetanse på **miljøteknologi** på skipssystemer, **energiøkonomisering (varmegjenvinning og ventilasjonsteknologi)**, **skrog- og operasjonsoptimalisering** med sikte på å minimalisere forbruk og utslipp, i tillegg til **hybridløsninger/batteridrift, automasjon, LED-teknologi, eksosrensing og propulsjonssystemer**. Det var også stilt krav til kunnskap om reduksjon av **støy til omgivelsene** og de mer standardiserte kravene om **miljøstyringssystemer som ISO 14001 eller EMAS**. En betydelig del av *tildelingskriteriene* var også knyttet til fartøyets miljøegenskaper, og det ble lagt høye miljøkrav i anskaffelsens skal-krav, som **batterihibrid** og **tilrettelegging for biodiesel**. I kunngjøring av kontraktinngåelsen¹⁹ finner vi at **miljøegenskaper ble vektet 25 %**, egnethet vektet 40% og pris 35 %. De inngikk senere en avtale med Fitjar mekaniske verksted om å bygge hybridskipet OV Ryvingen, som skal leveres i utgangen av 2018. Skipet har bl.a. batteripakke på 2000 kWh og varmegjenvinningssystem som lagrer restvarme på termos, som brukes til oppvarming istedenfor tradisjonell oljefyrt oppvarming.

9.6. Miljøkriterier funnet i policy-dokumenter på miljø/klimaområdet

I *Klimakur 2020* (Miljødirektoratet, 2010) finner vi eksempler på flere tiltak som kan redusere klimagassutslipp fra fartøy, som ferjer på **naturgass, redusert fart, landstrøm** og **energieffektiviseringstiltak**. «*Framdriftsmaskineri er generelt sett designet slik at det vil operere med lavest spesifikt drivstofforbruk [g/kWh] ved om lag 80 prosent av maksimumkapasiteten*» (Miljødirektoratet, 2010). Klimakur 2020 beregner CO₂-reduksjonspotensialet for slike tiltak til å være 97 000 tonn, med en estimert gevinst på 2 800 kroner per tonn. Den **optimale hastigheten** vil variere fra skip til skip, så rapporten anbefaler ikke å sette gitte fartsgrenser for spesifikke skipstyper. Men, at man ved inngåelse av kontrakter kan gi rederiet insentiver for å operere skipet på en mest mulig energieffektiv måte, eller at man kan angi **maksimumshastigheter** som fartøyene kan kjøre med på sambandet. Rapporten trekker også frem behovet for å stille krav til at havner og kaianlegg skal tilby **landstrøm**. CO₂-reduksjonspotensialet med å tilby landstrøm beregner Klimakur 2020 til å være 155 000 tonn. Av **energieffektiviseringstiltak** på skip, nevner rapporten f.eks. **værruting** (valg av rute etter værforholdene), «**just in time arrival**» (tilpasset fart for å redusere venting ved anløp), **optimal trim** (optimal plassering av last). Rapporten nevner også at alle skip kan få krav om en **skipsspesifikk energieffektiviseringsplan (SEEMP)**. Dette vil sannsynligvis bli vedtatt i den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) i løpet av de neste årene. Dette kan implementeres i Norge uavhengig av vedtak i IMO, for eksempel ved at det settes krav til **energieffektivitetsplan** ved innkjøp.

Regjeringens maritime strategi (NFD, 2015) peker på at miljøvennlig skipsfart er et prioritert innsatsområde i klimapolitikken. **Landstrøm** nevnes som et tiltak for å redusere lokal forurensning fra skip, men siden bare 7 % av sjøtransportens utslipp skjer i havn er det begrenset effekt av tiltaket totalt sett. Regjeringen mener at **energieffektiviseringstiltak, LNG, hybridløsninger, biodrivstoff og nullutslippssystemer som elektrisk drift** er tiltak for å mer miljøvennlig skipsfart. Hydrogen blir ikke nevnt i strategien (NFD, 2015).

I *Nasjonal transportplan* (St.meld nr.33, 2016/2017) finner vi nevnt flere miljøtiltak som kan redusere klimagassutslipp fra hurtigbåter og ferjer, som bedre **beslutningsstøttesystemer** og **nye navigasjons- og informasjonstjenester**, bedre motorteknologi, bruk av miljøvennlig drivstoff, **krav til lav- nullutslippsteknologi, autonome fartøy**, og krav til **CO₂-utslipp**. «*Nye ferjer skal benytte lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier det. Staten kan også stille krav til CO₂-utslipp, noe som ble gjort for første gang da det ble satt krav til lav- og nullutslippsteknologi på ferjesambandet E39 Anda – Lote i Sogn og Fjordane...*» (St.meld nr 33, 2016/2017).

¹⁸ <https://www.doffin.no/Notice/Details/2016-470060>

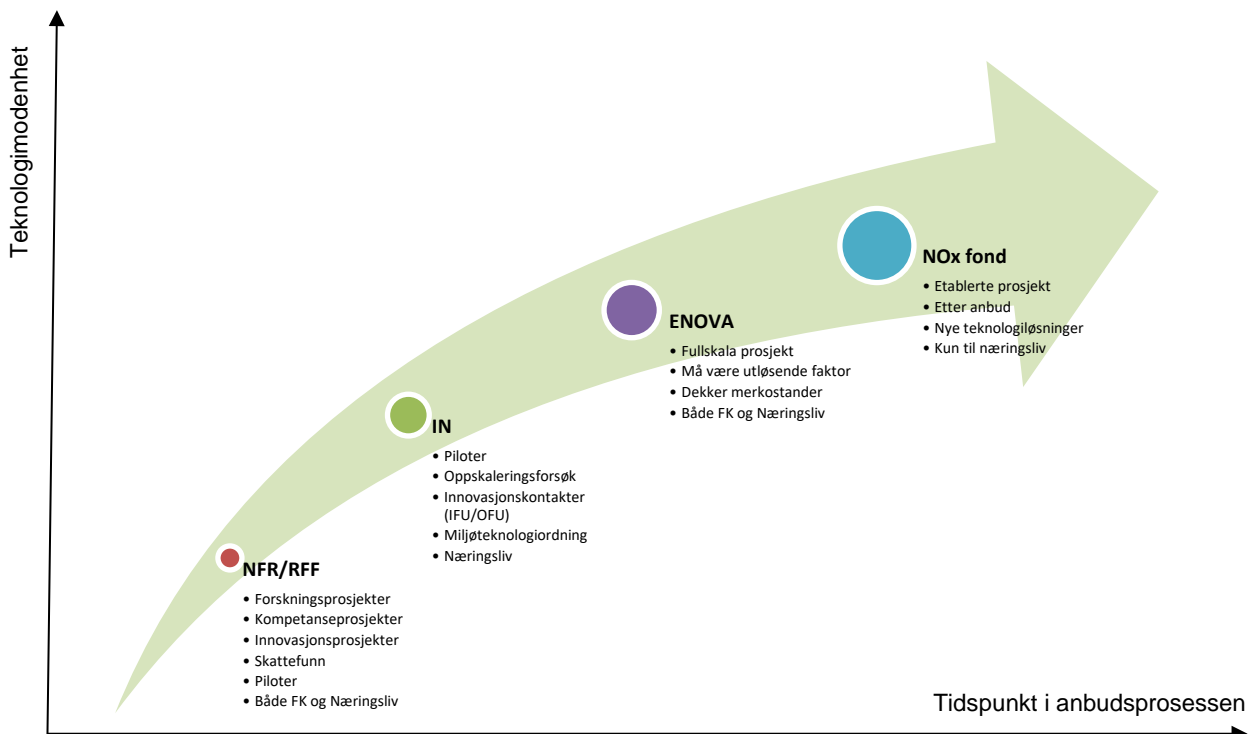
¹⁹ <https://www.doffin.no/Notice/Details/2017-074745>

10. STØTTEORDNINGER FOR HURTIGBÅT ANSKAFFELSER

Det er et interessant og viktig samfunns spørsmål om hvem som skal ta regningen for å redusere klimagassutslipp i transportsektoren generelt og ferje/hurtigbåtsektoren spesielt. Det blir en tung økonomisk bær å bære om alle fylkeskommunene langs kysten må ta alle merkostnader med å innføre lav- og nullutslippsteknologi i hurtigbåtsektoren. Det er ventet merkostnader med å investere i hurtigbåter med ny utslippsvennlig teknologi. I St.meld nr. 41 (2016/2017) anslår regjeringen at merkostnaden for lav- og nullutslippsteknologi for riksvegfergene er rundt 15–20 prosent i første anbudsperiode, inklusive ny infrastruktur. Regjeringen forventer deretter ikke merkostnader etter første anbudsperiode, da investering i infrastruktur er gjort, og batterikostnaden er redusert (ibid). Dette anslaget samsvarer ikke helt med egne erfaringer gjort i Sogn og Fjordane fylkeskommune. Her har kostnaden på enkelte ferjestrekninger gått opp med 40 % i forbindelse med nye avtaler i første anbudsperiode. De tilskriver skjerpede krav i nasjonale standarder til universell utforming og miljø/klima til å være de kostnadsdrivende parameterne (SSFK, 2017)..

Forprosjektet har ikke studert denne problemstillingen i detalj, men vi tar i kap 10.1. for oss de finansielle støtteordningene som finnes i dag, og som kan redusere noe av merkostnaden med å investere i innovasjon og ny teknologi. Det er viktig å ta kontakt med virkemiddelapparatet tidligst mulig i planleggingsfasen, slik at fylkeskommunen ikke går glipp av noen muligheter for å tilpasse og optimalisere anbudsprosessen inn mot de støtteordninger som finnes (DNV GL, 2016a). Gjeldende NTP anerkjenner at det vil være et behov for flere og nye statlige støtteordninger for å få en omlegging i tide til å oppfylle kravene til utslippskutt i transportsektoren (St.meld nr. 33, 2016/2017). Sjøkart for grønn kystfart (DNV GL, 2016b) skriver at det offentlige bør legge til rette for incentivordninger for skipsfart som for norsk elbilpolitikk, for å gjøre omleggingen til nullutslippsteknologi mer kostnadseffektiv. I en studie gjort av Menon Economics på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og Miljødepartementet, går det fram at Norge har relativt lite finansiell støtte til økt innovasjon i innkjøp, sammenlignet med andre land som UK, USA, Sverige, Finland, Danmark, Nederland (Skogli og Nellemann, 2016). I kap.10.2. vil vi nevne noen flere incentiver som enda ikke har trådt i kraft men som har blitt nevnt i ulike policydokumenter og fanget opp av dokumentanalysen vi gjennomførte.

10.1. Etablerte støtteordninger



Figur 4: Viser oversikt over ulike offentlige og private støtteordninger med økonomiske virkemidler for å redusere kostnader ved ny hurtigbåtteknologi.

Norges forskningsråd (NFR) har mange programmer som kan utløse støtte til FOU- prosjekter eller innovasjonsprosjekter aktuelle for å utvikle ny miljøteknologi i hurtigbåter. Det tiårige programmet **ENERGIX** startet i 2013. Programmet skal gi kunnskap som fremmer en langsiktig og bærekraftig omstilling av energisystemet, med mer fornybar energi, mer energieffektive løsninger, økt integrasjon mot Europa og økt behov

for fleksibilitet. Programmet dekker både det stasjonære energisystemet og miljøvennlig energi i transport. Programmet er rettet mot innfasing av hydrogen i transportsektoren, i stasjonær energiforsyning og eksport. Brukerstyrt innovasjonsarena (**BIA**) er et av forskningsrådets største programmer og skal finansiere FOU-prosjekter med utgangspunkt i bedriftene sine egne strategier. BIA skal stimulere bredden av norsk næringsliv til innovasjon på områder som kan ha stor samfunnsmessig betydning og der utfordringene åpner for nye markedsmuligheter. Eksempel på dette er innenfor bærekraft, klima og miljø, der næringslivets innsats innovasjon og utvikling av lav-nullutslippsteknologi er avgjørende for utvikling av et mer bærekraftig velferdssamfunn. Virkemidler for regional FOU og innovasjon (**VRI**), er også en satsing hos NFR for å fremme forskningsbasert innovasjon i næringslivet. **Regionale forskningsfond (RFF)** skal mobilisere til forskning som styrker regional innovasjon og utvikling, med bakgrunn i regionene sine prioriterte satsningsområder for næringsliv og samfunnsutvikling.

Forskningsrådet, **Innovasjon Norge (IN)** og **ENOVA** lanserte i 2016 en ny støtteordning for norsk næringsliv, **PILOT-E**. Målet er at nye produkter og tjenester innen miljøvennlig energiteknologi skal bli raskere utviklet og tatt i bruk. Gjennom PILOT-E vil prosjektene få oppfølging og støtte fra idé og helt frem til markedet, forutsatt at omforente milepæler nås. Den første PILOT-E utlysningen høsten 2016 var rettet mot utslippsfri maritim sjøtransport. Forskningsrådet og Innovasjon Norge bidro til sammen med 70 millioner kroner supplert med en fleksibel ramme fra ENOVA. I 2017 starter fem konsortier opp ambisiøse prosjekter for å realisere ulike løsninger for ferger, hurtigbåter og supplybåter med batteri- og hydrogendrift (Regjeringen, 2017b)

Innovasjon Norge har ulike ordninger som skal stimulere til innovasjon. *Innovasjonskontrakter*²⁰ er en slik ordning, som før het Industrielle forskings- og utviklingskontrakter (**IFU**) og Offentlige forsknings- og utviklingskontrakter (**OFU**). Innovasjonskontrakter har som formål å utvikle et nytt produkt eller løsning som ikke tilbys i markedet. Partene i en innovasjonskontrakt er en små eller mellomstor leverandørbedrift (SMB) og en eller flere pilotkunder, som kan være norske eller utenlandske private bedrifter eller norske eller utenlandske offentlige virksomheter. Fordeler for leverandøren er reduserte utviklingskostnader og risiko og styrket markedsmuligheter, mens fordelene for fylkeskommunen er at deres krav og spesifikasjoner blir tatt hensyn til i utviklingen av produkt/løsning og mindre finansiell risiko. Fylkeskommunen må delta i prosjektet med tid, kompetanse og finansielle midler, minimum 20 % egenfinansiering.

Innovasjonskontrakter gjennom IN omfattes ikke av anskaffelsesforskriften, siden FOA har unntak for forsknings- og utviklingstjenester når oppdragsgiver ikke fullt ut betaler for tjenesten eller den ikke fullt ut tilfaller oppdragsgiver til bruk i hans virksomhet, j.f. FOA § 2-5. Dersom fylkeskommunen i etterkant av en innovasjonskontrakt beslutter å foreta en anskaffelse, vil anskaffelsesregelverket gjelde. Kravspesifikasjonene gjenspeiler den kompetansen fylkeskommunen har fått gjennom innovasjonskontrakten. Leverandørbedriften som deltok i innovasjonskontrakten, konkurrerer på like vilkår med andre bedrifter.

ENOVA arbeider for at Norge skal omstilles til et lavutslippssamfunn, gjennom kutt i utslipp av klimagasser, sikring av forsyningssikkerheten og nye energi- og klimateknologier. Investeringstøtte fra ENOVA gis til prosjekter innenfor alle sektorer i privat næringsliv og offentlige virksomheter. Det sentrale ved ENOVA sin støtteordning er at det er krav om at støtten skal være nødvendig for gjennomføringen av prosjektet. ENOVA støtter derfor ikke tiltak som ville blitt gjennomført uten økonomisk støtte, og heller ikke prosjekter som har startet opp. Det er spesielt programmet: «Energiltak i skip» og «Ny energi og klimateknologi» som er relevante for støtte til null- og lavutslippsløsninger (DNV GL, 2016a). I en nylig rapport fra DNV GL (2017) finner vi at dette kravet fra ENOVA om at støtte skal være «utløsende» for prosjektet, fører til at: «*støtte må gis før beslutning tas om investering i omsøkt tiltak*». Videre at: «*Tidlige politiske vedtak som gjør at null- og lavutslippsløsninger uansett vil være påkrevet kan sette en stopper for støtte eller begrense støtteomfanget vesentlig, med mindre det tas forbehold om statlige tilskudd for slike løsninger*». Derfor er det viktig å ta kontakt med virkemiddelapparatet tidligst mulig i planleggingsfasen, slik at fylkeskommunen ikke går glipp av noen muligheter for å tilpasse og optimalisere anbudsprosessen inn mot de støtteordninger som finnes, og som kan redusere kostnader med ukjent og innovativ teknologi i hurtigbåter. ENOVA har også i sine kriterier for finansiell støtte at teknologiene må ha potensiale til å bli lønnsomme på sikt. DNV GL (2017) nevner i sin rapport at dette med lønnsomhet spesielt kan bli problematisk for hydrogen teknologi.

NOx fondet²¹ har som hovedmål å redusere utslipp av NOx. Fondet er et spleiselag der bedriftene som er med kan søke om støtte til utslippsreducerende tiltak. NOx fondets støtte gis ut fra antall kg årlig NOx reduksjon. I en nylig utgitt veileder for NOx fondet (2018) finner vi at energiomlegging bl. til bruk av LNG, elektrisitet fra strømmettet og hydrogen, gir en støtte på 500 kr per kg NOx redusert.

²⁰ <http://www.innovasjonnorge.no/no/finansiering/forsknings--og-utviklingskontrakter/Oversikt/>

²¹ <https://www.nho.no/Prosjekter-og-programmer/NOx-fondet/>

I tillegg til disse nevnte støtteordningene, har regjeringen satt i gang en satsing på grønn skipsfart, der det ble bevilget 65 mill kr i 2016 til utvikling og innføring av lav- og nullutslippsløsninger i innenriks skipsfart. Noen av midlene ble delt ut gjennom **Klima og miljødepartementet**²² som gav 20 mill kr i støtte til kommuner og fylkeskommuner som ønsket å sette lav- og nullutslippsfjerer i trafikk langs kysten. 41 mill. kr av disse midlene er fordelt til en tilskuddsordning rettet mot private aktører og skal bidra til at lav- og nullutslippsløsninger utvikles i maritim næring. Det er Innovasjon Norge som administrerer denne delen av støtteordningen.

Miljødirektoratet disponerer og deler ut Klimasats midler²³, til klimagass reduksjon og klimatiltak ute i kommunene og fylkeskommunene. Det er satt av 150 millioner kroner til ordningen i statsbudsjettet for 2018. Midlene skal utløse klimatiltak som reduserer utslipp av klimagasser og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Deler av midlene kan gå til å planlegge og utrede klimatiltak, og til nettverk og deling av erfaring.

10.2. Nye støtteordninger

I den nylig vedtatte NTP, nevnes det **en konkurranse for fylkeskommunene om «Smartere transport i Norge»**. Her vil Samferdselsdepartementet stimulere til lokal innovasjon og utvikling ved å invitere alle fylkeskommuner og Oslo kommune til å delta i en konkurranse om «Smartere transport i Norge». Det skal tildeles 100 mill. kr som fordeles på 1–3 vinnere i første del av planperioden. Midlene kan gå til konkrete løsninger som tar i bruk ny nullutslippsteknologi, eller automatisering, autonome kjøretøy (både person- og godstransport) og sensorbasert infrastruktur (St.meld nr. 33, 2017, s. 39). Dette kan være en god mulighet for fylkeskommuner, som vil være foregangsfylke i forhold til å utvikle nye innovative løsninger innen hurtigbåtsektoren.

Regjeringen arbeider også med å opprette et nytt investeringselskap som skal bidra til direkte og indirekte kutt i klimagassutslipp, som har arbeidsnavnet **«Fornybar AS»**. Selskapet er ment å skulle foreta investeringer i unoterte selskaper og investeringer gjennom såkalte fond-i-fond-løsninger, der investeringene skal foretas på samme vilkår som de private medinvestorene. Selskapet skal i hovedsak rette investeringsinnsatsen mot teknologi som er i overgangen fra teknologiutvikling til kommersialisering (Regjeringen, 2017b, St.meld nr. 29, 2017). Det nye planlagte investeringselskapet, vil således kunne gå inn og utfylle det etablerte virkemiddelapparatet (se figur 4), et sted mellom Innovasjon Norge og ENOVA sine prosjektporteføljer, eller være på linje med hva ENOVA støtter i dag. Selskapet skal prioritere lav- og nullutslippsløsninger (St.meld nr. 29, 2017). Det nye selskapet vil opprettes som et aksjeselskap med 100 prosent statlig eierskap (Regjeringen, 2017b).

Regjeringen vil også utarbeide en nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren samt klimavennlige drivstoff innenfor innenriks sjøfart. Planen skal ta for seg ladeinfrastruktur for elektrisitet og fyllestasjoner for hydrogen og biogass. For å sikre et mer utslippsfritt transportsystem, inngås det nå langsiktige avtaler mellom staten, fylkeskommunene og noen kommuner i de store byområdene. Målet om at veksten i persontransporten i byene tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet) er lagt til grunn for avtalene. Som del av avtalene bidrar også staten med inntil 50 prosent av investeringskostnadene til særlig viktige fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter (Regjeringen, 2017b).

Brenselceller med hydrogen er en nullutslippsteknologi som potensielt kan bli viktig for av karbonisering av næringstransport, særlig tunge kjøretøy på vei og skipsfart. Det er allerede bygget noe infrastruktur for hydrogenfylling i Norge, og mer er under utbygging med støtte fra ENOVA. I tillegg til å støtte etablering av offentlig tilgjengelige hydrogenfyllestasjoner støtter ENOVA også innkjøp av nullutslippsnyttekjøretøy, blant annet hydrogendrevne lastebiler (Regjeringen, 2017b).

I tildelingsbrevet til Kystverket for 2017 (Samferdseldepartementet, 2016), nevnes det en midlertidig forsøksordning i 3 år med tilskudd til tilbydere av sjøtransporttjenester som utvikler nye transportkonsept som gjør sjøtransport mer attraktivt enn vegtransport. Kystverket skal administrere ordningen i samsvar med retningslinjene som er under utarbeidelse av Kystverket og departementet.

Utover de tilløpene vi har funnet av nye støtteordninger for lav- og nullutslippsteknologi i dokumentanalysen, vil vi også komme med noen innspill, fylkeskommunene kan vurdere å spille videre til overordnede myndigheter. Skjerpelser i avgifter på marin diesel, og krav til bruk av landstrøm ved kai, kan være virkemidler som kan øke investeringen og innovasjonsvilligheten rundt mer klimavennlig teknologi og nødvendig infrastruktur på land. I tillegg kan fylkeskommunene langs kysten gå sammen om et krav om å endre fordelingsnøkkelen, slik at staten gir økte overføringer over rammetilskuddet til fylkeskommunene, som satser på lav- og nullutslippsteknologi i hurtigbåtsektoren og ferjesektoren.

²² <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/20-millioner-kroner-til-lav--og-nullutslippsfjerger/id2523859/>

²³ <http://www.miljokommune.no/Temaoversikt/Klima/Klimasats---stotte-til-klimasatsing-i-kommunene/>

11. REFERANSER:

- Arnøy, Silje, Lyng, Kari-Anne, Johansen, Frode Ramstad 2014:** Bruk av miljøvurderinger i anskaffelsesprosesser – Innovasjon med miljø som driver i Østfold Fylkeskommunes innkjøp, Rapport nr. OR.03.14. <https://www.ostfoldforskning.no/media/1082/745-1.pdf>
- Berg, Lan Marie Nguyen, 2015:** Norsk klimapolitikk 1987-2015, Cicero, Senter for klimaforskning. Brundtlandrapporten: Our common future, UN 1987 <https://www.cicero.uio.no/no/posts/klima/norsk-klimapolitikk-1987-2015>
- DIFI, 2016:** Veileder for ytelses- og funksjonsspesifikasjoner 20.12.2016 https://www.anskaffelser.no/sites/anskaffelser/files/2016-12-20_veileder_0.pdf
- DNV GL, 2016a:** Realisering av null- og lavutslippsløsninger i anbudsprosesser for ferjesamband. Klima- og miljødepartementet, DNV GL Rapport nr: 2016-0119, 08.02.2016. <http://www.nhosjofart.no/getfile.php/Dokumenter/Publikasjoner/Null-%20og%20lavutslippserier%20i%20fylkene.pdf>
- DNV GL, 2016b:** Sjøkart for grønn kystfart, innspill fra Grønt kystfartsprogram til regjeringens ekspertutvalg for grønn konkurransekraft, 2016. <http://www.gronkonkurransekraft.no/files/2016/10/Sj%C3%B8kart-for-gr%C3%B8nn-kystfart.pdf>
- DNV GL, 2017:** Null- og lavutslippsteknologi på hurtigbåtsamband - Mulighetsstudie for askøysambandet og nordhordalandsambandet, Hordaland Fylkeskommune DNV GL rapport nr: 2017-0869, 22.09.2017 <https://www.skyss.no/globalassets/strategiar-og-fagstoff/fagrapportar-og-utgreiingar/2017/mulighetstudie-for-askoysambandet-og-nordhordalandsambandet.pdf>
- Innst. S. nr. 114, 1995–1996:** Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om norsk politikk mot klimaendringer og utslipp av nitrogenoksider (NOx), Energi- og miljøkomiteen, 1996. <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/1995-1996/inns-199596-114/?lvl=0>
- Innst. S. nr. 145, 2007–2008:** Innstilling fra energi og miljøkomiteen om norsk klimapolitikk. Energi- og miljøkomiteen, 2008. <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2007-2008/inns-200708-145/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2015:** Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e8432ca11/nasjonale_forventninger_bm_ny.pdf
- Lindeløv, B. og Vangelsten, B.V. 2018:** EKOHYD – Oppsummering fra intervjuer med aktører innenfor omstilling til nullutslippsløsninger for ferger og hurtigbåter, arbeidsnotat nr.: 2/2018, 25.april 2018.
- Miljødirektoratet, 2010:** Klimakur 2020 – tiltak og virkemiddel for å nå norske klimamål mot 2020, Miljødirektoratet 2010. <http://www.miljodirektoratet.no/old/klif/publikasjoner/2590/ta2590.pdf>
- NHO, 2011:** Det gode innkjøp – en veileder til beste praksis, First Ventura, NHO 2011. https://arbinn.nho.no/globalassets/dokumenter-nho/apen-drift-styring-og-etikk/offentlige-anskaffelser/det_gode_innkjop-web.pdf
- Nordland fylkeskommune, 2011:** Regional plan – klimautfordringene i Nordland, planperiode 2011-2020 https://www.nfk.no/f/p34/i186a3809-bbbd-44e8-b1fe-eee6736dd86b/klimautfordringene_i_nordland_trykk.pdf
- Nordland fylkeskommune, 2014:** Regional plan – klimautfordringene i Nordland 2011-2020, handlingsprogram 2014. https://www.nfk.no/f/p34/af3fc00ea-758a-4ca9-aa8c-062b5326c155/handlingsprogram_for_regional_klimaplan_2014.pdf
- Nordland fylkeskommune, 2016a:** Regional transportplan Nordland, «Fra Kyst til marked» - strategisk del 2018-2029 https://www.nfk.no/f/p34/ife10c334-3302-4c52-9ed1-09ff7c5e7d4a/regional_transportplan_2018-2029.pdf
- Nordland fylkeskommune, 2016b:** Regional transportplan Nordland, «Fra Kyst til marked» - handlingsprogram 2018-2021 https://innsyn.e-kommune.no/innsyn_nordland_politisk/wfdokument.aspx?journalpostid=2017034461&dokid=863324&versjon=1&variant=A&
- Nordland fylkeskommune, 2016c:** Innkjøpspolicy for Nordland fylkeskommune https://www.vegvesen.no/attachment/1624321/binary/1148361?fast_title=Innkj%C3%B8pspolicy+for+Nordland+fylkeskommune+1160964.pdf
- Nordland fylkeskommune, 2017:** Utredning om fremtidig ferje- og hurtigbåttilbud i Nordland. https://www.nfk.no/f/p34/id920e62a-348e-450f-bfad-39e4e2492283/17-0154_hovedrapport_v06_endelig_3001.pdf
- NOU 16, 2009:** Globale miljøutfordringer – norsk politikk. Finansdepartementet. <https://www.regjeringen.no/contentassets/8e9cc66ba8f54c1381212959612aa25d/no/pdfs/nou200920090016000ddpdfs.pdf>
- NOx fondet, 2018:** Veiledning - Søknad om støtte under NOx-avtalen 2018-2025 Versjon 1.1, 01. mars 2018. https://www.nho.no/siteassets/nhos-filer-og-bilder/filer-og-dokumenter/nox-fondet/slik-soker-du-stotte/nox_veiledning-januar2018.pdf
- Nærings- og fiskeridepartementet, 2015:** Maritime muligheter – blå vekst for grønn framtid, Regjeringens maritime strategi. https://www.regjeringen.no/contentassets/05c0e04689cf4fc895398bf8814ab04c/maritim-strategi_web290515.pdf

- Regjeringen, 2017a:** Veileder til reglene om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften), 2017.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/df547bb0f73d43d9b90756002473f680/veileder-til-reglene-om-offentlige-anskaffelser002.pdf>
- Regjeringen, 2017b:** Strategi for grønn konkurransekraft
<https://www.regjeringen.no/contentassets/4a98ed15ec264d0e938863448ebf7ba8/t-1562b.pdf>
- Samferdselsdepartementet, 2016:** Statsbudsjettet 2017 – Tildelingsbrev til Kystverket, 23.12.16
- Skogli og Nellemann, 2016:** Utredning om insentiver/ordninger for risikoavlastning for innovative offentlige anskaffelser. <https://www.regjeringen.no/contentassets/7a8fb1ce151746db948347859fd1d1e6/rapport---utredning-om-insentiverordninger-for-risikoavlastning-for-innovative-offentlige-anskaffelser-22-feb-2016.pdf>
- Sogn og Fjordane fylkeskommune, 2006:** Miljøprofil for det fylkeskommunale innkjøpet, sak.nr: 06/557-3, 2006.
[http://www2.sfj.no/sff/k2pub.nsf/viewAttachments/C1256B3B0048DA1DC12571FE002C37C6/\\$FILE/06032290.pdf](http://www2.sfj.no/sff/k2pub.nsf/viewAttachments/C1256B3B0048DA1DC12571FE002C37C6/$FILE/06032290.pdf)
- Sogn og Fjordane fylkeskommune, 2009:** Fylkesdelplan for klima og miljø. Mål, strategier og tiltak, Sogn og Fjordane fylkesting, mars 2009. <http://www.sfj.no/getfile.php/3045265.2344.aydwtvfuca/Fylkesdelplanklimamiljo.pdf>
- Sogn og Fjordane fylkeskommune, 2016:** Handlingsprogram for klima og miljø 2016-2017
<http://www.sfj.no/getfile.php/3344229.2344.rabfvptxa/Handlingsprogram+for+klima+og+milj%C3%B8+2016-2017.pdf>
- Sogn og Fjordane fylkeskommune, 2017:** Regional transportplan Sogn og Fjordane 2018-2027, godkjent i fylkestinget 6. desember 2017. <http://www.sfj.no/getfile.php/4032296.2344.qzimnznswlbmz/Regional+transportplan+2018+-+2021+-+vedteke+og+endeleg.pdf>
- Stortingsmelding nr. 29 (2017)** Perspektivmeldingen 2017. Finansdepartementet, 2017.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/aefd9d12738d43078cbc647448bbeca1/no/pdfs/stm201620170029000dddpdfs.pdf>
- Stortingsmelding nr. 33, 2016/2017:** Nasjonal transportplan 2018-2029.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>
- Stortingsmelding nr. 34, 2006–2007:** Norsk klimapolitikk. Miljøverndepartementet, 2007
- Stortingsmelding nr. 36, 2008–2009:** Det gode innkjøp. Fornyings- og administrasjonsdepartementet, 2009.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/8ef0e9956186499098252736d4af3335/nn-no/pdfs/stm200820090036000dddpdfs.pdf>
- Stortingsmelding nr. 39 (2008–2009)** Klimautfordringene – landbruket en del av løsningen. Landbruks- og matdepartementet, 2009.
- Stortingsmelding nr. 41, 1994-95:** Om Norsk politikk mot klimaendringer og utslipp av nitrogenoksider (NOx), Miljøverndepartementet. <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1994-95&paid=3&wid=d&psid=DIVL516>
- Stortingsmelding nr. 41 (2016-2017):** Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid, Klima og Miljødepartementet.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/7d3c209f821248da8d4727713ab9619c/no/pdfs/stm201620170041000dddpdfs.pdf>
- Svendsen et. al, 2017:** «Utgiftsbehov til ferger og hurtigbåter»
https://www.regjeringen.no/contentassets/2b467537ed414b63b2cfa611ca2196be/utgiftsbehov_til_ferjer_og_hurtigbater.pdf
- Walnum, H.J. og Simonsen, M. 2018:** Omstilling av hurtigbåttektoren, analyse av økonomiske og teknologiske barrierer og muligheter, Vestlandsforskningsnotat 1/2018.

Andre nettbaserte kilder:

- <http://gamle.leverandorutvikling.no/>
- <http://innovativeanskaffelser.no/metode/>
- <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2016-06-17-73/%C2%A72#§2>
- https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-974#KAPITTEL_3-2
- <http://gamle.leverandorutvikling.no/faste-artikler/innkjoeper-article692-716.html>
- <https://lovdata.no/>
- https://naturvernforbundet.no/klima/norsk_klimapolitikk/norges-klimamal-article31620-131.html
- <https://www.anskaffelser.no/gjore-anskaffelser/anskaffelsesfaglige-temaer/kravspesifikasjon>
- <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/konkurransopolitikk/offentlige-anskaffelser/-andre-kolonne/grunnleggende-prinsipper/id2518744/>
- <http://www.kofa.no/PageFiles/4278/2012-0238%20Klagenemndas%20avgj%C3%B8relse%20sak.pdf>

Vedlegg 1: SJEKLISTE FOR MILJØKRITERIER I OFFENTLIGE ANBUDSPROSESSER FOR FRAMTIDAS HURTIGBÅTER

1. SOGN OG FJORDANE FYLKESKOMMUNE

	PLANLEGGTE ANSKAFFELSEN				MARKED + DIALOG				KVALIFIKASJONSKRAV				GJENNOMFØRE ANSKAFFELSEN				TILDELINGSKRITERIER				FØLGE OPP ANSKAFFELSEN							
	NASJONALE OG LOKALE FØRINGER				DEFINERE BEHOV				MARKED + DIALOG				KVALIFIKASJONSKRAV				KRAVSPESIFIKASJON VARE				TILDELINGSKRITERIER				KONTRAKTSOPPFØLGING/DOKKUMENTASJON			
	SJEKKE				RAMMEVERK				GENERELLE KRAV				GENERELLE MILJØKRAV				MILJØKRAV SOGN og FJORDANE											
	<ul style="list-style-type: none"> • lovverk • politikk • nasjonale/regionale planverk • strategi for anskaffelser/innkjøp • kompetansebehov • økonomisk ramme 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA • yrkestransportlova • opplæringslova (skuleskys) • havne og faryansloven • offentleglova 	<ul style="list-style-type: none"> • Krav til kollektiv transport • universell utforming • krav til skuleskys • yrkestransportloven 	<ul style="list-style-type: none"> • Hver er behovet og hvorfor oppstår behovet? • Nå-analyse • Passasjerutvikling • Befolkingsutvikling • Bo og arbeidsmarkeder • anskaffelseprosedyrer 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • leverandørsøk • markedsanalyse • dialogkonferanse • utkast til kravspesifikasjon • støtteordninger? 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • krav til registrering/ autorisasjon av leverandør 	<ul style="list-style-type: none"> • ytelses-funksjonskrav • tekniske spesifikasjoner (standarder, merkeordning) 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • Forurennsningsloven og underliggende forskrifter (krav til avfallshandtering, kjemikaliebruk, utslipp etc) • veileder for ytelses- og funksjonspesifikasjoner (DIF) 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluatorermetoder/modeller • Faglig skjønn 	<ul style="list-style-type: none"> • Rettspraksis (KOTFA) • LOA § 5: rettsprinsipper • veileder for gjennomføring av forhandlinger (DIF) 	<ul style="list-style-type: none"> • Godkjenning av leveransen • håndtering av manglende leveranser • immaterielle rettigheter • klausuler • opsjoner 													
	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaloven (40% utslippstopp i 2030 fra ref.året 1990. Lagt utleppssamtunn i 2050, med 80-95% reduksjon i klimagasser i forhold til ref.året 1990. • uretninglova (red. utslipp mest mulig) • miljøkrav i LOA/FOA • klimastrategi for 2030 (st.meld 41) (red. klimagass i transport med 35-40% i 2030 (2005), Klimanøytral transport innen 2050) • NTP (40% av nærskip på biobrennstoff/lav-nullutslipp innen 2030, ferjer skal bruke lav/nullutslipp når teknologien tilsier det) 	<ul style="list-style-type: none"> • utlysning i Doffin/TED 	<ul style="list-style-type: none"> • miljøstyringssystemet (EMAS, ISO 14001) • BAT (best available tech.) • erfaring med miljøteknologi • erfaring med ENØK/varmegløving/ventilasjon • erfaring med design, skrog og operasjonsoptimalisering • erfaring med lav-nullutslipsteknologi • erfaring med støvreduksjon 	<ul style="list-style-type: none"> • utvikle dialogbasert innkjøp som metode (SFFK, 2016) • Politiske vedtak om miljøvennlig teknologi/alternative drivstoff (SFFK, 2016) • i tråd med DIF sine retningslinjer om miljø i off. anbud • teste ut miljøteknologi og fossile drivstoff i kollektivtransport 	<ul style="list-style-type: none"> • Ved fornying av materiell skal de til enhver tid mest klimavennlige løsningene vurderes (SFFK, 2017) • skal stille krav til klima/miljøegenskaper (SFFK, 2009) • legge til rette for nullutslipsteknologi i nye anbud på hurtigbåter (SFFK, 2017) 	<ul style="list-style-type: none"> • Miljø skal så langt det er formålstjenlig vektes 5-20% som tildelingskriterium (SFFK, 2006) • høye vekting på reduksjon av klimagassutslipp (SFFK, 2009) • Ivis/øpskostnader (også ta med klimagassutslipp andre steder/utlands) (SFFK, 2009) • 3% høyere pris kan aksepteres for alternativer miljøteknologi bedre enn ferjemalen (SFFK, 2016) 																						
	<ul style="list-style-type: none"> • stille kontraktstkrav som kan bedde miljøparametere i framtiden ved langvarige kontrakter (Ved skifte av motor e.l.) • premiering av mer-levering på miljø/klimakutt • velge miljøparametere som KPIer • bruk av returordninger/krav til levering av avfall • forord mot materialval • bruk av returordninger/krav til levering av miljø/klimakutt • forplikte underleverandører på miljø 																											

2. NORDLAND FYLKESKOMMUNE

		PLANLEGG ANSKAFTELSEN				TILDELINGSKRITERIER		FØLGE OPP ANSKAFTELSEN	
		NASJONALE OG LOKALE FØRINGER	DEFINERE BEHOV	MARKED - DIALOG	KVALIFIKASJONSKRAV	GRENNOMFØRE ANSKAFTELSEN		KONTRAKTSOPPFØLGING/DOKUMENTASJON	
SJECKE	<ul style="list-style-type: none"> • Lowtek • politikk • nasjonale/regionale planverk • strategi for anskaffelser/innkjøp • kompetansebehov • økonomisk ramme 	<ul style="list-style-type: none"> • Hva er behovet og hvorfor oppstår behovet? • Nå-analyse • Passasjerutvikling • Befolkningsutvikling • Bo og arbeidsmarkeder • anskaffelsesprosedyrer 	<ul style="list-style-type: none"> • leverandørsøk • markedsanalyse • dialogkonferanse • utkast til kravspesifikasjon • støtteordninger? 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • Krav til registrering/ autorisasjon av leverandør 	<ul style="list-style-type: none"> • Evalue ringemetoder/modeller • Faglig skjønn 	<ul style="list-style-type: none"> • Godkjennning av leveransen • Håndtering av manglende leveranser eller manglende oppfølging av miljøkrav • Immaterielle rettigheter • Klausuler • Opsjoner
RAMMEVERK	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA • yrkestransportlova • opplæringslova (skuleskys) og farvannloven • offentleglova 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA • veileder for innovative anskaffelser (DIFI) 	<ul style="list-style-type: none"> • utlysning i Dotfin/TEd 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA § 5: retsprinsipper 	<ul style="list-style-type: none"> • Rettspraksis (KOFA) • LOA § 5: retsprinsipper • veileder for gjennomføring av forhandlinger (DIFI) 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA • FOA
GENERELLE KRAV	<ul style="list-style-type: none"> • LOA § 5: retsprinsipper 	<ul style="list-style-type: none"> • Krav til kollektiv transport • universell utforming • krav til skuleskys • yrkestransportloven 		<ul style="list-style-type: none"> • lønns- og arbeidsvilkår etter tariffavtaler • foretakregulert leverandør 	<ul style="list-style-type: none"> • LOA § 15-2) • universell utforming (FOA § 15-2) • merkeordning (FOA § 15-3) • ikke lov å vise til bestemte fabrikater, produsenter, varemerker eller leverandører el. produkter favoriseres eller utelukkes (FOA § 15-1, 4). 	<ul style="list-style-type: none"> • laveste pris • kostandseffektivitet • LCC • det økonomisk mest fordelaktige tilbudet • det beste forhold mellom pris/ kostnad og kvalitet • egnethet 	<ul style="list-style-type: none"> • Krav til bruk av lærlinger (LOA § 7) • tilsyn med lønns og arbeidsforhold (LOA §6) • Døtter for brudd på vilkår • essensielle endringer • bruk og innløsning av opsjoner 		
GENERELLE MILJØKRAV	<ul style="list-style-type: none"> • klimaloven (40 % utslippspred. i 2030 fra refer. året 1990. Lågutslippssamtunn i 2050, med 80-95% reduksjon i klimagasser i forhold til refer. året 1990). • urenlingslova (red. utslipp mest mulig) • miljøkav i LOA/FOA • klimastrategi for 2030 (st.meld.41) (red. klimagass i transport med 35-40% i 2030 (2005), klimanøytral transport innen 2050) • NTP (40 % av nærskip på biodrivstoff/av-nulstlipp innen 2030, ferjer skal bruke lav/nulstlipp når teknologien tilsier det) 	<ul style="list-style-type: none"> • møte med virkemiddelapparatet om støtte til lav-nulstlapps hurtigbåt • konkurransepreget dialog • innovasjonspartnerskap 	<ul style="list-style-type: none"> • miljøstyringssystem (EMAS, ISO 14001) • BAT • Erfaring med miljøteknologi • Erfaring med ENØK/varmegjenvinning/ventilasjon • Erfaring med design: skrog- og operasjonsminimalisering • Erfaring med lav-nulstlippsteknologi • Erfaring med støvreduksjon 	<ul style="list-style-type: none"> • CO2 utslipp • lav eller nulstlippsteknologi • operere skipet på en mest mulig energieffektiv måte g/kWh (red.fart, maks effekt etc) • maks fart • NOx utslipp • SOx utslipp • tryte støy • PM utslipp • autonome fartøyer • LCC/LCA vurderinger • Intelligente transportsystemer (ITS) • landstrøm/panking/infrastruktur land • værretting • just i time arival 	<ul style="list-style-type: none"> • CO2 vekt miljø minst 30% (FOA § 7-9) • miljø som livsrykuskostnader (LCC), FOA §18-2. • miljøgevinst • bærekraft • eksrapoeng for mindre CO2 utslipp enn max. • Ekstrapoeng for energieffektiv drift • SEMP/ energieffektivitetsplan • eksrapoeng for minst mulig klimagassutslipp • tilrettelegging for biodiesel • bienselcelleteknologi • batterihybrid 	<ul style="list-style-type: none"> • Sjekke 3. parts miljøsertifisering innen 1 år etter kontraktinngåelse (NFK, 2011) 			
MILJØKRAV NORDLAND	<ul style="list-style-type: none"> • Regional klimaplan (NFK, 2011) • RTP strategisk del (NFK, 2016a) • Håndlingsprogram RTP (NFK, 2016b) - mål om null- og lavutslipp innen 2025 • Innkjøpspolicy (NFK, 2016c) • Innkjøpsplanen er ISO 14001 sertifisert (alle innkjøp må være mest mulig miljøvennlig og bærekraftig) 	<ul style="list-style-type: none"> • hovedprinsippet er bruk av kontrakter i anbudsform (NFK, 2016a) 	<ul style="list-style-type: none"> • der det er hensiktsmessig skal anskaffelsesprosessen legges til rette for innovative løsninger (NFK, 2016c) 	<ul style="list-style-type: none"> • krav at leverandør har miljøstyringssystem (EMAS, ISO 14001) eller vil ha det innen 1 år etter kontrakt (NFK, 2011). • FK aksepterer ikke at leverandører eller underleverandører benytter arbeidskraft i strid med norske prinsipper og regelverk. Internasjonale konvensjoner skal respekteres og følges opp (NFK, 2016c). 					

Vedlegg 2: DOKUMENTANALYSE AV POLICYDOKUMENTER

23 forskjellige dokumenter (Stortingsmeldinger, NOUer, regionale plandokument, veiledere, rundskriv, rapporter etc) har blitt sammenlignet kvalitativt/kvantitativt om hvordan de omtaler off. anbudsprosesser, konkurranseformer, miljø og klimakrav, teknologikrav mm. Resultatet av dokumentanalysen er klippet inn i brødteksten i rapporten. Tabell 2 under, viser hvilke søkeord som ble benyttet i dokumentanalysen.

Tabell 2: Viser søkeord som er brukt for å finne relevant tekst i dokumentene.

	Søkeord brukt til ordsøk i Windows	
Språk	Bokmål	Nynorsk
Klima-ord	Klimagass* dekker klimagass, klimagassutslipp, klimagasser, klimagass reduksjon etc.	-dekkjer klimagass, utslepp av klimagassar, klimagassar
	Klimapo* dekker klimapolitikk	- dekkjer klimatilpassing
	Klimamål dekker klimamål	-dekkher klimamål
Sjøtransport-ord	Sjøtransport dekker sjøtransport	-same
	Sjøfart dekker sjøfart, sjøfarts	-same
	Skipsfart dekker skipsfart	-same
	Hurtigbåt* dekker hurtigbåt, og hurtigbåter	Dekkjer hurtigbåt og hurtigbåtar
Anbud-ord	Anskaff* dekker anskaffelse, anskaffelser, anskaffelsene	Dekkjer anskaffelse, anskaffelsar og anskaffelsane
	Anbud dekker anbud, offentlige anbud	Anbod Dekkjer anbud, offentlege anbud
	Innkjøp dekker innkjøp og offentlige innkjøp	Innkjøp dekkjer innkjøp og offentlege innkjøp
Lavutlipps-ord	Hydrogen*	-same
	Batteri*	-same
	Lavutslipp*	Lågutslepp*
	Nullutslipp* dekker nullutslipp og nullutslippsteknologi	Nullutslepp* dekkjer nullutslepp og nullutsleppsteknologi
Fylkeskommune-ord	Fylkeskomm* dekker fylkeskommune, -er, -ene, fylkeskommunal.	Fylkeskomm dekker fylkeskommune, -ar, ane, fylkeskommunal
	Regional dekker regional og regionalt	Dekkjer regional og regionalt

Vedlegg 3: OVERSIKT OVER KOFA SAKER OM OFFENTLIGE ANBUD AV HURTIGBÅT

KOFA SAK	ÅR	FK	KONK.	VEDTAK	GRUNNGIVELSE FOR VEDTAK	LÆRDOM
<p>Klagenemndas gebyrvedtak 5. november 2013 i sak 2011/351</p> <p>Lenke til saksdokument.</p>	2011	Troms	FOU kontrakt	Dømt til å betale 15 200 000 kr i gebyr	<p><i>Ulovlig direkte anskaffelse, forskning- og utviklingstjenester, og brudd på kunngjøringsplikten av anbud over 500 000 kr. Innklagede inngikk en kontrakt om hurtigrutebåttransport og om utvikling og utprøving av en hurtigbåt basert på ny teknologi. Klagenemnda fant at kontrakten som var inngått omfattet for store elementer av ordinær hurtigrutebåttransport til at kontrakten var omfattet av unntaket for forsknings- og utviklingstjenester, og ilt overtredelsesgebyr for den delen av kontrakten som relaterte seg til ordinær hurtigrutebåttransport.</i></p>	<p>Kontrakter med for store elementer av ordinær hurtigbåttransport er ikke omfattet av FOU tjenester.</p> <p>Mangel på kunngjøring av konkurranse sanksjoneres hardere enn andre brudd på regelverket for off. anskaffelser</p>
<p>Klagenemndas vedtak 24.02.2014 i sak 2013/143 og 2014/10</p> <p>Lenke til saksdokument</p>	2014	Hordaland	Konk. med forhandling	Klage avvist	<p><i>Oppdragsgjevar opplyste i konkurransegrunnlaget punkt 7.4 at vurderinga av god og sikker økonomisk evne ville skje ved ei skjønnsam heilskapleg vurdering, der eigenkapitalandel, gjeldsgrad, totalrentabilitet og likviditetsgrad 1 var sentralt.....Etter dette trong ikkje den innklaga å ta omsyn til forpliktingserklæringa frå X vurderinga av klagar sin økonomiske evne. Klager har også støtta seg på rekneskapa til X, men dette selskapet har ikkje forplikta seg på nokon måte overfor klagar. Sekretariatet finn etter dette ikkje grunnlag for å underkjenne innklaga si vurdering av at klagar mangla "god og sikker" økonomisk evne til å gjennomføre oppdraget. Klagar sin påstand om at klagar var urett avvist førar difor ikkje fram.</i></p>	<p>Stor grad av skjønnsfridom i valet av kvalifikasjonskrav og vurdering av dei, men krav skal vere føremålstenleg og avvising skal vere sakleg og basert på riktige opplysningar som FK har i hende innan fristen.</p>
<p>Klagenemndas vedtak 03.02.14 i sak 2012/238</p> <p>Lenke til saksdokument</p>	2012	Hordaland	Konk. med forhandling	Klage avvist	<p><i>Hvilke tekniske spesifikasjoner oppdragsgiver oppstiller og hvordan disse utformes hører i utgangspunktet inn under oppdragsgivers innkjøpsfaglige skjønn, og kan i begrenset grad prøves av klagenemnda. Klagenemnda kan imidlertid prøve om oppdragsgivers skjønn er usaklig eller vilkårlig. Klagenemnda har i sak 2009/90 premiss (31) lagt til grunn at "det må som utgangspunkt være opp til oppdragsgiver å avgjøre</i></p>	<p>Alder og miljøkrav er det opp til oppdragsgiver å avgjøre, så fremt en reell konkurranse kan utføres.</p>

					hvilke alders og miljøkrav som skal stilles".	
Klagenemdas vedtak 28.10.13 i sak 2011/252	2011	Finnmark	Direkte anskaffe lse	Klage avvist	<i>Den foreliggende saken gjelder omfattende leveranser av transporttjenester i landets nordligste fylke. Hensett til de grunnlagsinvesteringer som dette nødvendigvis må fordre, er dette kontrakter hvor det må legges til grunn at en lengre kontraktsvarighet er nødvendig for å gi mulighet for inntjening. En kontraktsvarighet på åtte år fremstår ikke ubegrunnet lang.</i>	Klageadgang med påstand om ulovlig direkte anskaffelse er to år og det er ikke krav om saklig klageinteresse. (her er det Norges miljøvernforbund som er klager)
Klagenemdas vedtak 31.10.11 i sak 2011/254	2011	Nordland	Åpent anbud	Brudd på regelverket	<i>Valgte leverandør påtar seg bare å levere tjenesten dersom han velger å gjennomføre et kjøp av "X" og med en særlig forutsetning om pristak. Tilbudet kan kanskje tolkes som en forpliktelse til å arbeide for å kjøpe fartøyet, men uttrykker etter ordlyden bare at tjenesten utføres hvis – og bare hvis - man bestemmer seg for å kjøpe. Forskriften har ingen regel om at bare bindende tilbud kan vurderes ved anbudskonkurranse, men avvisning synes etter det ovenstående åpenbart forutsatt i § 11-2 sammenholdt med § 11-11 (1) bokstav a. Nemnda finner det da naturlig å anse tildelingen til valgte leverandør som et brudd på disse bestemmelsene.....Når det gjelder adgang til avklaring er hovedregelen i henhold til forskriften § 12-1 (1) at det ved åpen og begrenset anbudskonkurranse "ikke (er) tillatt å endre tilbudene eller forsøke å endre tilbudene gjennom forhandlinger. Det er herunder ikke tillatt å endre pris, leveringstid eller andre forutsetninger som har betydning for konkurranseforholdet". I følge forskriften § 12-1 (2) bokstav a er det imidlertid adgang for oppdragsgiver "å innhente nærmere opplysninger hos leverandørene for å få klarlagt uklarheter og ufullstendigheter i tilbudene. Avklaring skal unnlates dersom 19 uklarhetene og ufullstendighetene er slike at tilbudene skal avvises i henhold til § 20-13 (avvisning på grunn av forhold ved tilbudet)."</i>	Kontrakt kan ikke inngås med noen som har gitt et ikke rettslig bindende tilbud. I en avklaring ved åpen og begrenset anbudskonk. kan man ikke endre tilbudet ved forhandlinger (pris, leveringstid eller annet av betydning for konkurranse forholdet)