

# Kunnskap for innfasing av lågutsleppsløysingar ved anskaffing av hurtigbåtar

**Torunn G. Hønsi**

**26.01.18**

# Bakgrunn

**M2 Utarbeide enkel sjekkliste og forslag til miljøkriterier i offentlige anbud i hurtigbåttransport, og forslag til innfasingstakt for hydrogen.**

**Løsningsforslag og metode:** *Arbeidspakke A2: Miljøkriterier for anbudsprosess knytt til hurtigbåttrafikk.*

*Forskningsspørsmål: F2.1: **Hvilken kunnskap og rutiner må forvaltningsnivået ha for at anbudsprosesser sikrer optimal implementering av lavutslippsløsninger for hurtigbåter?** Metode og løsningsforslag: L 2.1 Dokumentanalyse, (L 2.2) intervju, og (L 2.3) dialogkonferanse. Resultat og milepæl (M2): Rapport og enkel sjekkliste for offentlig anbudsprosess for hurtigbåttransport.*

# Vi identifiserte følgende kunnskapsbehov

## **Fysisk/teknologisk kunnskap: (arbeidspakke 1):**

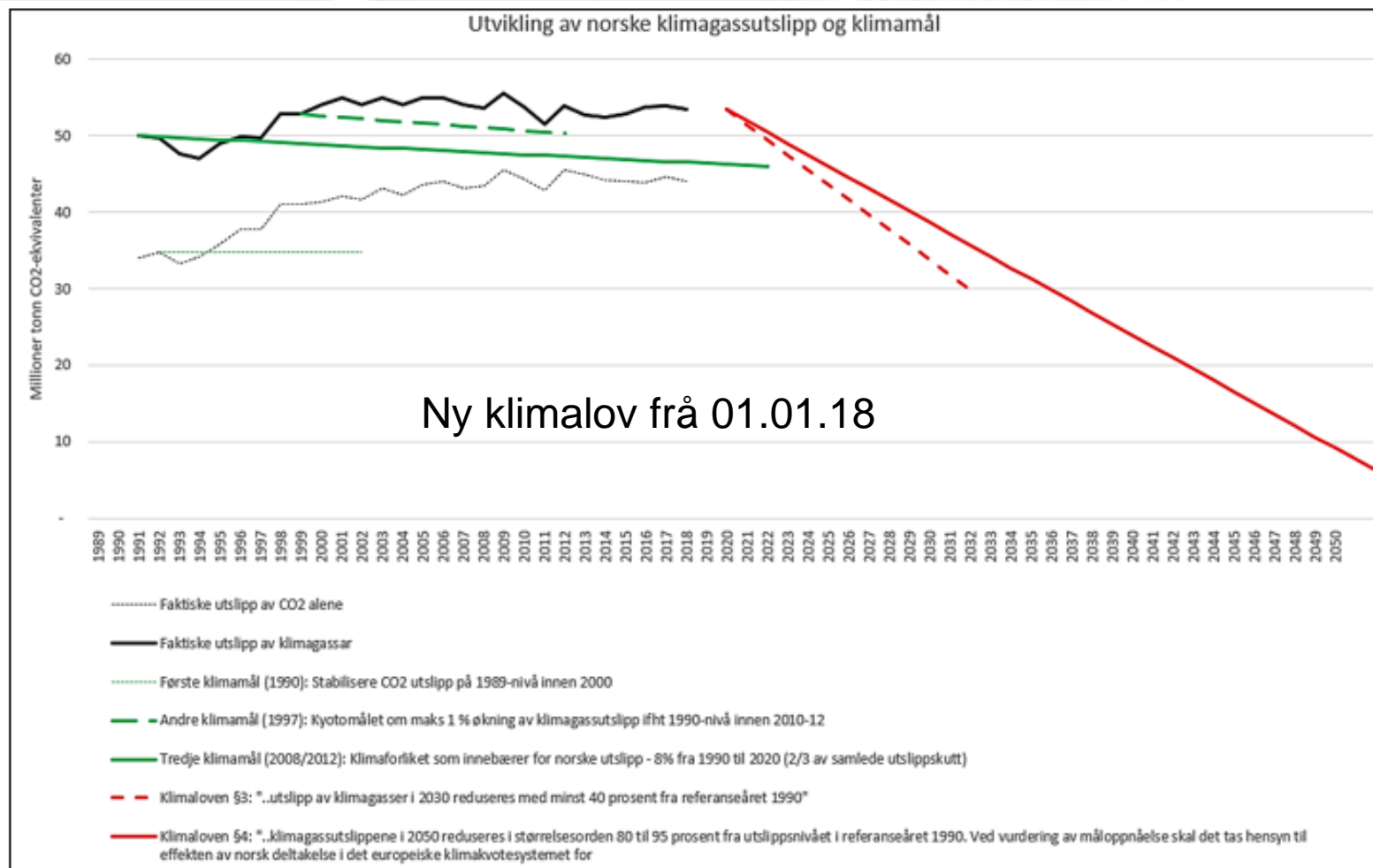
1. Kunnskap om løsninger og teknologi
2. Kunnskap om strekningsanalyser og klimagassutslipp for ulike drivstoff
3. Kunnskap om livssyklus kostnader (investering og driftsutgifter)
4. Kunnskap om infrastrukturbehov

## **Samfunn/sosial kunnskap: (arbeidspakke 2):**

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

Manglar noko på lista vår?

# Klimagassutslipp og klimamål i Norge



# Klima/miljømål i gjeldande statlege plandokument

- **St.melding 13, 2015:** 40 % utsleppsred. i 2030 mot 1990 nivået
- **NTP 2018-2029:** innen 2030 skal 40 prosent av alle skip i nærskipsfart bruke biodrivstoff eller være lav- og nullutslippsfartøy.
- **Klimastrategi for 2030, St.meld 41, 2017:** klimagassutslippene i transportsektoren skal reduseres med 35-40 prosent i 2030 fra 2005, transporten i 2050 skal være tilnærmet utslippsfri/klimanøytral.
- **Klimaloven, 01.01.2018:** 40 % utsleppsred. i 2030 frå referanseåret 1990. Lågutsleppssamfunn i 2050, med 80-95% reduksjon i klimagassar i forhold til referanseåret 1990.

# LOA og FOA – viktige prinsipp

## § 4. *Grunnleggende prinsipper*

Oppdragsgiveren skal opptre i samsvar med grunnleggende prinsipper om konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvbarhet og forholdsmessighet.

- **Konkurranse**
- **Likebehandling**
- **Forutberegnelighet**
- **Etterprøvbarhet**
- **Forholdsmessighet**

# LOA og FOA – nye endringer pr. 01.01.17

- **Innovasjonspartnerskap**
- **Miljø som tildelingskriterie BØR vektas minst 30 % (FOA § 7-9)**

## § 5. Miljø, menneskerettigheter og andre samfunnshensyn

Statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der dette er relevant. Dette skal blant annet skje ved at oppdragsgiveren tar hensyn til livssyklus-kostnader. Disse oppdragsgiverne skal også ha egnede rutiner for å fremme respekt for grunnleggende menneskerettigheter ved offentlige anskaffelser der det er en risiko for brudd på slike rettigheter. Departementet kan gi forskrift om det nærmere innholdet av bestemmelsen.

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.

## § 7-9. Minimering av miljøbelastning

Oppdragsgiveren skal legge vekt på å minimere miljøbelastningen og fremme klimavennlige løsninger ved sine anskaffelser og kan stille miljøkrav og kriterier i alle trinn av anskaffelsesprosessen der det er relevant og knyttet til leveransen. Der miljø brukes som tildelingskriterium, bør det som hovedregel vektas minimum 30 prosent.

0 Tilføyd ved forskrift 20 april 2017 nr. 484 (i kraft 1 mai 2017).



# Anskaffelsesprosedyrer

## § 13-1. Tillatte anskaffelsesprosedyrer

- (1) Oppdragsgiveren kan alltid bruke åpen anbudskonkurranse eller begrenset anbudskonkurranse.
- (2) Oppdragsgiveren kan bruke konkurranse med forhandling etter forutgående kunngjøring og konkurransepreget dialog bare når vilkårene i § 13-2 er oppfylt.
- (3) Oppdragsgiveren kan bruke konkurranse om innovasjonspartnerskap for å utvikle og anskaffe innovative varer, tjenester eller bygge- og anleggsarbeider.
- (4) Oppdragsgiveren kan bare bruke konkurranse med forhandling uten forutgående kunngjøring når vilkårene i § 13-3 er oppfylt.
- (5) Oppdragsgiveren kan bare gjennomføre en anskaffelse uten konkurranse når vilkårene i § 13-4 er oppfylt.

- **Open anbudskonkurranse/begrensa anbudskonkurranse**
- **Konkurranse med forhandling etter kunngjøring/dialog = konkurransepreget dialog (når FOA § 13-2 er oppfylt)**
- **Konkurranse om innovasjonspartnerskap**
- **Konkurranse med forhandling utan kunngjøring når vilkår i FOA § 13-3 er oppfylt**
- **Før-komersiell anskaffelse (FOU unntak, FOA § 2.5)**



# Innovative offentlige anskaffingar (IOA)



- **Planleggingsfasen av anbudet essensiell**
- **Dialog med marknaden**
- **Ytelseskriteriar i staden for tekniske løysingar**

# Kven kan rettleie FK i anbudsprosessen?

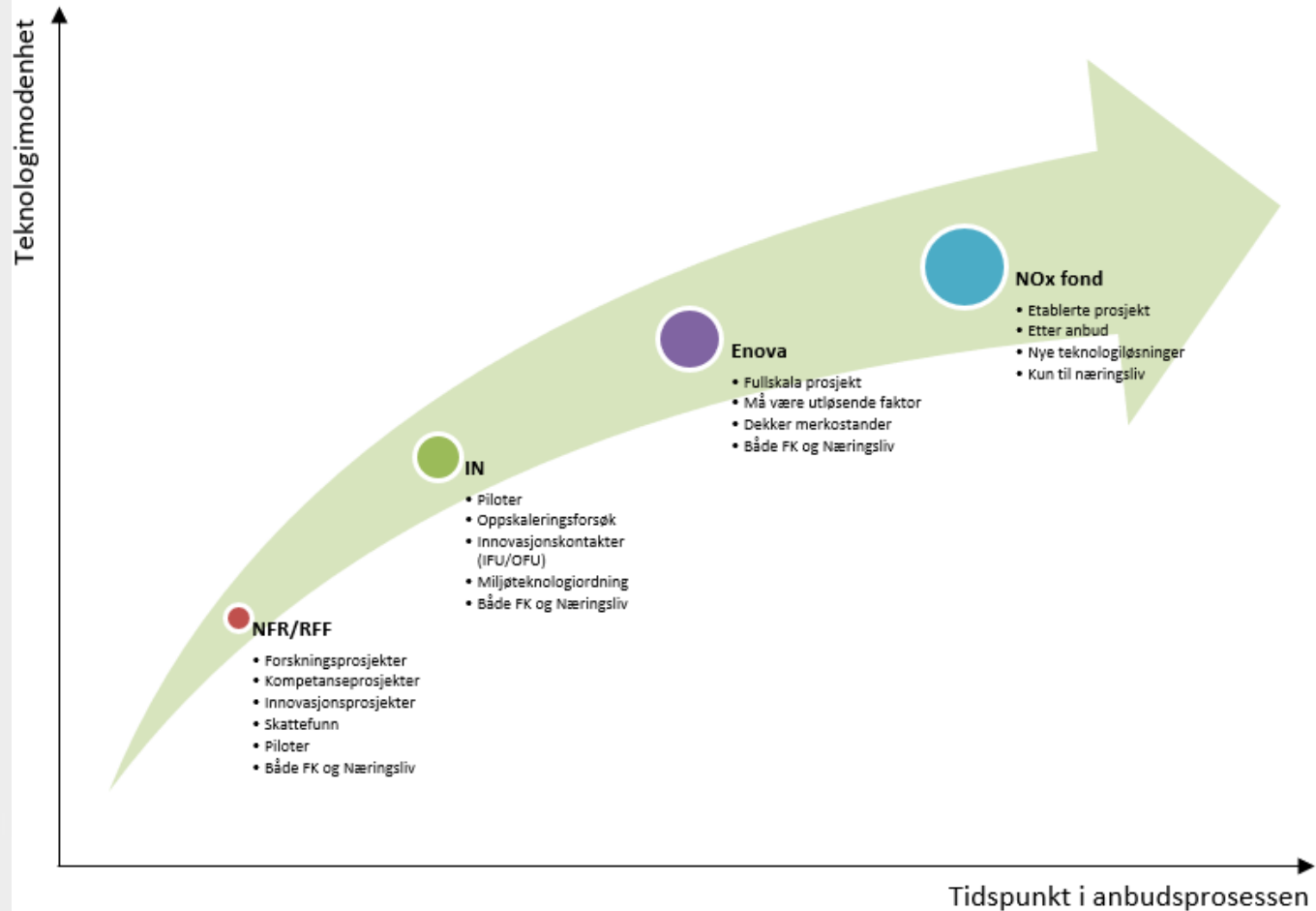
Organ	Når i prosessen?	Hva veiledes det på?	Hvordan kan man få veiledning?	Hvem kan søke veiledning?
KOFA	Etter tildeling av kontrakt	Klageadgang, klageprosess og om klagesaker under handsaming	På nett, via epost, tlf.	Klager, leverandører
DIFI (anskaffelser.no)	Hele prosessen	Lovverk, Anbudsprosess, 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

# Ekstrakostnader med låg-nullutsleppsteknologi

*Når det gjelder kostnader har man erfaring fra ferger, og ekstrakostnaden for lav- og nullutslippsteknologi for riksvegfergene anslås å være rundt 15–20 prosent i første anbudsperiode, inklusive infrastruktur. Det er ikke ventet merkostnader etter første anbudsperiode, da investering i infrastruktur er gjort, og batterikostnaden er redusert*

(Klimastrategi for 2030, St.meld. 41, 2017)

# Kva støtteordningar kan redusere kostnaden med anskaffinga?



# Statleg føringar for verkemiddelapparatet:

Årstall	Tittel dokument	Klimagass, Klimapo, klimamål		Sjøtransport, sjøfart, skipsfart, hurtigtåbåt		Anskaff, anbud/andod, innkjøp		Hydrogen, batteri, lavutslipp, nullutslipp		Fylkeskomm, regional	
		Antall ord	Innhold	Antall ord	Innhold	Antall ord	Innhold	Antall ord	Innhold	Antall ord	Innhold
2017	Tildelingsbrev til Kystverket	7	S. 6: Kystverket har et ansvar for å følge opp nasjonale mål og internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet innen egen sektor og gjennom egen virksomhet. Bl.a. ved å begrense klimagassutslipp og redusere miljøskadelige virkninger gjennom forvaltning av havner og sjøtransport og ansvar for sjøskikkerhet og beredskap s. 6: Lav- og nullutslippsteknologi er viktige bidrag til klimagassreduksjoner, og det er viktig at Kystverket har god kompetanse på utviklingen innen miljøvennlige maritime transportløsninger, herunder lav- og nullutslippsteknologier for sjøtransport og havner. s. 7: Det er viktig at Kystverket har kompetanse til å vurdere klimagasseffekten og kostnader av tiltak i sektoren, samt å tiltak i andre sektorer som påvirker skipsfarten. Kystverket skal fortsette arbeidet med å videreutvikle Havbase for å gi mer og enda bedre kunnskap om skipsfartens klima- og miljøpåvirkning.	17	s. 2 For å stimulere til overføring av gods fra veg til sjø, etableres en midlertidig forsøksordning i tre år med tilskudd til tilbydere av sjøtransporttjenester som utvikler nye transportkonsept som gjør sjøtransport mer attraktiv enn vegtransport. Kystverket skal administrere ordningen i samarbeid med retningslinjene som er under utarbeidelse av Kystverket og departementet. s. 4: For å kunne videreutvikle egne tjenester og gi departementet råd om virkemidler på sjøtransportområdet er det viktig at Kystverket styrker sin kunnskap om utvikling av ny teknologi og nye tjenester innen sjøtransport og havnetjenester. s. 6: Kystverket har et ansvar for å følge opp nasjonale mål og internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet innen egen sektor og gjennom egen virksomhet. Bl.a. ved å begrense klimagassutslipp og redusere miljøskadelige virkninger gjennom forvaltning av havner og sjøtransport og ansvar for sjøskikkerhet og beredskap s. 7: Kystverket har god kompetanse på utviklingen innen miljøvennlige maritime transportløsninger, herunder lav- og nullutslippsteknologier for sjøtransport og havner. I 2017 vil departementet følge opp forpliktelser som følger av direktiv for infrastruktur for alternative energibærere i transport (Direktiv 2014/94/EU). Kystverket vil være en viktig kunnskapsleverandør og bidragsyter i dette arbeidet.	3	ingen knytt til fartøysskip.	5	s. 6 I tråd med Nasjonaltransportplan 2014-2023 skal transportsektoren bidra til at Norge omtales til et lavutslippssamfunn. Klimahensyn skal derfor være en viktig faktor for utviklingen og den overordnede planleggingen av transportsystemet. Lav- og nullutslippsteknologi er viktige bidrag til klimagassreduksjoner, og det er viktig at Kystverket har god kompetanse på utviklingen innen miljøvennlige maritime transportløsninger, herunder lav- og nullutslippsteknologier for sjøtransport og havner. I 2017 vil departementet følge opp forpliktelser som følger av direktiv for infrastruktur for alternative energibærere i transport (Direktiv 2014/94/EU). Kystverket vil være en viktig kunnskapsleverandør og bidragsyter i dette arbeidet. Departementet understreker at det er viktig med dialog og samarbeid mellom Kystverket, Vegdirektoratet, Miljødirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Enova i arbeidet med transportsektorens bidrag til omstilling til lavutslippssamfunnet. Det er viktig å søke løsninger som er markedsbaserte og hvor eventuelle statlige økonomiske bidrag primært fungerer som en katalysator i startfasen.	4	s. 1. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. S. 4: Gjennom planledelse og planlegging av egne ferdestiltak skal Kystverket bidra til en helhetlig regional og nasjonal infrastruktur.
2017	Tildelingsbrev til ENOVA	4	s. 3: Enova skal bidra til reduserte klimagassutslipp og styrket forsyningsikkerhet for energi, samt teknologutvikling som på lengre sikt også bidrar til reduserte klimagassutslipp. s. 11: Enova og Energifondets formål er å fremme en miljøvennlig omlegging av energibruk og energiproduksjon og utvikling av energi- og klimateknologi, jf. Enova og Energifondets vedtekter. Virksomheten skal styrke forsyningsikkerheten og redusere utslippene av klimagasser.	0		0		1	s. 3 Enova skal fremme: a) Reduserte klimagassutslipp som bidrar til å oppfylle Norges klimaforpliktelse for 2030. b) Økt innovasjon innen energi- og klimateknologi tilpasset omstillingen til lavutslippssamfunnet. c) Styrket forsyningsikkerhet gjennom fleksibel og effektiv effekt- og energiløst.	0	
2017	Tildelingsbrev DIFI	0		0		28	s. 1: Difi er fagorgan for KMD og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) på fagområdene ledelse, organisering, offentlige anskaffelser og digitalisering av offentlig sektor. Difi fører tilsyn med etterlevelse av forskrift om universell utforming av informasjons- og kommunikasjonsteknologiske (IKT)-løsninger. S. 2: Difi skal sørge for at offentlige oppdragsgivere har tilgang til verktøy, maler og veiledningsmateriale som de trenger for å gjennomføre gode og effektive anskaffelser innenfor rammene av nytt anskaffelsesregelverk. Difi skal fortsette arbeidet med digitalisering av anskaffelsesprosessene. s. 2: Difi skal med bistand fra Miljødirektoratet styrke sin kompetanse på klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser for å bidra til at oppdragsgivere kan redusere miljøpåvirkning og fremme klimavennlige løsninger i sine anskaffelser. Difi skal bidra til å bygge oppdragsgiverens kompetanse gjennom blant annet veiledning, verktøy, kriteriesett og maler. Difi skal i dette arbeidet se hen til anbefalingene fra regjeringens ekspertutvalg for grønn konkurransekraft. s. 4: I 2017 vil arbeidet med å utvikle en helhetlig anskaffelsespolitikk være sentralt. Det skal utarbeides en ny stortingsmelding om offentlige anskaffelser, som planlegges lagt frem i 2018. Difi skal bistå NFD i meldingsarbeidet.	0		2	Merknad: Ikke relevant for tema
2017	Oppdragsbrev Innovasjon Norge	0		0		0		0		35	s. 2: De overordnede måla for regional- og distriktpolitikken er å føre vidare hovudtrekka i busetjingsmønsteret, å ta i bruk dei menneskelege og naturgevrne ressursane i heile landet for at vi skal ha ei størst mogleg regional verdiskaping, og å sikre livsbervegte levekår. s. 2: I dei regionale partianskapa skal IN og fylkeskommunane samarbeide om å setje mål og leggje strategiar for utviklinga av næringslivet i fylket. På bakgrunn av vedtektne fylkeskommunale planar og strategiar gjev fylkeskommunane oppdrag til IN om å forvalte ordningane som ein del av arbeidet med gjennomføringa. s. 6: Samarbeid med andre nasjonale aktørar og med fylkeskommunane og kommunane. Departementet ber Innovasjon Norge om å føre vidare samarbeidet mellom innovasjon Norge, Siva og Forskningsrådet, mellom anna om felles programmattingar. Innovasjon Norge skal samarbeide med fylkeskommunane, kommunane og andre aktørar for å bidra til ei god regional utvikling. Ei konstruktiv samarbeid vil bidra til at ein på ein betre måte kan nå dei regional- og distriktpolitiske måla.

# Arbeidsdeling og dialog i verkemiddelapparatet

- **Oppdragsbrevet til IN, 2017:** ingen føring på klima, miljø, transport, anbod, låg- nullutsleppsløysingar – men skal samarbeide med FK og andre aktørar for ei god regional utvikling og nå dei regional- og distriktspolitiske måla.
- **Tildelingsbrevet til Kystverket, 2017:** Ingen føring på rettleiing av FK, ingen omtale av anbod av hurtigbåt/fartøy, men viktig med dialog/samarbeid med Vegdir., Miljødir. Sjøfartsdir. og ENOVA i arb. med transportsektorens bidrag til omstilling til lågutsleppssamfunnet
- **Tildelingsbrev ENOVA, 2017:** bidra til red. i klimagassutslepp og teknologiutvikling som bidrar til dette. Ingen omtale av sjøtransport, anbod eller FK.
- **Tildelingsbrev DIFI, 2017:** Bidra til at det blir tatt klima og miljøomsyn i off. anskaffingar, ingen omtale av klima, sjøtransport, låg-mullutslepp eller FK.

# Nye statlige verkemiddel anbud + miljø

- **Innovative anskaffingar** – endringer i LOA frå 01.01.17 om innovasjonspartnerskap, stor satsing, 15 mill til DIFI 2017 for å veillede om IOA.
- **Fornybar AS** – nytt investeringssselskap – skal finansiere lav- og nullutslippsteknologi som er i overgangen mellom utvikling og kommersialisering (Strategi for grønn konkurransekraft, 2017)
- **Konkurransen «Smartere transport i Norge»**- 100 mill kr til 1-3 FK (+ Oslo) prosjekt i første del av planperioden (NTP 2018-2029, s.39)
- **Styrking av KOFA:** overtredelsesgebyr + forfølge saker om ulovlige direkte anskaffingar (Nytt tilsynsorgan?)
- **Klimasats** (Miljødirektoratet, klimatiltak i FK og kommune)
- **Ny stortingsmelding om offentlege anskaffingar i 2018** (DIFI, NFD)



# Andre verkemiddel for låg-nullutsleppsteknologi i hurtigbåtar?

- Ny forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffing av køyretøy til vegtransport heimla i LOA og yrkestransportlova (i kraft 01.01.18) – **kjem det liknande forskrifter også for energi – og miljøkrav til ferjer og hurtigbåtar i framtida?**
- **Utvikle standardar, typegodkjenning og regelverk for bruk av hydrogen i skip** – kan då sette krav om standard, typegodkjenning som miljøkriterier i anbod.
- **Endre fordelingsnøkkelen i rammetilskotet til FK** – premiere dei som satsar på låg-og nullutsleppsteknologi i hurtigbåtar og ferjer?
- **Nasjonal plan for infrastruktur for alternative drivstoff for transportsektoren (Klimastrategi for 2030)**

# Sjekkliste for anbudsprosess hurtigbåt –forslag til miljøkriterier

	PLANLEGGJE ANSKAFFELSEN			GJENNOMFØRE ANSKAFFELSEN			FØLGE OPP ANSKAFFELSEN	
	RAMMER/FØRINGER	DEFINERE BEHOV	MARKED + DIALOG	KVALIFIKASJONSKRAV	KRAVSPESIFIKASJON	TILDELINGSKRITERIER	KONTRAKTSOPPFØLGING	DOKUMENTASJON
<b>SJEKKE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>lovverk</li> <li>politikk</li> <li>nasjonale/regionale planverk</li> <li>strategi for anskaffelser/innkjøp</li> <li>kompetansebehov</li> <li>økonomisk ramme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hva er behovet og hvorfor oppstår behovet?</li> <li>Nå-analyse</li> <li>anskaffelsesprosedyrer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>leverandørsøk</li> <li>markedsanalyse</li> <li>dialogkonferanse</li> <li>utkast til kravspesifikasjon</li> <li>støtteordninger?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>krav til leverandørs registrering/autorisasjon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ytelses-funksjonskrav</li> <li>tekniske spesifikasjoner (standarder, merkeordning)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Godkjenning av leveransen</li> <li>Håndtering av manglende leveranser</li> <li>Immaterielle rettigheter</li> <li>klausuler</li> </ul>	
<b>GENERELLE KRAV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LOA:</li> <li>FOA</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>lærlingeordning (LOA § 7)</li> <li>lønns- og arbeidsvilkår etter tariffavtaler</li> <li>foretakregistrert leverandør</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>universell utforming (FOA § 15-2)</li> <li>merkeordning (FOA § 15-3)</li> <li>ikke lov å vise til bestemte fabrikkater, prosesser, varemærker el. som fører til at visse leverandører el. produkter favoriseres eller utelukkes (FOA § 15-1, 4).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>laveste pris</li> <li>kostandseffektivitet</li> <li>LCC</li> <li>det økonomisk mest fordelaktige tilbudet</li> <li>egnethet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Krav til bruk av lærlinger (LOA § 7)</li> <li>tilsyn med lønns og arbeidsforhold (LOA §6)</li> <li>bøter for brudd på vilkår</li> </ul>	
<b>GENERELLE MILJØKRAV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>klimaloven (40 % utsléppspred. i 2030 frå ref.året 1990. Lågutsléppssamfunn i 2050, med 80-95% reduksjon i klimagassar i forhold til ref.året 1990).</li> <li>ureiningslova (red. utslépp mest mogleg)</li> <li>miljøkrav i LOA/FOA</li> <li>klimastrategi for 2030 (st.meld.41) (red. klimagass i transport med 35-40% i 2030 (2005), klimanøytral transport innen 2050)</li> <li>NTP (40 % av nærskip på biodrivstoff/lav-nullutslipp innen 2030, ferjer skal bruke lav/nullutslipp når teknologien tilsier det)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>møte med verkemiddelapparatet om støtte til låg-nullutslipps hurtigbåt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>miljøstyringssystem (EMAS, ISO 14001)</li> <li>BAT</li> <li>Erfaring med miljøteknologi</li> <li>erfaring med energieffektivisering/varmegjenvinning/ventilasjon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO2 utslipp</li> <li>operere skipet på en mest mulig energieffektiv måte (red.fart, maks effekt etc)</li> <li>maks fart</li> <li>NOx utslipp</li> <li>SOx utslipp</li> <li>ytte støy</li> <li>PM utslipp</li> <li>autonome fartøy</li> <li>LCA vurderinger</li> <li>Intelligente transportsystemer (ITS)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vekte miljø minst 30 % (FOA § 7-9)</li> <li>miljø som livssykluskostander (LCC), FOA §18-2. (= LCA)</li> <li>miljøgevinst</li> <li>bærekraft</li> <li>ekstrapoeng for mindre CO2 utslipp enn max.</li> <li>tilrettelegging for biodiesel</li> <li>brenselcelleteknologi</li> <li>batterihybrid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>stille kontraktskrav som kan få til bedre miljøparameter i framtiden ved langvarige kontrakter (Ved skifte av motor e.l)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>premiering av mer-levering på miljø/klimakutt</li> </ul>
<b>MILJØKRAV SOGN og FIORDANE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>RTP (legge til rette for nullutslippsteknologi i samband med nytt anbod på hurtigbåtene som trafikkerer fylket)</li> <li>regional klimaplan (innkjøpsprofil som stiller krav til klima-/miljøeigenskapar og livsløpskostnader, stille strenge krav om reduksjon i klimagassutslepp ved kjøp av transporttenester på sjø og land, ved anbudsutlysning skal reduksjon av klimagassutslepp vektast høgt)</li> <li>regional klimaplan (klimanøytral i 2030)</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>RTP: Ved fornying av materiell skal dei til ei kvar tid mest klimavenlege løysingane vurderast</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ekstrapoeng for energieffektiv drift</li> <li>ekstrapoeng for minst mogleg klimagassutslepp</li> </ul>		

NB! Under utarbeiding

## Til drøfting

- **Behov for ytterlegare statlege verkemiddel for å få til ønska utvikling med låg- og nullutsleppsteknologi for hurtigbåtar?**
- **Er det meir kunnskap FK treng for å gjere miljøvenlege innkjøp av hurtigbåtar?**
- **Nokon forslag til miljøkriterier i ulike steg i anskaffingsprosessen for hurtigbåtar?**