

Til Statens Vegvesen v/ Edvard T. Sandvik

Stord, 6. mai 2016

Vedr.: Innspel til Statens Vegvesen i samband utlysing av ferjekonsesjonar med låg- og nullutsleppsteknologi

Det offentlege har ei viktig rolle når det gjeld å vera ein krevjande og miljøvenleg kunde i sine innkjøp. Krevjande kundar driv industrien framover, og er nøkkelen til å utvikla internasjonale konkurransefortrinn – også innan miljø. Stortingsvedtaket om å stille krav til låg- og nullutsleppsteknologi i utlysinga av ferjekonsesjonar, er difor svært viktig sett i eit miljø- og klimaperspektiv, men også sett i høve til å bidra til at den norske maritime klynga vert leiande innan utvikling av ny, framtidsretta teknologi. Statens Vegvesen må difor stilla krav som utfordrar industri og rederi når det gjeld å få fram dei beste løysingane når det gjeld tryggleik, funksjonalitet, økonomi og miljø- og klimautslepp.

Det treng ikkje vera ein motsetnad mellom desse kriteria. Tvert i mot. Resultat frå ulike utviklings- og demonstrasjonsprosjekt i vår klynge, viser t.d. at null- og lågutsleppsteknologi gir betydeleg lågare drifts- og vedlikehaldskostnader. Fartøya er også godkjent av classeselskap og oppfyller alle tryggleikskrav.

Når teknologien blir industrialisert, noko som ein vil oppnå ved eit større volum av elektriske ferjer, så vil også investeringskostnaden bli redusert. Det er her Staten gjennom sine innkjøp gjennom Statens Vegvesen kan leia an til eit grønt maritimt skifte. Utbygging av infrastruktur på land for lading vil også bidra til at andre typar fartøy kan ta i bruk fornybar energi.

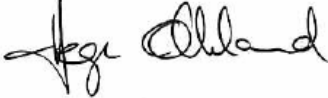
I utlysingskriteria må prinsippet om å stilla funksjonskrav vera overordna. Miljøkrava må ha ei tung vektning slik intensjonen bak stortingsvedtaket er, og hovudkriteria må difor vera knytt til energiforbruk og utslepp til luft og sjø. Dess betre utsleppsprofil, dess større uttelling må dette ha i vurderinga av anbodet. Det må både vera absolutte minimumskrav til miljø- og klimautslepp, i tillegg til premiering av løysingar som oppnår betre resultat enn minimumskravet. Det er trong for å redusera klimagassutsleppa med umiddelbar verknad, og dette må også takast i vurderinga i val av løysing.

Det er viktig å sikra at industrien får risikoavlastning i si teknologiutvikling frå ulike verkemiddelordningar, t.d. NOx-fondet. Ved å stille Tier III-krav ihht IMO, vil rederiet ikkje få tilskot frå NOx-fondet. Statens Vegvesen vert difor oppmoda til å stilla funksjonskrav og bruka eit score-basert system, der løysinga med beste utsleppsprofil vert premiært.

Fartøyets sitt totale energi- og karbonfotavtrykk må også kunne dokumenterast gjennom ein livssyklusanalyse. Gjenbruk av fartøyet i andre samband eller i andre marknadssegment vil gi ein betre ressursutnytting og løysingar for dette må premierast i utlysinga, t.d. ved å sjå på standardiseringsløysingar og materialbruk som gir eit godt energirekneskap ifht resirkulering. Vidare vil ein konsesjonsperiode på 12-15 år forsvare investering i ny teknologi med tilhøyrande infrastruktur.

Oppsummert vil me sei at Statens Vegvesen no har eit unikt høve til å få fram det beste som maritim industri kan tilby innan energieffektive og miljø- og klimavenlege løysingar. Me oppmodar Statens Vegvesen om å stilla funksjonskrav som premierer fartøya med dei beste miljø- og klimaløysingane utfrå eit score-basert system. Anboda må ha ei lengd på 12-15 år, noko som gir eit godt resultat både sett i høve til økonomi og i eit livssyklusperspektiv, når det gjeld energi- og karbonfotavtrykk.

Med vennleg helsing



Hege Økland
Dagleg leiar
NCE Maritime CleanTech