

# ***NORLED***

Dialogkonferanse Skyss, 11. desember 2015

# *Konkurransегjennomføringen, kontraktslengder, rutepakkeinndeling, miljøkrav*

1. Hvor mye estimerer operatør at det koster selskapet å utarbeide tilbud i denne konkurransen?
  - ¼ årsverk + administrative kostnader = kr 350 000,-
  - Eventuelle kostnader ved forespørsel til leverandører
2. Prising – er prisskjemaene tydelige nok?
  - Ja
3. Hva synes selskapet om de foreslåtte kontraktslengdene?
  - OK (kapitalhensyn balansert mot hensyn til teknologiutvikling)
4. Rutepakke 1 og 2 antas å være omtrentlig like store. I tillegg legges det opp til at kontrakt for rp 1 skal signeres innen tilbudsfrist for rp2. Er disse rutepakke for store?
  - Fornuftig at de er sekvensert
  - OK størrelse for Norled
  - Gir stordriftsfordeler (for en stor tilbyder) «Være eller ikke være»
5. Hvis ja, hvordan kan Skyss oppdele rutepakke 1 og 2 på en bedre måte? -

# *Konkurransегjennomføringen, kontraktslengder, rutepakkeinndeling, miljøkrav*

6. I hvor lang tid bør det være adgang til bruk av midlertidig fartøy på Austevoll for å sikre nybygg dersom dette er tilbudt av operatør?
  - Midlertidige fartøy til 1. jan 2020 eller minst 2,5 år etter kontraktssignering
7. Bør det legges opp til åpning for bruk av tre-fergeløsning på Austevoll fram til 2020?
  - Det bør være tillatt, men ikke et krav. Krav bør være PBE/time
8. Vil større ombygginger av eksisterende fartøy også være så tidkrevende at det bør åpnes for bruk av midlertidige fartøy for disse tilfellene?
  - Ja, ombygging av eksisterende krever reserve eller at nybygg leveres for å være reserve før 010120.

# Spørsmål til kontraktskrav

1. Har selskapene kommentarer til endringsbestemmelsene?
  - Antar dette gjelder avsnitt 1.17 og 1.18
  - Virker som videreføring av praksis som er OK
  - Reduksjon/økning må forutsette endring på alle poster hvis det skal være basert på enkle formler.
  
2. Har selskapene kommentarer til kravene om rapportering/måling av utslipp og energiforbruk?
  - Greit, men omfattende rapporteringsregime
  - Bra å basere det på kjøpt mengde (ikke beregnede utslipp)
  - Forskjellig benevning LNG/LBG i matrisen, hvorfor?

**Omregningsfaktorer**

	Energi [GJ/tonn]	CO <sub>2</sub> [tonn CO <sub>2</sub> /tonn fuel]	CO <sub>2</sub> [gram CO <sub>2</sub> /kWh]	NO <sub>x</sub>	SO <sub>x</sub>
MGO	42,700	3,206	-		
LNG	49,320	2,750	-		
Biogass	49,320	-	55		
Biodiesel	42,700	-	165		
Strøm	-	-	75		

# Spørsmål til kontraktskrav

3. Har selskapene kommentarer til kravene om manøvreringsegenskaper? Er det andre krav som kan sikre gode fartøy egnet for værutsatte samband?
- Azimuth er OK krav, kan også sette krav til baug
  - «Back up» er uklart, Flermotor? Flere generatorsett? Flere emotorer??
  - Vanskelig å definere værrobusthet i m/s, retning og bølgehøyde
  - Må ikke frata kapteinen det suverene ansvaret
  - Hva er «ekstremvær»?
- Har selskapene kommentarer til fastsatte krav om gjennomkjøringshøyder?
- Ikke i seg selv, men for andre hindringer (f.eks. tunneller) skal det legges inn sikkerhetsmarginen

## Spørsmål til kontraktskrav

4. Er rutetabellene innenfor gunstige skiftordninger? - Hvor mye dyrere vil det være å kreve en 2- fergeløsning på et samband framfor en 1-fergeløsning med totalt sett samme kapasitet?
  - Rutetabellene krever dispensasjon for å få til døgnskift, men praksis viser at fravik blir gitt i fartsområde 2.  
Ugunstig (men uunngåelig) med ugunstige ordninger omr 3
  - Hvor mye veier en fisk?  $P2 = P1 * 2 * (4/5)$   
Øvrige = faktor 1,8
5. Nærsjøindeksen bygger på bruk av MGO. Ettersom kontraktene trolig vil inneholde ulike fremdriftsteknologier vil nok ikke denne indeksen passe like godt. Har operatørene forslag til bedre måter å indeksregulere kontraktene på enn ved bruk av nærsjøindeksen?
  - KPI har mer «rettferdig» utvikling siste år
  - Fornuftig å regulere hele beløpet (ikke bare 90% som før)

## Øvrige kommentarer

- 1.24 Kontraktsforhold til andre, ny praksis at to operatører kan drive på samme samband, «Løyvehaver» med rettigheter er borte?
- Sanksjonering ved force majeure
  - Kan flytte kapteinens grenser
- Hvorfor forby differensiert passasjersertifikat?
- Mye sanksjoner,
  - for eksempel. kr 200 000,- med 10 snikere (5.3.5)
  - uklarhet ved innstilling for værforhold
- Positivt med mer «frihet under ansvar»
  - Reserveferger
  - Rokeringer