



NOTAT

Dato: 22.05.2026
Saksnr.: [saksnr]
Saksbehandlar: Kristian Osen Fagertun

Til: RFI - Operatørmarknaden
Frå: Skyss

RFI Ferje Hordaland

1. Innleiing

Skyss inviterer til marknadssdialog (RFI) om sentrale tema og føresetnader som er tatt inn og vurderast tatt inn i konkurransegrunnlaget.

Dette er ein stor og viktig anskaffing for Vestland fylkeskommune og det er av stor betydning at marknaden vert gjort kjend med konkurransegrunnlaget, og at marknaden får høve til å kommentere og gje sine innspel før konkurransen vert kunngjort. Skyss er avhengig av ei velfungerande marknad og har som målsetjing å leggje til rette for god konkurranse.

I dette notatet vert det gjort greie for hovudelement i den nye konkurransen. Konkurransegrunnlaget er framleis under utarbeiding, men hovudelementa vil i det vesentlege blir gjort greie for i dette notatet.

Konkurransegrunnlaget har tatt utgangspunkt i kontrakten for Sogn og Fjordane. Dette er den nyaste ferjekontrakten som er inngått av fylkeskommunen. Sett i høve til dagens ferjekontrakt for samband i Hordaland, er det ei utvikling på fleire område.

I arbeidet med ny kontrakt er store delar av kontrakten for Sogn og Fjordane vidareført. Det er likevel element som er nye og som vi ønskjer å gjere marknaden særskilt merksam på. Meir om det nedanfor.

Overordna målsetting er å tilby marknaden ein moderne ferjekontrakt som balanserer risikoen mellom partane, og som kan vere eigna til å redusere behovet for risikopåslag. Dagens økonomiske situasjon er ei utfordring, og omsyn til å vareta investeringar og samstundes stimulere til konkurranse, er viktig for arbeidet med ny konkurranse. Verkemiddel som er vurdert er



tiltak for å sikre robust ferjedrift, styrke rekruttering til næringa, hensiktsmessig inndeling av rutepakkar for å sikre konkurranse, effektiv bruk av fartøy, og differensierte krav til responstid. Dette er sentrale element i ny kontrakt.

Vekst og utvikling i fylket legg press på ferjetenestene i fleire område, og over tid er reisestraumar og etterspurnad endra. Det har vore arbeidd med å gjere tiltak i rutetilbodet for å sikre naudsynt kapasitet, men også for å omprioritere ressursane der etterspurnaden går ned eller er låg.

Kartlegging viser at behovet for investeringar i naudsynte ferjekaier er ein risiko for ferjetenestene framover.

Krav om nullutslepp er forskriftsfesta, og vil gje eit nivå av elektrifisering som tilsvara dagens nivå. Det er eit mål at etablert energiinfrastruktur blir nytta vidare. Kartlegging er i gang, og ombruk, oppgradering og moglegheiter for standardisering blir vurdert vidare med eit kost/nytte-perspektiv.

2. Forretningssensitiv informasjon

Skyss forstår at innspel og tilbakemeldingar kan vere av forretningssensitiv art. Dersom dykkar svar inneheld slik informasjon, set vi stor pris på om det saman med tilbakemeldinga legg ved ein kopi av dykkar svar/innspel der den teiepliktige informasjonen er merkt.

3. Frist for tilbakemelding

Nedanfor har vi lista opp spørsmål som vi ønskjer markandens tilbakemelding på. Vi ber om at tilbakemelding vert sendt til kristian.osen.fagertun@skyss.no innan 08.06.2026 kl. 12:00.

Vi set stor pris på tilbakemelding frå marknaden, føretrinnvis skriftleg tilbakemelding. Det vert opna for separate dialogmøte (i utgangspunktet 1 time) 13.06.26 og 14.06.26. Vi ber difor om tilbakemelding på om de ønskjer eit slikt møte og opplyse om tidspunkter som kan passe for dykk.

4. Politisk handsaming av mandat for kunngjering av konkurranse og kunngjeringstidspunkt og konkurranseløp

Skyss legg opp til politisk handsaming av mandatsak om konkurransen i september 2026.

Sambanda som vert konkurranseutsett er gruppert i følgjande rutepakkar/kontraktar:

- | | |
|---------------------------------|--|
| - Rutepakke Austevoll og Gulen: | Leirvåg-Sløvåg
Krokeide-Hufthamar |
| - Rutepakke Bjørnafjorden: | Halhjem-Våge
Hatvik-Venjanaset |
| - Rutepakke Hardangerfjorden: | Kvanndal-Utne
Jondal-Tørvikbygd
Gjermundshamn-Varaldsøy-Årsnes |
| - Rutepakke Sunnhordland | Utåker-Matre-Skånevik |



- | | |
|--------------------------|---|
| | Ranavik-Skjersholmane
Jektavik-Hodnanes-Nordhuglo |
| - Rutepakke Kystsambanda | Fedje-Sævrøy
Husavik-Sandvikvåg
Langevåg-Buavåg |
| - Rutepakke Innaskjers | Hjellestad-Bjelkarøy-Lerøy-Klokkarvik
Sydnes-Fjelbergøy-Borgundøy-Utbjoa
Kinsarvik-Utne |
| - Rutepakke Masfjorden | Masfjordnes-Duesund |

Det vert kunngjort to separate konkurransar på same tidspunkt – tentativ kunngjeringsdato er 28.09.2026. Følgjande gjennomføring er planlagd:

Konkurranse nr. 1 vil innehalde rutepakke Austevoll og Gulen, Bjørnafjorden og Hardangerfjorden
Konkurranse nr. 2 vil innehalde rutepakke Sunnhordland, Kystsambanda, Innaskjers og Masfjorden.

Konkurransane vil ha felles frist for:

- | | |
|---|------------|
| - Tilbodskonferanse, tentativt | 12.10.2026 |
| - Frist for spørsmål til kvalifiseringa | 19.10.2026 |
| - Kvalifikasjonsfrist for begge konkurransane | 26.10.2026 |
| - Invitasjon til kvalifiserte tilbydarar: | Veke 46 |

Konkurransane vil ha ulik tilbudsfrist og ulik frist for å stille spørsmål.

- | | |
|-------------------------------|------------|
| - Konkurranse nr. 1 | |
| - Frist for å stille spørsmål | 18.01.2027 |
| - Tilbudsfrist | 01.02.2027 |
| - Evaluering og forhandling | veke 5-8 |
| - Tildeling | 01.03.2027 |
| - Kontraktsignering | 15.03.2027 |
| - Konkurranse nr. 2 | |
| - Frist til å stille spørsmål | 15.03.2027 |
| - Tilbudsfrist | 02.04.2027 |
| - Evaluering og forhandling | veke 14-17 |
| - Tildeling | 03.05.2027 |
| - Kontraktsignering | 14.05.2027 |

Korleis vurderer markanden ovannemnde framdriftsplanen?

Kunngjering av konkurranse er avhengig av at det ligg føre politisk mandat. Ved eventuell forseinking på til dømes 1 månad, vil det framleis vere mogleg å oppretthalde tilbodstidspunkt for konkurranse nr. 1 og nr. 2?



5. Endring av lov om offentlege anskaffingar som trer i kraft 1. juli 2026

Det trer i kraft ei rekke lovendringar i lov om offentlege anskaffingar 1. juli 2026. Desse vert gjeldande for konkurransen. Sjå nærare om kva som endrast: [Endringer i anskaffelsesloven vedtatt i Stortinget - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

Særskilt om klima og miljøomsyn:

Endring av lov om offentlege anskaffingar trer i kraft 1. juli 2026. Lovens § 5c stadfestar atplikten til å vekte klima- og miljøomsyn med minst tretti prosent ikkje gjeld, dersom oppdragsgjevar i lov eller forskrift med heimel i anskaffingsloven er pålagt å stille standardiserte minimumskrav eller -kriteria til klimaavtrykk eller miljøbelastning. Krava eller kriteria må gjelde hovuddelen av det som kjøpast inn.

Forskrift om krav til nullutslepp av klimagassar ved offentlig anskaffing av sjøtransport (FOR-2024-11-13-3329) er slik heimel, og pålegg oppdragsgjevar å stille standardiserte minimumskrav eller -kriteria til klimaavtrykk eller miljøbelastning.

Anskaffinga vert gjort i tråd med ovannemnde nullutsleppsforskrift og anskaffingslova § 5c. I kontrakten er lagt til grunn at ferjedrifta i *ordinær drift* skal vere basert på framdriftsteknologi som sikrar nullutslepp av klimagassar. Sjå nærare om dette i kontraktens kapittel 5 om Energi og utslepp.

6. Kvalifikasjonskrav

Sjå vedlagt dokument «Forslag til kvalifikasjons- og dokumentasjonskrav»

Har marknaden innspel til desse krava?

7. Tildelingskriterium

Oppdragsgjevar vurderer å tildele kontrakt basert på det beste forholdet mellom pris og kvalitet.

For å identifisere tilbodet med det beste forholdet mellom pris og kvalitet, vert prissetting av kvalitet nytta som evalueringsmodell. Denne evalueringsmodellen inneber at kvalitet vert gjeven ein pengeverdi i staden for poeng. Denne pengeverdien samsvarer med det Oppdragsgjevar er villig til å betale for den tilbydde kvaliteten, og vert nytta til å justere den tilbodne prisen. Tilbydar får då justert sin tilbodspris, som omtalast som «*Evalueringspris*». Tilbodet med lågaste «*Evalueringspris*» vinn konkurransen:

Formel:

Evalueringspris = Tilbodspris + kvalitetspåslag (i kroner)

Oppdragsgjevar vurderer å nytte følgjande kvalitative kriterium:

a. PBE og reell PBE-utnytting – bakgrunn og føremål



Statens vegvesen har gått inn for eit stuasjekrav med sidelengs avstand på 0,6 meter på kvar side av PBE. Dette er av marknadsaktørane uttalt å vere den nye standarden, og kravet er grunngitt i at PBE har blitt større dei seinare åra. Med betre stuasjeløysing vil teoretisk PBE-kapasitet vere meir representativ for faktisk tal PBE ferja har kapasitet til å ta om bord.

Dagens kontraktar stiller krav om minimum 0,25 meter på den eine sida og 0,6 meter på den andre sida av PBE. Oppdragsgjevar ønskjer å premiere tilbydarar som dokumenterer betre stuasjeløysingar, utan å stille dette som eit absolutt minstekrav som kan utløyse uforholdsmessige investeringskostnader.

Kontraktkrav (absolutt minstekrav)

PBE-kravet i kontrakten følgjer av punkt 3.10 og avstand mellom køyretøy er regulert i kontraktens punkt 2.8.5.1.

- 0,60 meter fri klaring mellom kvar PBE/VTE, 0,60 meter klaring mellom PBE/VTE og skott eller andre obstruksjonar og 0,60 meter fri passasje ut til sidene på fartøyet for nybygg.

- 0,60 meter fri klaring mellom kvar PBE/VTE, 0,25 meter og 0,60 meter fri passasje ut til sidene på fartøyet for eksisterande fartøy.

Avstand sidelengs mellom kvar PBE og mellom PBE og skott skal vere minimum 0,25 meter på kvar side. Løysingar med mindre avstand vert ikkje akseptert. Tilbod som ikkje dokumenterer oppfylling av dette kravet vert avvist.

Stuasjeløysing og reell PBE-utnytting

Oppdragsgjevar vil vurdere kvaliteten på tilbodet knytt til stuasjeløysing og korleis fartøyet sin oppgitte PBE-kapasitet samsvarar med realistisk og operativ utnytting i drift.

Tilbod som dokumenterer minimum 0,6 meter fri avstand på begge sider av kvar PBE, eller meir, vert vurdert som beste kvalitet og gjev ingen kvalitetspåslag.

Tilbod med sidelengs avstand mellom 0,25 og 0,59 meter vert gjeve eit kvalitetspåslag etter evalueringsmatrisa nedanfor.

Dokumentasjonskrav:

Tilbydar skal dokumentere stuasjeløysinga gjennom:

- Generalarrangement-teikning (GA-plan) som viser PBE-plassering.
- Oppgitt sidelengs avstand i meter for alle PBE.
- Utrekning av PBE-kapasitet basert på dokumentert stuasjeløysing.

Oppdragsgjevar kan avvise tilbod der dokumentasjonen ikkje er tilstrekkeleg etterprøvbar.

Evalueringsmodell som nemnd over: Kvalitetsavvik knytt til stuasjeløysing vert prissett og lagt til tilbodet sin pris. Evalueringsprisen vert berekna som:

Evalueringspris = tilbydd pris + kvalitetspåslag (i kroner)



Evalueringsmatrise (lineær modell) – maksimalt kvalitetspåslag er fastsett til 3,0 prosent av årleg kontraktsverdi.

Klaring mellom PBE/VTE og skott eller andre obstruksjonar	Påslag (% av årskostnad)
≥ 0,60 m	0 %
0,55 m	0,5 %
0,50 m	1,0 %
0,45 m	1,5 %
0,40 m	2,0 %
0,35 m	2,5 %
0,30 m	3,0 %
0,25 m	3,0 %

*Maksimalt kvalitetspåslag er avgrensa til 3,0 % av årleg kontraktsverdi, uavhengig av faktisk avstand.

Presisering:

Kvalitetspåslaget er ikkje knytt til faktiske investeringskostnader hjå tilbydar, men vert nytta som ein standardisert metode for å verdsette kvalitetsforskjellar til beste for Oppdragsgjevar. Kriteriet er utforma for å vere konkurransenøytralt – eksisterande fartøy vert ikkje ekskluderte, men tilbydar som dokumenterer betre stuasjeløysingar vil ha ein fordel i evalueringa.

Vi ber markanden om innspel til ovannemnde tildelingskriterium, evalueringsmodell og påslag for kvalitetsavvik.

Er den lineære evalueringsmatrisa (0-3 % av årleg kontraktsverdi) eigna til å reflektere dei faktiske kostnadene ved betre stuasjeløysingar? Dersom ikkje – kva nivå meiner de er meir treffande?

I kva grad samsvarar oppgitt PBE-kapasitet på dykkar fartøy med faktisk kapasitet i ordinær drift? Kva er dei viktigaste avvika, og kva skuldast dei?

Har de tilgjengeleg GA-plan med PBE-plassering og sidelengs avstandsmål for tilbodne fartøy? Vil det vere mogleg å levere dette som del av tilbodsdokumentasjonen?

Dersom fartøyet har sidelengs avstand som ligg mellom 0,55 og 0,60 meter – til dømes 0,57 eller 0,58 meter – korleis bør dette handsamast i evalueringsmatrisa? Meiner de at matrisa bør ha fleire intervall, eller er dei fastsette intervalla tilstrekkeleg presise?

Evalueringsmodellen generelt – er prising av kvalitet (evalueringspris = tilbodspris + kvalitetspåslag) ein kjend og akseptabel evalueringsmodell for dykkar del? Har de erfaring med denne modellen frå andre konkurransar?



8. Kontraktutkast

Kontrakten er som nemnd bygd på vår siste kontrakt for Sogn og Fjordane. Det er difor mykje av reguleringa i den kontrakten som er vidareført. I kontraktutkastet har vi GRØNN markering på endringar og ny regulering frå ovannemnde kontrakt. Felt som det framleis vert arbeidd med er markert GUL.

Følgjande hovudendringar og ny regulering/tema det framleis vert arbeidd med nemnast likevel kort her:

Kapittel 1

- Kontraktlengde på høvesvis 10 og 15 år, utan opsjonsperiode.
- Presisering av endringsføresegn knytt til heilt eller delvis avbestilling, jf. punkt 1.13.2.4
- Presisering av endringsføresegn knytt til teknologiutvikling, jf. punkt 1.13.7
- Ikkje lenger regulering av covid-19/Nye pandemi-situasjonar.

Kapittel 2

- Skift og bemanningsplanar
- Forhold til annan korresponderande trafikk
- Handtering av avvikssituasjonar
- Ny lovregulering om lærlingar/kadettar
- Vedlikehald og utskifting av rutekassetar på kai

Kapittel 3

- Støy i passasjersalong – skilje mellom nybygg og eksisterande fartøy
- Kapasitet; PBE og VTE og berekning av PBE/VTE der det vert eit skilje mellom nybygg og eksisterande fartøy, og bakgrunnen for at dette vert nytta som tildelingskriterium.
- Krav til Reservefartøy – tydeleggjering av B-ferje som reservefartøy, og PBE/VTE for reserveferje
- Krav til utforming av Reservefartøy der dette er passasjerbåt er førebels, og innspel frå markanden imøtekommast.

Kapittel 4

- I vedlegg 4.1 ligg utkast til rutetabellar. Desse er førebels under arbeid.
- Masfjordnes-Duesund: Det er lagt til noko utvida opningstid i sambandet. *Ser de utfordringar med dette?*
- Krokeide-Hufthamar: *I rutetabellen på kvardagar er det lagt opp til at fartøya ender opp på motsett kai av den dei starta på for dagen (to fartøy køyrer i alt 27 rundturar per dag). Ser de utfordringar ved at fartøya byter på kva kai dei har nattliggje på?*
- *Har de andre innspel til rutetabellane?*



Kapittel 5

Oppdragsgjevar ønskjer innspel frå marknaden for å kvalitetssikre føresetnadene i kapittel 5 om energi og utslepp. Formålet er å sikre at krav, rammevilkår og tekniske føresetnader er realistiske, i tråd med teknologiutviklinga og tilpassa løysingar som marknaden kan tilby i kontraktperioden. Innspela vil inngå i grunnlaget for korleis vi utformar krav og rammer i kontrakten.

Vurdering av utforming av klimakravet

Oppdragsgjevar vurderer å stille klimakrav som ei maksimal tillaten grense for klimagassutslepp per samband, målt i kg CO₂-ekvivalentar per utførde rutekilometer. Kravet vil bli kontrollert på grunnlag av rapportert og fastsette utsleppsfaktorar. Ei slik løysing kan gi fleksibilitet ved endringar i rutetilbodet, ettersom tillate utslepp vil følgje omfanget av utførde rutekilometer.

Oppdragsgjevar ønskjer innspel frå marknaden på om denne metoden er eigna, eller om andre metodar vil vere betre. Dette kan til dømes vere krav basert på maksimalt årleg utslepp i tonn CO₂-ekvivalentar, krav til minimum nullutsleppsandel/el-grad eller andre modellar.

Klimakrav og vurdering av beredskapstur

Oppdragsgjevar legg til grunn at beredskapsturar ikkje skal inngå i grunnlaget for kontroll av klimakravet. Samstundes kan slike turar få driftsmessige følgjeverknader i det aktuelle driftsdøgnet, også etter at fartøyet er tilbake i ordinær rutedrift. Ein beredskapstur kan til dømes redusere tilgjengeleg ladetid, og/eller gjere det nødvendig å nytte annan energiberar for å oppretthalde rutetilbodet.

Oppdragsgjevar ønskjer innspel frå marknaden om korleis rammevilkåra for energikonseptet og/eller Klimakravet bør utformast for å ta høgd for slike følgjeverknader, utan at operatør vert urimeleg belasta for konsekvensar som direkte kjem av beredskapsturar?

Differensiering av klimakrav ved ulike fartøystorleikar

Oppdragsgjevar har lagt til grunn at klimakravet vert fastsett som kg CO₂-ekvivalentar per utførde rutekilometer og vurdert dette opp mot fartøystorleik. For enkelte samband er kravet til kapasitet likevel ikkje fastsett som eit minimumskrav per fartøy, men som eit krav til samla kapasitet. For sambandet Jondal–Tørvikbygd er det til dømes stilt krav om samla kapasitet på 230 PBE. Dette inneber at tilbydarar kan velje ulike fartøysamansetjingar i tilbodet.

Oppdragsgjevar vurderer difor om klimakravet for slike samband bør differensierast etter den faktiske fartøysamansetjinga tilbydar legg til grunn. Ei mogleg tilnærming er å fastsetje eigne klimakrav for relevante fartøystorleikar, til dømes 110, 115 og 120 PBE, slik at klimakravet for det enkelte fartøy vert knytt til den fartøystorleiken tilbydar faktisk tilbyr og nyttar i oppdraget.



Oppdragsgjevar ber om marknaden si vurdering av denne tilnærminga. Er det føremålstenleg å fastsetje differensierte Klimakrav basert på faktisk fartøystorleik/PBE der kravet i konkurransegrunnlaget er knytt til samla kapasitet og ikkje minimumskapasitet per fartøy?

Andre tekniske forhold

Oppdragsgjevar ønskjer i tillegg innspel frå marknaden på tekniske føresetnader som har betydning for krav og rammevilkår for energikonsept, og utforming av klimakravet.

Vi ønskjer innspel på korleis tilgjengeleg nettkapasitet omsetjast til reell ladeeffekt levert til fartøy/batteri. Dersom det til dømes er tilgjengeleg nettkapasitet på 2 500 kW ved kai, kva ladeeffekt kan ein normalt forvente at blir levert til fartøyet etter omsyn av tap i systemet.

Oppdragsgjevar ber særleg om innspel på kor stor del av liggjetida ved kai som i praksis kan reknast som effektiv ladetid. Oppdragsgjevar ber vidare om innspel på korleis tilgjengeleg nettkapasitet ved kai normalt vert omsett til faktisk ladeeffekt levert til fartøy eller batteri. Dersom det til dømes er tilgjengeleg nettkapasitet på 2 500 kW ved kai, kva ladeeffekt kan ein då normalt forvente levert etter omsyn til tap i systemet.

Kapittel 6

6.1

Liggjekaiar for hovudfartøy: I kommande anbod er det lagt inn drift med to ferjer i nokre samband som i dag berre har drift med eit fartøy.

- *Har de innspel til korleis liggjekai for B-fartøy i sambanda Leirvåg-Sløvåg, Halhjem-Våge og Jondal-Tørvikbygd bør løysast?*
- *Er det naudsynt at oppdragsgjevar sikrar liggjekai eller kan operatør handtere dette sjølv?*
- *Har de forslag til relevante kaiar? Kor langt borte kan ein liggjekai vere og kva kostnad er knytt til posisjonskøyring (per km og nm)?*
- *Liggjekai reservefartøy: I konkurransegrunnlaget er det lagt opp til at operatør skal sikre liggjekai for reservefartøy. Er det utfordringar med dette? Plasseringa vil måtte ta omsyn til responstidskravet. Vil det vere utfordringar knytt til plassering (fysisk tilgjenge og avstand) sett opp mot responstidskrav?*

6.2

I førre RFI presenterte Skyss ein plan for å kartlegge kva som kan vidareførast av dagens energiinfrastruktur, og kva som truleg må bytast ut. Dette for å gi tilbydarar moglegheit til å vurdere vidareføring av energiinfrastruktur, og å prise eventuelle tiltak inn i tilbodet. Basert på marknaden sin innspel og vidare utgreiing har vi identifisert fleire problemstillingar som utfordrar den planlagde tilnærminga for vurdering av energiinfrastruktur.

Difor vurderer vi no å i større grad fastlegge kva installasjonar som skal bytast ut, samstundes som vi arbeider med å avklare kva delar av dagens anlegg – til dømes bygg, kabeltrasear, kablar og fundament – som eventuelt kan vidareførast. Der det vert aktuelt å vidareføre slike konstruksjonar, vil det liggje føre tilstandsrapportar som gir informasjon om eksisterande installasjonar.



Med ei slik tilnærming vil operatør få ansvar for å etablere elektrotekniske installasjonar. På enkelte lokasjonar vil dette innebære installasjonar i eksisterande bygg, medan det på andre stadar vil vere behov for å etablere nytt. Oppdragsgjevar vil gi overordna rammer for dette. Der det er snakk om nye bygg, vil plassering vere kartfesta, med definert maksimalareal, avklart kabeltrase og ein avgrensa sone på kaiside der ladeinfrastruktur kan plasserast.

Der kaianlegg skal byggjast nytt, men ikkje står ferdig i tide, vil vi vurdere moglegheita for at eksisterande ladeinfrastruktur kan nyttast som ei mellombels løysing i ein overgangsperiode.

Vi vurderer òg i kva grad det er mogleg å standardisere løysingane innanfor definerte typar av ladeinfrastruktur.

Vi ønskjer svar på følgjande:

- *Er automatisk fortøying naudsynt? Kva konsekvensar har det å ikkje leggje til rette for dette? Kan, og bør ein her differensiere mellom ulike kaier/fartøy/ladeløysing?*
- *Er automatisk tilkopling naudsynt? Kva konsekvensar har det å ikkje leggje til rette for dette? Her reknar vi med at ein kan og bør differensiere mellom ulike ladeløysingar som AC høgspenst og DC lågspenst. Er det aktuelt å i større grad vurdere DC-løysingar der det i dag er AC lågspenst?*
- *Er MCS ein tilstrekkeleg standardisert ladeinfrastruktur tilgjengeleg frå fleire tilbydarar? Kva eventuelle krav bør stillast til MCS for å sikre interoperabilitet for ulike fartøy og å unngå leverandørbindingar?*

Vi ønskjer også tilbakemelding frå marknaden på kva som kan vere aktuelle tiltak vi kan gjere for å sikre at investeringane i ladeinfrastruktur får lengre levetid, og at vi i større grad ikkje vert avhengig av einskilde leverandørar utover ein kontraktsperiode.

Kapittel 7

- Prisskjema er utarbeidd og vedlagt.
- Det vert framleis arbeidd med vederlag knytt til energiinfrastruktur, strømframføring, kai og fortøyingсанlegg, og brikkeavlesing.
- Tal reguleringar og grunnlaget for regulering er utarbeidd, likeså vektmatriser.
- Regulering av kapitalkostnader knytt til energiinfrastruktur på kai og fortøyingсанlegg er framleis under utarbeiding.
- Bonus, trekk og gebyr er i mindre grad endra, men trekk for innstilt ruteproduksjon som følgje av ekstremt krevjande vêrtilhøve har ny plassering. Regulering av redusert kapasitet ved bruk av B-ferje som Reservefartøy er ny føresegn.
- Gebyr ved brot på Klimakrav er under utarbeiding.
- Gebyrnivå på øvrige gebyr er dei same som i Ferje 27 Sogn og Fjordane.