



Innspill til Difi sin handlingsplan for å øke andelen av grønne og innovative offentlige innkjøp

Dette er et innspill fra Grønt Skipsfartsprogram ([GSP](#)), et offentlig-privat partnerskap-program som finansieres av næringen og myndighetene.

Fergehistorien i Norge er fantastisk. Myndigheter og Statens vegvesen har gjentatte ganger vist lederskap ved å utlyse utviklingskontrakter innen grønne teknologier. Dette har ført til at Norge var først ute med flytende naturgass, først ute med batteridrift, og vi vil trolig være først ute med hydrogendrift av skip. Statens vegvesen og fylkene har fulgt opp med miljøkriterier ved anskaffelse av nye ferjekontrakter. Resultatet er at de har skapt disse viktige, tidlige markedene for bruk av grønne teknologier. I dag er 40% av verdensmarkedet for maritime batterier i Norge, den største maritime batterileverandøren har hovedkontor og stor fabrikk i Bergen, og norsk maritim næring er verdensledende og driver det internasjonale markedet for effektive, grønne løsninger der batteriet er et element. Teknologit utviklingen og etableringen av tidlige hjemmemarkeder setter oss i en unik posisjon i kampen om internasjonale grønne markedsandeler.

Men jobben er langt ifra gjort. Myndighetene må gjøre det samme som de har gjort innen fergesektoren, også innen andre deler av skipsfarten. De neste årene åpner det seg et mulighetsvindu innen hurtigbåtsegmentet, og det er lenge til neste gang. Her må Fylkeskommunene bruke sin innkjøpsmakt til å teste ut hydrogendrift og staten må kompensere fylkene for økte utgifter.

Offentlige innkjøp innen bygg og anlegg har et stort potensial for utslippskutt – også når det kommer til transport. Det offentlige må, gjennom sine innkjøp bidra til å skape markeder for bruk av grønne transportløsninger, og godsoverføring fra vei til sjø og bane. Bygg- og anleggsvirksomhet har spesielt lange verdikjeder fra bestiller av bygg og anlegg (som regjering, fylke, kommune) til entreprenør, underentreprenør, transportør, rederi og lastebil. Det er viktig at et offentlig miljøkrav klarer å «overleve» gjennom hele verdikjeden for at man skal få et realistisk bilde av utslipp og samfunnskostnader ved ulike transportalternativer. Hele transportkjeden må inngå i vurderingene - ofte ser vi at kun det siste strekket frem til byggeplassen tas med i miljøregnskapet. Dette kan gi gale konklusjoner. Sjøtransport av bulk er ofte meget konkurransedyktig over både korte og lange avstander, men sjeldent realistisk vurdert i dag.

Vi oppsummerer følgende anbefalinger til Difi;

- Grip mulighetsrommet for hurtigbåter
- Gi klare insentiver/krav om grønn transport i hele transportkjeden i bygg- og anleggsprosjekter
- Miljøbelastningen må dokumenteres av tilbyder og verifiseres av kjøper
- Bruk standardiserte metoder (f. eks. EPD) og gjør det praktisk og enkelt å vurdere transportalternativene opp mot hverandre på en måte som også reflekterer de faktiske fordeler og ulemper
- Etabler en egen EPD for transport, evt. en EPD transportkalkulator/-generator som muliggjør at entreprenør, byggherre og transportør effektivt og realistisk kan vurdere miljøbelastningen ved transport med skip, tog og lastebil opp mot hverandre
- Prioriter skalerbare løsninger med stort potensial for miljøgevinst
- Sett tøffe og konkrete krav (Næringen synes generelt å være klar for tøffere krav enn det offentlige)



Grønt Skipsfartsprogram

- Difi må få tilstrekkelig bemanning for iverksettelse av handlingsplanen. Det anbefales at Difi får allokert minst en person som kun har ansvar for transport for bygg & anleggsvirksomhet. Dette er et stort område som kan gi betydelige utslippskutt og som også kan bli en modell for andre sektorer og for verden
- Grønt Skipsfartsprogram ønsker et samarbeide med Difi og store offentlige anleggsprosjekter for å bidra til å etablere kostnadseffektive og synlige piloter der maritim transport er et element