

---

**Saksnr:** 2023/68965-1  
**Saksbehandlar:** Einar Aalen Hunsager

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		29.08.2023
Fylkesutvalet		19.09.2023

## Høyringsuttale: Krav om nullutslepp av klimagassar frå ferjer og hurtigbåtar

### Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune støttar eit krav om nullutsleppsløysingar for båt og ferje. Kravet bør vere heimla i anskaffingsforskrifta, ikkje skipssikkerheitslova. Ein legg til grunn at dieseldrift er tillaten for å opprettehalde beredskap og open veg, også ved nedetid i nullutsleppsløysinga.
2. Vestland fylkeskommune ber regjeringa vurdere å utforme unnataksbestemminga slik at hybridelektriske løysingar er eit alternativ der tekniske og økonomiske tilhøve tilseier det.
3. Vestland fylkeskommune ber om føreseieleg kompensasjon for nullutsleppskravet til fylkeskommunane i tråd med politiske lovnader i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordninga må byggje på realistiske kostnadsestimat for dei teknologiske løysingane ein stiller krav om. Rammevilkåra må vere kjend når fylkeskommunane førebur anskaffingar, men også gjelde med tilbakeverkande kraft for nullutsleppsløysingar som vert innført før forskrifta trår i kraft, slik at fylkeskommunane ikkje må stoppe den allereie pågåande overgangen til nullutsleppsløysingar.
4. Vestland fylkeskommune føreset at staten meir aktivt finansierer og forenkler utbygginga av overføringsnett og produksjon av alternative energiberarar til elektrifisering av transportsektoren.
5. Vestland fylkeskommune ber om statleg støtte til innovasjonsprosjekt, som til dømes Fremtidens hurtigbåt, for å drive teknologiutviklinga vidare.

### Samandrag

Regjeringa føreslår å innføre nullutsleppskrav ved utlysing av transportkontraktar for ferje og hurtigbåt. Målsettinga er i tråd med FN sine berekraftsmål og Vestland sitt planverk. Fylkesdirektøren har vurdert forslaget til forskriftskrav med tanke på måloppnåing og tilhøyrande kompensasjonsordning. Det vert i saksutgreiinga peikt på at unnataksbestemminga bør nyanseras, kostnadsestimata revurderast og at fylkeskommunen er avhengig av føreseielege økonomiske rammevilkår.

**Rune Haugsdal**  
fylkesdirektør

**Jostein Fjærestad**  
Konst. avdelingsdirektør

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskreven underskrift*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Regjeringa føreslår å innføre nullutsleppskrav til ferjer i 2023 og hurtigbåtar i 2025. Kravet kan heimlast i skipssikkerheitslova eller anskaffingslova og regjeringa føreslår å nytte anskaffingslova.

Høyringsdokumenta er tilgjengelege på heimesida til regjeringa:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-krav-om-nullutslipp-av-klimagasser-fra-ferjer-og-hurtigbater/id2975642/>. Høyringsfristen er 01.10.23.

Bakgrunnen for forslaget er at ferjer og hurtigbåtar utgjør om lag 20 prosent av klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart. Noreg må kutte desse utsleppa for å oppfylle måla om klimagassutslepp i Paris-avtalen og avtalen med EU om oppfyljing av felles klimamål.

Båt og ferje er viktige delar av transportsystemet langs kysten. Vestland fylkeskommune har allereie samla omfattande erfaring med nullutsleppsløysingar og kjenner dei stadlege utfordringane knyt til teknologiutvikling, energiforsyning, prising og finansiering:

- Skyss er oppdragsgjevar for 24 ferjesamband og 28 ferjer i Noreg. Dei utgjorde vel 25 prosent av CO<sub>2</sub>-utsleppa til ferjer i Noreg i 2018. 22 ferjer på 19 samband er allereie elektrifisert, og i 2022 var klimagassutsleppet for ferjer i Hordaland allereie redusert med 78 prosent i høve 2016. Eitt samband skal erstattast med bru, men elles gjenstår det fire samband med fem ferjer i Sogn og Fjordane som i dag opererer på diesel.
- Av dei 80 hurtigbåtane som opererer i norsk farvatn på oppdrag frå det offentlege køyrer 25 for Skyss. Dei utgjorde nesten 40 prosent av CO<sub>2</sub>-utleppa til hurtigbåtar i Noreg i 2019. Skyss har allereie inngått to kontraktar med krav om utsleppskutt, som er forventa å utløyse fem hybridelektriske og to fullelektriske hurtiggåande fartøy frå 2024 og 2025. Konkurransen om drift av båtrotene mellom Bergen, Nordfjord og Sogn pågår. Dette er dei mest energiintensive båtsambanda i Noreg og her er det stilt krav om 70 prosent utsleppskutt frå dei fire fartøya ved hjelp av nullutsleppsteknologi frå seinast 2026. Det gjenstår 14 båtar som opererer på diesel med kontraktar som skal lysast ut i tidsrommet 2024 til 2025.

For denne saksutgreiinga har administrasjonen i fylkeskommunane i Møre og Romsdal, Vestland og Rogaland arbeidd saman. Den vert lagt fram tilnærma lik i alle tre fylka.

### Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har vedtakskompetanse i saka jf. Reglement for folkevalde organ og delegering, kap.7, siste kulepunkt: «Fylkesutvalet gir på vegner av Vestland fylkeskommune uttale i alle høyringssaker, med unntak av dei sakene kor hovudutvala kan gi høyringsuttale.»

### Vurderingar og verknadar

#### Vestland støttar målsettinga

Vestland fylkeskommune ønskjer å bidra til Noreg si oppfyljing av Parisavtalen. Skjerpa krav til utsleppskutt er i tråd med lokale målsettingar:

I Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 vert klima og miljø sette som premiss for samfunnsutviklinga. Mellom anna skal Vestland vere ein pådrivar for klimaomstilling og nullutslepp innan 2030 og bidra til å nå klima- og miljømåla gjennom offentlege innkjøp. Berekraft er defomert nærare i «Strategi for berekraftig mobilitet i Vestland 2022-2033»: «Er mobilitetssystem [...] berekraftig, vil ressursane nyttast slik at tenestene og naturgrunnlaget kan oppretthaldast for framtidige generasjonar. Kollektive og delte løysingar og sirkulærøkonomi kan bidra til eit mindre fotavtrykk med tanke på areal, støy, avfall og klimagassar.» Jamfør Strategi for berekraftig mobilitet skal alle transportmiddel i

mobilitetssystemet vårt vere basert på nullutsleppsteknologi. Vidare skal vi vere pådrivar for berekraft og sirkulær økonomi gjennom heile verdikjeda.

Fylkesdirektøren støtter difor målsettinga med forskrifta, men har innspel knytt til utforminga og finansieringa.

Utforming av kravstillinga gjev rettleiing, men også usikkerheit

Departementet legg opp til at kravet utelukkande vert retta mot nullutsleppsløysingar. Forslaget er å definere nullutslepp som fråvær av utslepp av CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> (metan) og N<sub>2</sub>O (lystgass) frå skipet. Ein slik definisjon vil utløyse karbonfrie energiberarar (til dømes straum og hydrogen), og ikkje bruk av biodrivstoff. Det vil vere nyttig med konkretisering av om og i under kva vilkår fossilbaserte karbonfrie energiberarar kan nyttast og om all bruk av forbrenningsmotorar i kombinasjon med motorreinsing og karbonfangst og -lagring er utelukka (hydrogen, ammoniakk og syntetiske drivstoff).

Fokus på karbonfrie energiberarar er i tråd med Miljødirektoratet sine vurderingar knyt til biodrivstoff – kor omsettingskravet vert vurdert som det viktigaste verkemiddelet for å erstatte fossilt med fornybar drivstoff i forbrenningsmotor. Fylkesdirektøren er samd i at innkjøpsmakta heller bør nyttast for å ta i bruk karbonfrie energiberarar.

Vidare er det uklart om forskrifta skal bidra til «null utslepp» eller «nullutsleppsteknologi». Hybridelektrisk framdrift er basert på nullutsleppsteknologi, men gjev ikkje nullutsleppsdrift. Departementet er ikkje klar på om slik teknologi er relevant for oppfyllinga av forskrifta:

- På den eine sida legg departementet til grunn dagens løysingar, når det syner til «at for ferjer er teknologien moden og er tatt i bruk på flere samband» i følgje underlagsrapportane. Teknologien det vert referert til, er i stor grad hybridelektriske løysingar. Dette er fartøy som i størst mogleg grad køyrer elektrisk, og som i varierende grad tek i bruk diesel som ein rekkeviddeforlengar der overfarta er for lang, ladetida er for kort eller farta må tilpassast. Hybridløysingane har gjort det mogleg å ta ny teknologi i bruk på ein kostnadseffektiv måte.
- På den andre sida peiker departementet på at det kan vere utfordrande med kontroll av mengde utslepp i «lavutslippsløsningar, f.eks. hvorvidt ferger operer med tilstrekkelig hybridiseringsgrad ved hybridskip» og vil berre opne opp for unnatak utafor ordinær drift.

Fylkesdirektøren meiner det bør opnast opp for at hybridelektriske løysingar kan vere relevante. Definisjonen av målsettinga som «null utslepp» eller «nullutsleppsteknologi» har konsekvensar for kostnadsvurderingane og kompensasjonsordninga og kan eventuelt løysast i unnataksbestemminga. Meir om dette under dei respektive punkta.

Heimelen er riktig

Med tanke på heimel vurderer fylkesdirektøren at anskaffingslova er betre enn skipssikkerheitslova på grunn av fylkeskommunen sitt behov for å avklare unnatak og tilretteleggje for eventuelle krav i forkant av konkurranse.

Det gjerast i dag vesentleg tilretteleggingsarbeid for energiinfrastruktur på landside frå fylkeskommunen for å unngå risikoprising i konkurransen. Det er avgjerande at fylkeskommunen kan avklare eventuelle unnatak i forkant av anskaffinga for å leggje til rette for overgangen til nullutslepp. Dette er det brei semje om frå tilbydarane, og det har utvikla seg ein god praksis for ansvarsfordeling i kollektivbransjen.

Så vidt vi forstår vil eit krav heimla i skipsikkerheitslova gjere operatøren ansvarleg for kravoppfyllinga og tilhøyrande vurdering av eventuelle unnatak. Særleg på grunn av manglande nettkapasitet og ladeinfrastruktur reknar vi med at ei slik heimling vil utløyse

fleire unnatak og gje mindre elektrifisering. Fylkesdirektøren meiner det ikkje er i tråd med målsettinga.

Unnatak bør nyanserast

Det vert føreslått fleire unnatak frå departementet. Framføre alt er fylkesdirektøren samd i at forskriftskravet ikkje bør gjelde ferjer i drift i eksisterande kontraktar eller som er kunngjorde.

Vidare er det lagt opp til unnatak for samband med ferjeavløysingsprosjekt der prosjektet er nært føreståande og politisk vedtekne. Samstundes vert det krevd dokumentasjon på at det er sette av midlar på fylkeskommunale budsjett. Dokumentasjonskravet synest å vere vanskeleg å oppfylle, når slike budsjetteringar fyrst kan skje når også staten har godkjend prosjektet. Fylkesdirektøren meiner difor at det må vere tilstrekkeleg at prosjektet er politisk vedteke.

Dei mest vesentlege unnataksbestemmingane handlar om tilgang på energi, teknologiske løysingar og urimelege kostnader. Dette er tilhøve som ofte går inn i kvarandre, fordi dei fleste teknisk-praktiske utfordringar kan løysast med meir midlar.

For det fyrste vil fylkesdirektøren peike på behovet for tilstrekkeleg nettkapasitet og føreseielege økonomiske vilkår for nettilknytning for kollektivtransporten. Ein opplever at fleire nettselskap manglar ressursar og kompetanse for å svare ut våre førespurnadar i tide, og at våre førespurnadar vert forseinka på grunn av konkurrerande etterspurnad etter nettkapasitet frå kommersielle aktørar. Vidare er det knyt usikkerheit til tilstrekkeleg kapasitet i sentralnettet. Dessutan manglar netteigarane handlingsrom til å gje informasjon om nettkapasitet i forkant av våre utlysingar og reserve denne til kontraktsinngåing. Det gjer det vanskeleg å finne dei samfunnsøkonomisk beste løysingane i grensesnittet mellom nett- og transportsektoren, mellom anna ved å vege behovet for redundans på fartøy (diesel som reserverløysing) opp mot redundans i nett (ei dobbel forsyning, også kalla «N-1»).

For det andre er fylkesdirektøren usikker på om eit absolutt nullutsleppskrav kan gje fleire unnatak enn naudsynt og mindre utsleppskutt enn ønska. Fylkesdirektøren kjenner til ei rekke samband der overfartsdistansen og rutefrekvensen er utfordrande for nullutsleppsdrift. I tillegg kan det vere avgrensa tilgjengeleg nettkapasitet i dagens nett. Oppsummert vert heilelektriske løysingar ofte svært dyre. Samstundes er mange av desse sambanda prega av kortare opningstider og lågare trafikktalet enn ferje på hovudvegnettet. Det gjev høge tiltakskostnader i kroner per sparte tonn CO<sub>2</sub>, men også sett opp mot transportarbeidet og kontraktsverdien.

Når departementet syner til at den samfunnsøkonomiske tiltakskostnaden vil vere avgjerande for å vurdere unnatak frå nullutsleppskravet, spør fylkesdirektøren om det då ikkje vil vere betre å peike på hybridelektriske løysingar som alternativ til unnatak. Vestland fylkeskommune har god erfaring med hybridløysingar for å oppnå kostnadseffektive løysingar og god beredskap. Så lenge straum er ein billigare energiberar enn diesel vil ein med hybridelektriske løysingar alltid ha eit insentiv til å halde utsleppa så låge som mogleg.

Til sist vil det framleis vere eit behov for teknologiutvikling for å at nullutsleppsløysingane i framtida kan erstatte konvensjonell drift på alle samband og i størst mogleg grad. Fylkeskommunen er difor involvert i forskings- og innovasjonsprosjekt, som «Fremtidens hurtigbåt» og «Zero Emission passenger Vessel Services» (ZEVs). Dette arbeidet er avgjerande for å stimulere marknaden og demonstrere ny teknologi, men fylkeskommunen kan ikkje bere den økonomiske risikoen sjølve og treng statleg støtte.

Innføringstidspunktet er underordna føreseielege økonomiske vilkår

I høyringsnotatet er det ikkje definert frå når kravet skal verte gjeldande for ferjer. Ei eventuell innføring i tråd med Hurdalsplattformen i inneverande år (2023) vil gje fylkeskommunen svært kort tid til å etterleve forskrifta. Fylkesdirektøren ber om føreseielege vilkår for å ta høgde for komande krav i førebuingane av anbudsutlysingar. Sjølv om kravet er «varsla politikk» (Meld. St. 13, 2020–2021, Klimaplan 2021-2030 og Hurdalsplattformen), har det mangla føreseielege økonomiske vilkår og endelege unnataksreglar. Føreståande utlysingar i Vestland er allereie under førebuing, og ein treng i utgangspunktet minst 9 månadar for saksutgreiing og politisk handsaming før innføring av nye forskriftskrav.

Fylkesdirektøren vurderer at føreseielege økonomiske vilkår er viktigare for måloppnåinga til forskrifta enn sjølv innføringstidspunktet. Sjå meir under punktet finansiering.

Meirkostnader for nullutsleppsferje høgare enn hybridelektriske ferjer

Innføringa av ny teknologi krev store investeringar på landside og på fartøy. Til gjengjeld vert driftskostnadane lågare med straum som energiberar. Departementet syner til at Klimakur 2030 berekna elektrifisering av ferje som lønsam – men utan å inkludere investeringane på landside. Vidare har DNV samanfatta historisk tiltakskostnad på dei allereie elektrifiserte sambanda.

Fylkesdirektøren er bekymra for at dei innsamla erfaringstala gjev eit feil bilete av meirkostnadene vi kan forvente som følgje av eit nullutsleppskrav:

- Det er store variasjonar i kostnadsnivå, i Hordaland sprikte tiltakskostnaden frå 500 til over 5 000 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>. I mange andre fylke stammer dei historiske tiltakskostnadene frå dei mest kostnadseffektive sambanda, fordi ein har gjennomført tiltak på desse fyrst. For dei gjenståande sambanda forventar vi vesentleg høgare kostnader enn det historiske gjennomsnittet.
- Vidare er dei historiske tiltakskostnadene i stor grad basert på hybridelektriske, ikkje heilelektriske, løysingar. Eit døme i Vestland er sambanda Krokeide-Hufthamar og Halhjem-Våge, der ein på nokre avgangar i dag ikkje har tilstrekkeleg ladetid, ladeeffekt og batterikapasitet til å køyre heilelektrisk. Fullstendig nullutslepp på desse sambanda hadde krevd vesentleg høgare investeringar.
- Sist, men ikkje minst, er støtta frå Enova til energiinfrastruktur og nett på landside teke bort, slik at fylkeskommunen no må bere denne kostnaden sjølv.

Eit aktuelt døme på kva tiltakskostnader ein kan forvente ved heilelektrifisering av ferjesamband som enno ikkje er elektrifisert, er Rutledal-Krakhella-Rysjedalsvika i Vestland. Investeringane på landside og fartøy overgår den moglege innsparinga av driftskostnader mange gonger, og det er berekna ein miljøtiltakskostnad for fylkeskommunen på om lag 7 300 kr per sparte tonn CO<sub>2</sub>. Meirkostnaden utgjer 70% av dagens kontraktsverdi og over 700 kr per transporterte køyretøy per år.

## Eit reknedøme ferje

Rutledal-Krakhella-Rysjedalsvika – under førebuing for oppstart 2027



Estimerte investeringar i fartøy 90 MNOK og på landside 180 MNOK, estimert innsparing energi 4 MNOK/år

→ Samla årleg meirkostnad 35 MNOK/år, eller

- 70% av dagens kostnad
- Miljøtiltakskostnad på 7 300 kr per sparte tonn CO2
- Tilleggskostnad på 719 kr per transporterte køyretøy

Meirkostnader båt kan oppdaterast med føreliggande kunnskap

For nullutsløppsløysingar på hurtigbåt skriv departementet at det ikkje ligg føre erfaringstal. Fylkesdirektøren peiker på at Vestland fylkeskommune allereie har inngått to kontraktar med både hybridelektriske og heilelektriske løysingar, og allereie har konkurranseutsett ein tredje båtkontrakt med høge krav om utsløppskutt. På bakgrunn av inngåtte kontraktar og marknaddialog har fylkeskommunen berekna at miljøtiltakskostnaden for heilelektrisk drift på kortare samband og hybridelektrisk drift på lengre samband ligg mellom 3 500 og 4 000 kr per sparte tonn CO2. Fylkeskommunen kombinerer minstekrav med bonusordningar og har i dei siste kontraktane lagt til grunn ein bonus på 3 000 kr per sparte tonn CO2.

Vår erfaring er at eit slikt bonusnivå utløyser hybridelektriske framdrift som gjev store utsløppskutt utover minstekravet. Men bonusnivået er ikkje høgt nok til å utløyse heilelektrisk drift på lengre samband. Fylkesdirektøren ber departementet om å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for forventa kostnadar.

Føreseieleg finansiering er avgjerande

I Hurdalsplattformen framgår det at regjeringa vil «kompensere fylkeskommunene for meirkostnader ved å velge lav- og nullutsløppsteknologi ved anskaffelser av ferjer og hurtigbåter.» Samstundes skriv departementet i høringsbrevet at «...innføring av krav til ferjer og hurtigbåter ikkje vil ha budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunene på kort sikt.» Fylkesdirektøren finn det underleg at forskrifta ikkje er forventa å utløyse meirkostnader, når departementet reknar med at forskriftskravet vil utløyse fleire nullutsløppsløysingar enn ein vil oppnå utan eit krav. Denne ambivalensen gjer det svært usikkert for fylkeskommunen i kva grad ein kan rekne med kompensasjon for meirkostnadene.

Vidare syner departementet til Kollektivtrafikkforeningens marknadsoversikt over ferjekontrakter for 2022 som syner at totalt 17 ferjekontrakter vil løpe ut i 2027 og 2028. Diverre er den vidare kostnadsberekninga basert på feil føresetnadar om Vestland: «Av disse er 10 av kontraktene inngått av Skyss som allerede har innført nullutsløpp på sine samband.» Her gløymer departementet at Skyss organiserer kollektivtransporten for fylkeskommunen i heile Vestland, ikkje berre gamle Hordaland, og at ferjesambanda som skal fornyast i 2027 og 2028 i stor grad er knyt til Sogn og Fjordane og framleis vert drifta på

diesel. Fylkesdirektøren oppfordrar departementet til å revurdere det forventede behovet for kompensasjon:

- Det er flere samband å elektrifisere
- Forventede kostnader for et krav om heilelektrifisering kan ikke bygge på historiske tal for hybridelektrifisering
- Forventede kostnader for et krav om gjenstående samband kan ikke bygge på historiske tal for de mest kostnadseffektive samband

Viss regjeringa ønskjer å bidra til utsléppskutt i anbudsutlysingar fram til forskrifta trer i kraft, bør kompensasjonsordninga også gjelde uavhengig av utlysingstidspunktet. Det vil gje fylkeskommunen føreseielege rammer på trass av at prosessen for å ferdigstille ei forskrift i tråd med Hurdalsplattformen har teke så lang tid som den har. Viss det ikke vert kompensert for utsléppskutt i tidlegare utlysingar kan det gje insentiv til å leggje dieseldrift til grunn i føreståande utlysingar og bidra til framleis høge klimagassutslepp frå kollektivtransporten fram til 2035.

I høyringsbrevet vert det peikt på at den planlagde auke i CO<sub>2</sub>-avgifta gjev lågare tiltakskostnad for elektrifisering av båt og ferje. Kontraktsregimet med lange kontraktperiodar gjer at denne effekten fyrst vert utslagsgjevande viss den vert lagt til grunn i konkurransen. For fylkeskommunane er det avgjerande at kompensasjonen av auke CO<sub>2</sub>-avgift er føreseieleg – at fylkeskommunen mottek ein fastsett kompensasjon for avgiftsauke på drivstoffvolumet til båt- og ferjedrifta før elektrifiseringstiltaka. Fylkesdirektøren ber departementet presisere kva kompensasjon fylkeskommunen kan leggje til grunn for komande avgiftsauke.

### Konklusjon

Fylkesdirektøren ser at eit nullutsléppskrav vil påverke føreståande utlysingar av ferje og båt i Vestland fylkeskommune. Viss kravet vert utforma slik at det bidreg til utsléppskutt utover det fylkeskommunen kan gjere på eiga hand, vil det redusere utsléppet av klimagassar i større grad og raskare. Redusert utslépp av klimagassar og framtidsretta og berekraftig transport langs kysten bidreg til reinare luft og betre mobilitet i fylket i tråd med Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi). Dette støttar fylkeskommunen.

Samstundes vil effekten og dei tilhøyrande meirkostnadene vere avhengig av korleis forskrifta og tilhøyrande kompensasjonsordning vert utforma. Fylkesdirektøren peiker særleg på at det bør opnast for hybridelektriske løysingar, at forventede meirkostnader bør justerast og at fylkeskommunen treng føreseieleg økonomisk vilkår for å oppfylle målsettinga i kravet så snart som råd.



### Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

### Vedtak

1. Vestland fylkeskommune støttar eit krav om nullutsleppsløysingar for båt og ferje. Kravet bør vere heimla i anskaffingsforskrifta, ikkje skipssikkerheitslova. Ein legg til grunn at dieseldrift er tillaten for å opprettehalde beredskap og open veg, også ved nedetid i nullutsleppsløysinga.
2. Vestland fylkeskommune ber regjeringa vurdere å utforme unnataksbestemminga slik at hybridelektriske løysingar er eit alternativ der tekniske og økonomiske tilhøve tilseier det.
3. Vestland fylkeskommune ber om føreseieleleg kompensasjon for nullutsleppskravet til fylkeskommunane i tråd med politiske lovnader i Hurdalsplattformen. Kompensasjonsordninga må byggje på realistiske kostnadsestimat for dei teknologiske løysingane ein stiller krav om. Rammevilkåra må vere kjend når fylkeskommunane førebur anskaffingar, men også gjelde med tilbakeverkande kraft for nullutsleppsløysingar som vert innført før forskrifta trår i kraft, slik at fylkeskommunane ikkje må stoppe den allereie pågåande overgangen til nullutsleppsløysingar. Vestland fylkeskommune ber om at ein ser på samrøystes vedtak frå gamle Hordaland fylkesting i 2018 om finansieringsmodell med kompensasjon for kvart tonn CO2 kutt.
4. Vestland fylkeskommune føreset at staten meir aktivt finansierer og forenkler utbygginga av overføringsnett og produksjon av alternative energibærarar til elektrifisering av transportsektoren.
5. Vestland fylkeskommune ber om statleg støtte til innovasjonsprosjekt, som til dømes Fremtidens hurtigbåt, for å drive teknologiutviklinga vidare.