

## Møteinnkalling

<b>Utval:</b>	<b>Fylkesutvalet</b>
<b>Møtestad:</b>	Clarion Hotel Bergen Airport, Flesland
<b>Dato:</b>	13.11.2019
<b>Tid:</b>	13:00

### Program

Kl 13:00 (eller straks etter at møtet i finansutvalet er ferdig) Saksbehandling.

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

**Melding om forfall: alle medlemmer vil få tilsendt ein e-post kor det vert forklart korleis forfall kan registrerast. Denne e-posten vil kome påfølgande dag kl. 13.00.**

Innkallinga gjeld valde medlemmer i fylkesutvalet. Ved eventuelt forfall frå faste medlemmer vil varamedlemmer bli kalla inn.

Jon Askeland  
utvalsleiar

**Sakliste**

<b>Utvalls- saknr</b>	<b>Innhald</b>	<b>Arkiv- saknr</b>	<b>U.Off.</b>
	<b>Godkjenningssaker</b>		
GK 2/19	Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
GK 3/19	Godkjenning av møteprotokoll frå førre møte	2019/65	
	<b>Skriftlige spørsmål</b>		
	<b>Referatsaker</b>		
RS 4/19	Invitasjon til kulturpolitisk toppmøte 25. november 2019 - regionreform - drøfting av oppgavedeling på kulturområdet	2019/71	
	<b>Politiske saker</b>		
PS 4/19	Nytt snøggåtanbod i Sogn og Fjordane	2019/72	
PS 5/19	Ny forskrift for Regionale forskingsfond - Høyringsuttale	2019/37	
PS 6/19	Høyring om endringar i forskrifter til veglova, vegtrafikklova og andre lover som gjeld overføring av fylkesvegadministrasjonen frå Statens vegvesen til fylkeskommunane og omorganisering av Statens vegvesen	2019/48	
PS 7/19	Høyringsuttale Endring i Opplæringslova - Karrierettleiing	2019/46	
PS 8/19	Høyringsuttale lov om integrering	2019/51	

## **Godkjenningssaker**

**GK 2/19 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste**

Saksnr: 2019/65-2  
Saksbehandlar: Ingeborg Strandberg

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Fylkesutvalet	3/19	13.11.2019

**Godkjenning av møteprotokoll frå møtet i fylkesutvalet 24.10.2019****Forslag til vedtak**

Møteprotokoll for møtet 24. oktober 2019 vart godkjent utan merknadar.

**Samandrag**

Møteprotokoll for møtet 24. oktober 2019 er vedlagt saka.

Rune Haugsdal  
prosjektleder

Ingrid Kristine Holm Svendsen  
påtroppande fylkesdirektør for  
organisasjon og økonomi

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*

## Vedlegg

- 1 Møteprotokoll frå møtet i fylkesutvalet 24.10.2019

**Utval:** Fylkesutvalet  
**Møtestad:** Scandic Flesland Airport, Blomsterdalen  
**Dato:** 24.10.2019  
**Tidspunkt:** 15:15-17:00

**Følgjande faste medlemmer møtte:**

Namn	Funksjon	Representerer
Jon Askeland	Leiar	Sp
Aleksander Øren Heen	Medlem	Sp
Anne Gine Hestetun	Medlem	A
Arve Helle	Medlem	A
Emil Gadolin	Medlem	A Til kl. 16:50
Kine Bratli Dale	Medlem	A
Natalia Antonia Golis	Nestleiar	MDG
Marthe Hammer	Medlem	SV
Trude Brosvik	Medlem	KrF
Silja Eikeland Bjørkly	Medlem	H
Noralv Distad	Medlem	H
Svein Kolbein Halleraker	Medlem	H
Knut Inge Andersen	Medlem	FNB
Morten Klementsens	Medlem	FNB
Terje Søviknes	Medlem	Frp
Sigbjørn Framnes	Medlem	Frp Til kl. 16:50

**Følgjande medlemmer hadde meldt forfall:**

Namn	Funksjon	Representerer
Gunhild Berge Stang	Medlem	V

**Følgjande varamedlemmer møtte:**

Namn	Møtte for	Representerer
Øyvind Strømmen	Gunhild Berge Stang	MDG

**Frå administrasjonen møtte:**

Namn	Stilling
Rune Haugsdal	Prosjektleder
Ingrid Holm Svendsen	Påtroppande fylkesdirektør for organisasjon og økonomi
Paal Fosdal	Påtroppande fylkesdirektør for strategi og digitalisering
Bjørn Lyngedal	Påtroppande fylkesdirektør for opplæring og kompetanse
Rolf Rosenlund	For påtroppande fylkesdirektør for mobilitet og kollektivtransport
Dina Lefdal	Påtroppande fylkesdirektør for infrastruktur og veg
Bård Sandal	Påtroppande fylkesdirektør for innovasjon og næringsutvikling
Per Morten Ekerhovd	Påtroppande fylkesdirektør for kultur, idrett og inkludering

Bertil Søfteland  
Ingeborg Strandberg

Seksjonsleiar politisk sekretariat  
Rådgjevar politisk sekretariat

Ingeborg Strandberg  
Møtesekretær

## Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off.
GK 1/19	Godkjenningssaker Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
RS 1/19	Referatsaker Funksjonar i Vestland fylkeskommune - brev frå Samarbeidsrådet for Sunnhordland	2019/24	
RS 2/19	Vestland fylkeskommune - oversikt over større politiske saker i 2019	2019/25	
RS 3/19	Deltaking på komitehøyringar på Stortinget i samband med statsbudsjett for 2020	2019/30	
PS 1/19	Politiske saker Statlege retningsliner for behandling av søknader om løyve til akvakultur av matfisk av laks, aure og regnbogeaure på land	2019/21	
PS 2/19	Fordelingsnøkkel for partistøtte i Vestland fylkeskommune	2019/20	
PS 3/19	Vestland fylkeskommune - målvedtak i samband med fylkessamanslåinga	2019/12	
SI 1/19	Skriftlige spørsmål Spørsmål frå Framnes (Frp) - Orientering om ferjebrann i fylkesutvalet 24.10.2019	2019/38	

## Godkjenningssaker

### GK 1/19 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

#### Saksprotokoll i fylkesutvalet - 24.10.2019

Innkalling og sakliste vart godkjent utan merknadar.

## Referatsaker

### RS 1/19 Funksjonar i Vestland fylkeskommune - brev frå Samarbeidsrådet for Sunnhordland

#### Saksprotokoll i fylkesutvalet - 24.10.2019

RS 1/19 vart referert.

## **RS 2/19 Vestland fylkeskommune - oversikt over større politiske saker i 2019**

### **Saksprotokoll i fylkesutvalet - 24.10.2019**

RS 2/19 vart referert.

## **RS 3/19 Deltaking på komitehøyringar på Stortinget i samband med statsbudsjett for 2020**

### **Saksprotokoll i fylkesutvalet - 24.10.2019**

RS 3/19 vart referert.

## **Politiske saker**

### **PS 1/19 Statlege retningslinjer for behandling av søknader om løyve til akvakultur av matfisk av laks, aure og regnbogeaure på land**

#### **Forslag til vedtak**

1. Vestland fylkeskommune meiner det kan vere bra for søkjarar og forvaltninga å ha retningslinjer for tildeling av løyve til landbaserte oppdrettsanlegg for matfisk av laks og aure, men finn at retningslinjene av 4. juli vil vere til hinder for teknologiutvikling for gjennomstrøymingsanlegg.
2. Vestland fylkeskommune vil påpeike at retningslinjene, slik dei er presisert av Nærings- og fiskeridepartementet, utelukkar ein type landbasert oppdrettsteknologi som på sikt kan bli den mest klimavennlege. Det er avgjerande å legge til rette for oppdrettsteknologi som krev minst energiforbruk, og som gjer at straumnett ikkje vil vere ein avgrensande faktor for etablering av slike anlegg langs kysten.
3. For å redusere energibehovet foreslår Vestland fylkeskommune at departementet opnar for at botn på produksjonseiningane kan plasserast under lågaste tidevatn.
4. Vestland fylkeskommune vil vise til at ein søknad om etablering av landbaserte anlegg vil krevje detaljreguleringsplan etter plan- og bygningslova og handsaming etter akvakulturlova. Dette vil ivareta kommunale, regionale og statlege interesser.

### **Saksprotokoll i fylkesutvalet - 24.10.2019**

**Marthe Hammer (SV)** sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

5. Vestland fylkeskommune meiner det bør vere mogleg å kreve vederlag for løyve til landbasert anlegg.»

#### **Avrøysting**

Innstillinga vart samrøystes vedteken.  
Hammer sitt forslag fekk 1 røyst (SV) og fall.

#### **Vedtak**

1. Vestland fylkeskommune meiner det kan vere bra for søkjarar og forvaltninga å ha retningslinjer for tildeling av løyve til landbaserte oppdrettsanlegg for matfisk av laks og aure, men finn at retningslinjene av 4. juli vil vere til hinder for teknologiutvikling for gjennomstrøymingsanlegg.
2. Vestland fylkeskommune vil påpeike at retningslinjene, slik dei er presisert av Nærings- og fiskeridepartementet, utelukkar ein type landbasert oppdrettsteknologi som på sikt kan bli den mest klimavennlege. Det er avgjerande å legge til rette for oppdrettsteknologi som krev minst

energiforbruk, og som gjer at straumnettene ikkje vil vere ein avgrensande faktor for etablering av slike anlegg langs kysten.

3. For å redusere energibehovet foreslår Vestland fylkeskommune at departementet opnar for at botn på produksjonseiningane kan plasserast under lågaste tidevatn.
4. Vestland fylkeskommune vil vise til at ein søknad om etablering av landbaserte anlegg vil krevje detaljreguleringsplan etter plan- og bygningslova og handsaming etter akvakulturlova. Dette vil ivareta kommunale, regionale og statlege interesser.

## **PS 2/19 Fordelingsnøkkel for partistøtte i Vestland fylkeskommune**

### **Saksprotokoll i fylkesutvalet - 24.10.2019**

**Aleksander Øren Heen (Sp)** sette på vegner av Sp, A, MDG, SV og KrF fram slikt forslag:

«Endring

Punkt 1, tillegg før prosjektleiar sitt framlegg:

Fylkestinget viser til §10 i partilova om «overordnede prinsipper for offentlig støtte» og legg denne til grunn for Vestland fylke si partistøtteordning.

Alternativ:

Punkt 2, 3 og 4:

2. Fylkestinget legg til grunn at midlar i ordninga vert fordelt med 15% av vedteke ramme fordelt likt på alle parti som grunnstønad, og resten (85%) vert fordelt til partia etter tal røyster ved valet 2019.

3. Ordninga gjeld frå 1. januar 2020. Partistøtta skal årleg utbetalast til dei politiske partia sin fylkesorganisasjon som eit eingongsbeløp i januar.

4. Fylkestinget legg til grunn at midlane vert disponert slik at gruppene skal kunne utføre sitt arbeid og sine planar på ein god og tilfredsstillande måte.»

**Knut Inge Andersen (FNB)** sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Fylkesrådmannen si innstilling til vedtak for fordelingsnøkkel blir vedteken.

Fylkesrådmannen får i oppdrag å innarbeide ein reduksjon på 20% i grunnstønad og representantstønad i samband med den pågåande budsjettprosessen for 2020.»

### **Avrøysting**

Andersen sitt forslag fekk 2 røyster (FNB) og fall.

Heen sitt forslag punkt 1 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkestinget.

Innstillinga punkt 1 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkestinget.

Heen sitt forslag punkt 2 fekk 10 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF) og vart vedteke som innstilling til fylkestinget mot 7 for innstillinga .

Heen sitt forslag punkt 3 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkestinget mot ingen røyster for innstillinga.

Heen sitt forslag punkt 4 vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkestinget mot ingen røyster for innstillinga.



## **Innstilling til fylkestinget**

1. Fylkestinget viser til §10 i partilova om «overordnede prinsipper for offentlig støtte» og legg denne til grunn for Vestland fylke si partistøtteordning.

Fylkestinget vedtek ordning med støtte til politiske parti i Vestland fylkesting, og vil fastsette økonomiske rammer for ordninga i fylkesbudsjettet for 2020.

2. Fylkestinget legg til grunn at midlar i ordninga vert fordelt med 15% av vedteke ramme fordelt likt på alle parti som grunnstønad, og resten (85%) vert fordelt til partia etter tal røyster ved valet 2019.
3. Ordninga gjeld frå 1. januar 2020. Partistøtta skal årleg utbetalast til dei politiske partia sin fylkesorganisasjon som eit eingongsbeløp i januar.
4. Fylkestinget legg til grunn at midlane vert disponert slik at gruppene skal kunne utføre sitt arbeid og sine planar på ein god og tilfredsstillande måte.

## **PS 3/19 Vestland fylkeskommune - målvedtak i samband med fylkessamanslåinga**

### **Forslag til innstilling**

Fylkestinget vedtek nynorsk som administrasjonsspråk for Vestland fylkeskommune.

### **Saksprotokoll i fylkesutvalet - 24.10.2019**

#### **Avrøysting**

Prosjektleiaren si innstilling vart samrøystes vedteken som innstilling til fylkestinget.

### **Innstilling til fylkestinget**

Fylkestinget vedtek nynorsk som administrasjonsspråk for Vestland fylkeskommune.

## **Skriftlige spørsmål**

## **Referatsaker**

**RS 4/19 Invitasjon til kulturpolitisk toppmøte 25. november 2019 - regionreform - drøfting av oppgavedeling på kulturområdet**



DET KONGELIGE  
KULTURDEPARTEMENT

Statsråden

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

18/5064-83

1. november 2019

## Invitasjon til kulturpolitisk toppmøte 25. november 2019 - regionreform - drøfting av oppgavedeling på kulturområdet

21. mai i år møtte jeg kulturpolitikere fra alle fylkeskommunene til et kulturpolitisk møte på Gardermoen: Da hadde Stortinget nettopp behandlet *Meld. St. 8 (2018-2019) Kulturens kraft – Kulturpolitikk for framtida* og sluttet seg til nye nasjonale kulturpolitiske mål og prinsipper for oppgavedeling mellom staten og fylkeskommunene på kulturområdet.

Siden den tid har vi gjennomført en serie drøftingsmøter og hatt konstruktiv dialog med dere om forslag til oppgaveoverføringer. Det har også vært kommune- og fylkestingsvalg. På bakgrunn av dette ønsker jeg å invitere til et nytt kulturpolitisk møte med ny politisk ledelse i fylkeskommunene. KS og Sametinget inviteres også til å delta i møtet.

Formålet med møtet er å orientere om status i Kulturdepartementets oppfølging av regionreformen, presentere foreløpige forslag til oppgaveoverføringer og drøfte hvordan vi kan rigge et godt opplegg for mer systematisert dialog i fremtiden.

**Tid: 25. november kl 10-13.**

**Sted: Nationaltheateret Konferansesenter, KS Agenda, konferansesal Nordkapp**

Adresse: Haakon VIIIs gate 9, Oslo

Program:

Dialogmøte kl 10-12.

Felles lunsj i Trakteriet fra kl 12-13.

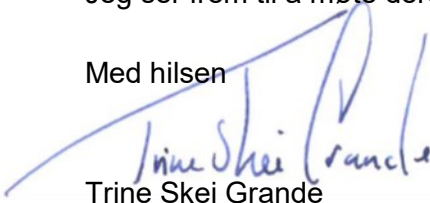
Deltakelse begrenses til **fire deltakere** fra hver fylkeskommune. Det er ønskelig med både politisk og administrativ representasjon. Jeg ber om at fylkeskommuner som slås sammen

fra 1.1.2020 koordinerer sin deltakelse i møtet og fortrinnsvis stiller med politikere for nye fylkesting.

Vennligst gi en tilbakemelding til [postmottak@kud.dep.no](mailto:postmottak@kud.dep.no) innen 15. november om hvem som vil representere fylkeskommunen i møtet. Vennligst gi beskjed samtidig om eventuelle behov for tilpasninger av lunsjmenyen (allergier el.a.).

Jeg ser frem til å møte dere!

Med hilsen



Trine Skei Grande

Kopi

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

## Adresseliste

Akershus fylkeskommune	Postboks 1200 Sentrum	0107	OSLO
Aust-Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Buskerud fylkeskommune	Postboks 3563	3007	DRAMMEN
Finnmark fylkeskommune	Fylkeshuset	9815	VADSØ
Hedmark fylkeskommune	Postboks 4404	2325	HAMAR
Hordaland fylkeskommune	Bedriftssenteret		
	Postboks 7900	5020	BERGEN
KS - Kommunesektorens organisasjon	Postboks 1378 Vika	0114	OSLO
Møre og Romsdal fylkeskommune	Postboks 2500, Fylkeshuset	6404	MOLDE
Nordland fylkeskommune	Fylkeshuset	8048	BODØ
Oppland fylkeskommune	Postboks 988	2626	LILLEHAMMER
Oslo kommune	Rådhuset	0037	OSLO
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001	STAVANGER
Sametinget	Avjovårgeaidnu 50	9730	KARASJOK
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Fylkeshuset, Askedalen 2	6863	LEIKANGER
Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Troms fylkeskommune	Kjørbekk		
	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Trøndelag fylkeskommune	Postboks 2560, Fylkets hus	7735	STEINKJER
Vest-Agder fylkeskommune	Postboks 517, Lund	4605	KRISTIANSAND S
Vestfold fylkeskommune	Postboks 2163	3103	TØNSBERG
Østfold fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG

## **Politiske saker**

**PS 4/19 Nytt snøggåtanbod i Sogn og Fjordane**

Saksnr: 2019/72-1  
Saksbehandlar: Karl Inge Nygård

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Fylkesutvalet		13.11.2019

**Nytt snøggåtanbod i Sogn og Fjordane****Forslag til vedtak**

1. Fylkesutvalet ber om at dei nye miljøanboda i Sogn og Fjordane vert gjennomført som ein to-steps prosess der drifta i ein overgangsperiode vert løyst med separate kontraktar med konvensjonelt drivstoff for deretter å bli erstatta med kontraktar med låg- og nullutsleppsløysingar i perioden 2024-2026.
2. Fylkesutvalet presiserer at dette vedtaket ikkje medfører reduksjon av miljøambisjonar for båtanboda som er vedtekne av fylkestinget i Sogn og Fjordane

**Samandrag**

I samband med at nye båtanbod skal lysast ut for Sogn og Fjordane har prosjektleiar fått gjennomført ei ekstern risikovurdering av konkurransegrunnlag og kostnadsestimat. Prosjektleiar rår til at dei nye miljøanboda i Sogn og Fjordane vert gjennomført som ein to-steps prosess der drifta i ein overgangsperiode vert løyst med separate kontraktar med konvensjonelt drivstoff. Det vert samstundes jobba fram ein konkurransegrunnlagsmodell for miljøkontraktar som skal gjelde i tida etter 2024-2026.

Rune Haugsdal  
prosjektleiar

Håkon Rasmussen  
påtroppande fylkesdirektør for  
mobilitet og kollektivtransport

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*

## Saksutgreiing

### 1. Bakgrunn for saka

#### 1.1. Båtkontraktar i Sogn og Fjordane

Sogn og Fjordane har i dag følgjande båtkontraktar:

Båtkontraktar som utløpar 30.04.2022			
Hurtigbåt Bergen - S og Fj	Nordfjord - Bergen - Nordfjord	Passasjer	Norled
Hurtigbåt Bergen - S og Fj	Bergen - Nordfjord - Bergen	Passasjer	Norled
Hurtigbåt Bergen - S og Fj	Sogn - Bergen - Sogn	Passasjer	Norled
Hurtigbåt Bergen - S og Fj	Bergen - Flåm - Bergen	Passasjer	Norled
Loalibåt, Flora, Bremanger og Vågsøy	Florabassenget	Kombibåt (bil + passasjer)	Fjord1 AS
Loalibåt, Flora, Bremanger og Vågsøy	Kystvegekspressen Florø - Måløy	Passasjer	Fjord1 AS
Loalibåt, Flora, Bremanger og Vågsøy	Måløy - Silda/Måløy - Hennøystanda	Passasjer	Fjord1 AS
Lokalibåt Lærdal, Vik og Høyanger	Kapaunger - Frenningen	Ferje	Fjord1 AS
Lokalibåt Lærdal, Vik og Høyanger	Vik - Ornevik	Passasjer	Fjord1 AS
Lokalibåt Lærdal, Vik og Høyanger	Ornevik - Måren - Nordeide	Passasjer	Fjord1 AS
Lokalibåt Lærdal, Vik og Høyanger	Flåm - Balestrand	Passasjer	Fjord1 AS
Lokalibåt Gulen, Solund og Askvoll	Gulen - Ytre Solund	Passasjer	Fjord1 AS
Lokalibåt Gulen, Solund og Askvoll	Hardbakke - Næra - Mjømna	Passasjer	Fjord1 AS
Lokalibåt Gulen, Solund og Askvoll	Hardbakke - Kolgrov - Utvær	Passasjer	Fjord1 AS
Lokalibåt Gulen, Solund og Askvoll	Gåsvær - Midtre Solund - Hardbakke	Passasjer	Fjord1 AS
Lokalibåt Gulen, Solund og Askvoll	Nord - Solund	Passasjer	Fjord1 AS
Lokalibåt Gulen, Solund og Askvoll	Alden - Værlandet	Passasjer	Fjord1 AS

Dette er kontraktar som alle har utløp 30.04.22 og opsjonar for forlenging av driftsperiode er teken ut.

#### 1.2. Politiske vedtak i Sogn og Fjordane fylkeskommune knytt til båtanbodet

Frå økonomiplan 2019-2022 vedteken i fylkestinget i Sogn og Fjordane i desember 2018 framgår følgjande:

«Nye anbod på lokal- og ekspressbåttenester startar opp med drift frå 1. mai 2022. Det er venta at krav til utslepp, universell utforming m.m. kan gje ein kostnadsvekst på opp mot 100 mill. kr årleg. I 2022 er det derfor lagt inn ein auke på 70 mill. kr for perioden mai-desember.»

Fylkestinget i Sogn og Fjordane vedtok 24.04.2019 i sak 10/2019 følgjande:

1. Fylkesrådmannen får fullmakt til å gjennomføre tilbodskonkurransen for tenestekjøp av hurtigbåtruter frå 1. mai 2022, innanfor rammene av gjeldande økonomiplan. Det vert lagt til grunn at heilårseffekten av krav knytt til klima, miljø og universell utforming vert innarbeidd i økonomiplanen.
2. Rutetilbodet skal vidareførast på dagens nivå og i tråd med føringar i RTP 2018-2027 og FT-sak 11/10;
  - Ordninga med å legge inn opsjonsruter i tenestekjøpet, der kommunane får høve til å kjøpe ekstraruter utover fylkeskommunalt minstilbod, skal vidareførast.



- Fylkesrådmannen får fullmakt til å vidareføre ordninga med felles rute- og ambulansébåt i Florabassenget
  - Aktuelle rutejusteringar skal vurderast
3. Sogn og Fjordane fylkeskommune vil ha ned utsleppa frå hurtigbåtane i Sogn og Fjordane. Dette er ei naturleg vidareføring av satsinga på utsleppsfrie ferjer og hydrogenprosjektet fylket har arbeidd med. Ein ber fylkesrådmannen komme tilbake med ei sak i juni kor punkta under er utgreidd, tidsnok til anbudsutlysinga i haust.
    - Sogn og Fjordane fylkeskommune lyser ut anbudsruta Florø-Måløy- evt Selje t/r som et nullutslipps/lågutslepps anbod for hurtigbåtar. Er dette aktuelt for andre ruter, vert desse å lyse ut på same måte.
    - Ruta må ha ein frekvens som gjer arbeidspending mellom Florø, ytre Bremanger og Vågsøy (evt. Selje) enklare enn i dag, både på dag- og kveldstid.
    - Fylkesrådmannen må vurdere kva som må til for å kome i posisjon til statlege støtteordningar som til dømes Enova.
  4. For å bidra til utvikling og implementering av klima- og miljøvenleg teknologi skal føringane frå RTP vedkomande klima- og miljøtiltak innfriast så langt det er teknisk og økonomisk mogleg.
  5. Ev. tilskotsmidlar frå eksterne finansieringsordningar knytt til klima og miljø skal kome i tillegg til ordinære midlar.
  6. Standard og nivå på materiell og infrastruktur skal vidareførast, men tidsriktige løysingar skal søkast. Kapasitet og utforming må justerast i forhold til forventa behov.
    - Eldre båtar med mangelfull universell utforming må fasast ut med meir tidsriktig materiell.
    - Fart på båtane må vurderast opp mot hensiktsmessig klassifisering av farty og rutefunksjon.
    - Kaiar, venterom og trafikknutepunkt skal vidareutviklast med omsyn til universell utforming og trafikktryggleik.
  7. Større endringar i kjøpet som krev utvida rammer skal godkjennast av fylkestinget.
  8. Fylkesrådmannen kan avgjere innkjøpstekniske spørsmål som t.d. tildelingskriterium, avtaleperiodar, overgangsordningar og inndeling i rutepakkar.
  9. Fylkesrådmannen kan avgjere fagspørsmål som t.d. fartøy, fart, universell utforming, rutetider, kapasitetsbehov og liknande.
  10. Fylkestinget legg følgjande plan for det vidare arbeidet til grunn for den vidare politiske handsaminga av saka, med sak til samferdsleutvalet 17. juni og 1. oktober:
    - Des 18 – april 19: Utarbeiding av nasjonal rettleiar for hurtigbåtanbod
    - Mai – august: Utarbeiding av utkast til konkurransegrunnlag
    - Juni: FT-sak 4. juni, hovudutval for samferdsle 17. juni
    - Sep: Høyring konkurransegrunnlag
    - Okt: Hovudutval for samferdsle 1. oktober
    - Okt: Omarbeiding konkurransegrunnlag
    - 20. nov: Utsending av konkurransegrunnlag
    - Ca. 1. mars: tilbodsfrist
    - Ca. 1. mai: tildeling 2 år før oppstart
    - 1. mai 2022: Oppstart alle nye kontraktar
  11. Fylkestinget ber administrasjonen innarbeide i anbodet at tilbydar sjølv skal presentere ein plan for gradvis nedtrapping av utslepp i kontraktperioden, enten ved utskifting av materiell, energi- og miljøeffektivisering eller andre tiltak.

Fylkestinget ber i tillegg administrasjonen vurdere moglegheitene for å innføre ein CO2-bonus.

12. Fylkestinget ber administrasjonen lyse ut anbodet på ein måte som synleggjer skilnaden i kostnad mellom null/lågutslepp og konvensjonell teknologi.

Saka var oppe att i fylkestinget i 04.06.19. I sak 26/19 vedtok fylkestinget følgjande:

1. Ved utlysing av kontraktar for nye båtruter, skal det inviterast til lågast mogleg utslepp på alle ruter. Utlysinga må organiserast slik at dei tilboda som totalt sett gjev best nytte/kostnad vinn fram. Både klima/miljø, økonomi og driftsopplegg skal vektleggast.
2. Rute mellom Florø-Måløy-Selje vert lyst ut i anbodet med opsjonar på utvida frekvens/pendlarrute.
3. Det skal leggast til rette for å kome i posisjon til statlege støtteordningar for nye klima- og miljøtiltak.

## Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet, i tråd med gjeldande delegasjonsreglement.

## Vurderingar og verknader

### 2. Innretning i konkurransegrunnlag for nye båtkontraktar

Administrasjonen i Sogn og Fjordane fylkeskommune har hausten 2029 utarbeidd utkast til konkurransegrunnlag for båtrutene, inndelt i tre ulike kontraktar:

Rutepakke 1: Krav om nullutslepp på 4 hurtigbåtar frå 01.05.24

Rutepakke 2: Krav om nullutslepp 4 båtar frå 01.05.24. I tillegg til 2 mindre båtar utan krav om nullutslepp

Rutepakke 3: Samtlege båtar (mindre båtar) utan krav om nullutslepp (konvensjonelt drivstoff)

I forhold til dei to rutepakkane der det er krav om nullutsleppsfartøy frå 01.05.24 vil operatørane stå fritt med omsyn til miljøteknologi i perioden frå kontraktoppstart 01.05.22 til 01.05.24. Tanken bak dette skiljet er vurderinga av at nullutsleppsteknologien først vil vere moden frå 2024.

Administrasjonen har vidare utarbeidd kostnadsvurdering knytt til kravet om nullutslepp. Her har administrasjonen støtta seg på konsulentselskapet Rambøll.

Nemnde konkurransegrunnlag vart 18.09.19 sendt ut på høyring til marknaden. Sogn og Fjordane fylkeskommune mottok tilsaman 17 høyringssvar. Tilbakemeldingane var sprikande og gav ikkje noko tydeleg svar på om det lot seg gjere å halde seg innanfor den økonomiske ramma for kontraktane.

Prosjektlear valde på denne bakgrunn den 15.10.19 å hyre konsulentselskapet DNV GL til å gjennomføre ei risikovurdering av konkurransegrunnlag og kostnadsestimat. Vurderinga frå DNV GL vart levert 30.10.19 og følgjer vedlagt saka.

### 3. DNV GL sine vurderingar

Prosjektlear vil i det følgjande kort oppsummere DNV GL sine vurderingar:

- Driftsrisiko

DNV GL vurderer at igangsetting av drift med nullutslepp frå 01.05.24 er «krevende, men ikke urealistisk». På generelt grunnlag vert det imidlertid vurdert at det vil vere «en betydelig sannsynlighet for driftsavbrudd, spesielt i en introduksjonsfase». DNV GL skriv mellom anna følgjande:

«Det er imidlertid stor sannsynlighet for at hydrogenløsninger vil tilbys og potensielt vinne frem på de fire hurtigbåtene til Bergen. Det er dermed ikke usannsynlig at eventuelle innkjøpringsproblemer med helt ny teknologi slik som hydrogen, vil kunne sette flere fartøy ut av drift samtidig.»

- Prosessuell risiko (risiko i høve gjennomføring av konkurransen)

DNV GL har fleire innvendingar knytt til ansvarsfordeling mellom oppdragsgjevar og tilbydar. Dette er forhold som både er risikoelement i høve sjølve gjennomføringa av konkurransen og som kan påvirke tilbudspris (risikoprising).

- DNV GL vurderer generelt at mykje ansvar og risiko er lagt på operatør og at det er urealistisk at tilbydarane skal avklare desse usikkerheitselementa før tilbodsinnlevering våren 2020. Det vert i den samanheng vist til at det «kreves en ikke ubetydelig prosess for å klarere kva det vil være plass til og tillatelse/mulighet for å oppføre/bygge om på kaiene».

- Det blir også vist til regulatorisk usikkerheit som vil kunne påvirke risikoen: «Selv om hydrogen kan være best egnet på denne typen samband, minner vi om at utviklingen av et egnet regelverk for hydrogendrevne fartøy fortsatt er i startgropen. Det vil ikke være rett frem for aktørene faktisk å forplikte seg til slike løsninger allerede våren 2020.»

- DNV GL er også tydeleg på at det krevst ein del arbeid for å skape forutsigbarheit knytt til eventuell støtte frå Enova: «Herunder er det DNV GLs vurdering at det må utformes en såkalt «Enova-modell» som estimerer og hensyntar omtrentlig støttenivå i tilbudsfasen og tilbudsevalueringen». Det vert imidlertid også peikt på at tidslinja for å få ein Enova-søknad behandla og eventuelt styrehandsama vil vere krevjande med tanke på tidsplanen som er lagt til grunn.

Totaliteten i den prosessuelle risikoen skildrar DNV GL slik: «Total arbeids- og ansvarsbyrde som legges på tilbyder, og forhold som må avklares før tilbudsfrist, er etter vårt skjønn svært stor – langt større enn det vi har sett i fergeanbud.»

- Økonomisk risiko

Som nemnt over vil prosessuelle risikofaktorar nødvendigvis påvirke økonomisk risiko slik at desse må sjåast i samanheng.

DNV GL vurderer at fylkeskommunen sitt anslag for meirkostnader knytt til nullutsleppsteknologi virkar lågare enn det dei reelt sett kan vise seg å bli. Det vert i den samanheng vist til følgjande forhold:

- Kostnader til kaitilpassing, som DNV GL vurderer kan vere betydelege, er ikkje medrekna i kostnadsestimatet

- DNV GL vurderer at batteribankkostnadene som fylkeskommunen har lagt til grunn er underestimert.

- DNV GL vurderer støttepotensialet frå NOx-fondet som vesentleg lågare enn estimert

- DNV GL peikar på at potencialet for støtte frå Enova framstår som veldig uklart og viser til usikkerheit knytt til spørsmålet om Enova i det heile tatt kan innvilge støtte til hydrogenfartøy.

- DNV GL skriv at «det vil være svært utfordrende for tilbyderne å skulle prise usikkerhet og teknologirisiko innen mars 2020». Denne risikoen, som dei nødvendigvis må prise i tilboda, er ikkje teken med i estimata.

#### 4. Prosjektlear si vurdering av risikoreduserande tiltak

DNV GL sitt notat konkluderer med betydeleg risiko og prosjektlear vurderer risikoreduserande tiltak som heilt nødvendige.

Det er tre moment som vil vere spesielt viktige i høve val av tiltak:

- DNV GL si vurdering av at det vil «være svært utfordrende for tilbydere å skulle prise usikkerhet og teknologi risiko innen mars 2020.»
- DNV GL si vurdering av at det å «endre miljømodell på nåværende tidspunkt vil åpenbart være en stor inngripen som høyst sannsynlig vil medføre forsinkelser sammenlignet med nåværende tidsplan»
- Behov for å arbeide vidare med å sikre finansiering frå Enova.

Etter prosjektlear si vurdering vil det risikoreduserande tiltaket som ivaretar alle desse omsyna vere det som er omtalt i notatet pkt. 5.2:

«Dersom det er akseptabelt fra et anskaffelsesperspektiv, kan en også vurdere å lyse ut en kort standard kontrakt uten særskilte nullutslippskrav eller ambisjoner. Dette ser vi spesielt som et relevant virkemiddel dersom man finner det nødvendig å gjøre betydelige endringer av konkurransegrunnlag og forutsetninger for anbudet (herunder tiltak som reduserer risiko og arbeid for tilbyder, som for eksempel nettoppgraderingsmodell, kartlegging av tiltaksmuligheter på kaier, osv.), og at det ikke er tilstrekkelig tid til å få dette på plass i den anbudsprosessen som skal lede frem til oppstart med nye ruter fra våren 2022. Dette vil også være et virkemiddel for å redusere risiko for tilbyderne, med tanke på å gi tid for regelverksutvikling for hydrogen spesielt, samt generell teknologimodning og konseptutvikling for nullutslippsteknologi på hurtigbåter.»

Dette er også i tråd med innspel motteke frå Fjord1 i samband med høyringsprosessen.

Vidare gjev dette tid til meir inngåande dialog med marknaden, andre oppdragsgjevarar (fylkeskommunar og Statens vegvesen) og statlege stønadsaktørar. Slik kan vi bidra til fortsatt teknologiutvikling, risikoreduksjon i marknaden og ei betre avklaring av statleg medfinansiering av dei naudsynte tiltaka.

**Økonomi:** Saka har stor relevans

**Klima:** Saka har stor relevans

**Folkehelse:** Ikkje relevant

**Regional planstrategi:** Ikkje relevant

#### Konklusjon

Prosjektlear rår til at dei nye miljøanboda i Sogn og Fjordane vert gjennomført som ein to-steps prosess der drifta i ein overgangsperiode vert løyst med separate kontraktar med konvensjonelt drivstoff. Det vert samstundes jobba fram ein konkurransegrunnlagsmodell for miljøkontraktar som skal gjelde i tida etter 2024. Prosjektlear vurderer at ein ikkje bør låse seg til at samtlige miljøkontraktar har oppstart i 2024, då gradvis oppstart av miljøkontraktane kan vere føremålstenleg for å redusere risiko. Prosjektlear vurderer difor at desse bør ha oppstart i perioden mellom 2024 og 2026. Dei nye miljøkontraktane skal basere seg på ambisjonsnivå vedteken av fylkestinget i Sogn og Fjordane.

**Memo til:**  
Rune Haugsdal

**Kopiert til:**  
Karl Inge Nygård

**Memo Nr.:** 111CNWWZ-7/ MAWOL  
**Fra:** Martin Christian Wold  
**Dato:** 2019-10-30  
**Skrevet av:** Martin Christian Wold, Nikolai  
Hydle Rivedal

## Vurdering av planlagt hurtigbåtanbud i Sogn og Fjordane

### 1 BAKGRUNN FOR OG BESKRIVELSE AV OPPDRAGET

Påtroppende fylkesrådmann i Vestland har bedt DNV GL om å vurdere risikoen for at prisnivået for et nært forestående hurtigbåtanbud med nullutslippskrav i Sogn og Fjordane fylkeskommune vil overstige kostnadsrammene som er satt for denne driften. Videre er DNV GL bedt om å belyse risiko for driftsavvik ved krav om nullutslippsløsninger. Det er også ønskelig, dersom mulig, at DNV GL påpeker muligheter for konkrete risikoreduserende tiltak med tanke på utforming av anbudet og konkurransegrunnlaget.

Utforming av et anbud som har til hensikt å kontraktfeste, og potensielt også realisere, de aller første hurtigbåtene med nullutslippsteknologi i Norge er en tidkrevende og omfattende prosess. Vi viser her til omfanget av oppdragsgiversidens tid og innsats, samt DNV GLs bistand, i for eksempel Statens vegvesens utviklingskontrakt for verdens første hydrogenferje, eller i utforming av konkurransegrunnlaget for ferjer i Hordaland. Utgangspunktet for denne aktuelle hurtigbåtutlysningen er ikke helt ulik disse, men utlysningens tidsrammer og aktuelle teknologiske løsninger (inkl. blant annet hydrogendrift) gjør at oppdragsgivers ønske om å vurdere risiko er høyst berettiget etter vært skjønn. Vi understreker her at DNV GL kun har hatt 2 uker på seg for å sette seg inn i relevant dokumentasjon samt gjennomføre vurderingene som presenteres i notatet. DNV GLs vurderinger må sees i lys av dette og må ikke anses som en utfyllende gjennomgang og kvalitetssikring av konkurransegrunnlaget. Vi tar videre forbehold om at det kan være forhold vi har misforstått i dokumentasjonen vi er blitt forelagt.

**I kapittel 6 er det gitt en to siders oppsummering av hele notatet, med vekt på det vi anser som de mest fremtredende risikoelementene ved anbudet.**

### 2 VURDERING AV ØKONOMISK RISIKO FOR ANBUDET

Vi er gjort kjent med at Sogn og Fjordane i dag betaler om lag 130 MNOK (per år) for hurtigbåttjenester, og at det ifbm. det nye anbudet er åpnet for inntil 230 MNOK per år fra 2022. Slik vi forstår det er oppstart for nye kontrakter fra våren 2022, mens krav om nullutslipp først trer i kraft våren 2024.

#### 2.1 Gjennomgang av kostnadsanslag for nullutslipp

DNV GL har gått gjennom Rambølls og fylkeskommunens estimat for merkostnader for nullutslippsteknologi på de ulike rutepakkene. Gjennomgangen er presentert i Vedlegg A. Oppsummert for rutepakke 1 er DNV GL av den oppfatning av fylkeskommunens estimat for merkostnader knyttet til hydrogendrift synes å være robust, fortrinnsvis fordi hydrogenprisen og investeringskostnadene som legges til grunn virker representative. Det er vanskeligere å konkludere for batteridrift, særlig på grunn av høy usikkerhet rundt valg av teknisk løsning og infrastrukturkostnader.

## Side 2 av 18

Rambøll estimerer betydelig høyere infrastrukturkostnader enn fylkeskommunen, og anbefaler også at 50 % påslag på deres estimerte infrastrukturkostnader legges til grunn. I tillegg kan kostnader for inngrep, ombygging *på kai* etc. i forbindelse med infrastruktur være betydelige, i særlig grad for elektrisk drift, og vi kan ikke se at dette er tatt høyde for i det hele tatt. DNV GL mener at merkostnaden beregnet for hydrogendrift - **70 MNOK/år** - er et representativt anslag for merkostnader for nullutslipp på rutepakke 1, og basert på forelagt informasjon vil vi fraråde å legge til grunn at elektrifisering kan gjennomføres rimeligere. Vi kan ikke utelukke at dette vil være mulig men DNV GLs vurdering er at Fylkeskommunens eget estimat på 45 MNOK/år for batterielektrisk drift er lite robust og svært optimistisk. Oppsettet for teknisk realisering (forutsetter byttebatterier underveis) er også ukjent per dags dato.

For rutepakke 2 – der både Rambøll og fylkeskommunen konkluderer med batterielektrisk drift som mest gunstige løsning, ender fylkeskommunen på en merkostnad på **25,3 MNOK/år**. Det er generelt lagt til grunn bruk av batteribanker på kai for å unngå dyre nettoppgraderinger. Batteribankkostnadene som fylkeskommunen har lagt til grunn synes lave, og DNV GL vurderer det slik at merkostnaden derfor mest sannsynlig er underestimert.

Om estimert merkostnad for batteridrift på rutepakke 2 burde være høyere, og vi holder på vurderingen om at 70 MNOK/år er merkostnaden for rutepakke 1, er det ikke usannsynlig at total merkostnad ligger over 100 MNOK/år. Ambisjonene om nullutslipp på rutepakke 1 og rutepakke 2 samlet sett kan derfor kostnadmessig se ut til å ligge *over* rammen for merkostnader. Merk imidlertid at potensiell støtte fra virkemiddelapparatet eller annen støtte fra staten ikke er regnet inn (diskuteres nedenfor).

## 2.2 Vurdering av eventuelle andre kostnadselementer en bør ta høyde for

Fylkeskommunen har i sitt anslag tatt med de fleste relevante kostnadselementer knyttet til hydrogen- og batteridrift. Ett kostnadselement som vi imidlertid ikke kan se belyst er kostnader for inngrep på kaier i forbindelse med utbygging av infrastruktur og potensielt endrede fartøydesign. Både i tilfelle ladeutstyr, batteribanker og evt. hydrogenproduksjons- og bunkringsanlegg vil det være store og tunge komponenter som må på plass på kaiene, og nye løsninger vil fremtvinge vesentlige tilpasninger og/eller utbygginger av både selve kaien og omkringliggende områder. Vi har ikke regnet på hvor mye dette kan utgjøre i forhold til merkostnaden for selve teknologien, men det kan ikke utelukkes at det vil være betydelig.

## 2.3 Potensiale for støtte fra virkemiddelapparatet

Vi er ikke kjent med at fylkeskommunen har sammenfattet en søknad til Enova ennå. Vi er også usikre på om Enova har en tydelig idé om hvorvidt og eventuelt hvordan støtte til hydrogenløsninger for skip skal kunne innvilges. Enova innvilger støtte til eier av objektet (infrastruktur på land eller teknologi på skip) og har som prinsipp at deres støtte skal være utløsende. Dette skaper noen utfordringer for å få utløst støtte i forbindelse med en anbudskonkurranse. Enova-støtte til batteriløsninger (og i den sammenheng primært ladeinfrastruktur for fylkeskommunens vedkommende) har blitt en veletablert ordning, men dette krever en rekke tilpasninger av konkurransegrunnlaget for å kunne gjennomføres på en tilfredsstillende og forutberegnelig måte. Herunder er DNV GLs vurdering at det må utformes en såkalt «Enova-modell» som estimerer og hensyntar omtrentlig støttenivå i tilbudsfasen og

tilbudsevalueringen. Enova-støtte til batteriløsninger burde i prinsippet altså være mulig, men det er ikke gitt at en søknad for anvendelse på hurtigbåt vil tilfredsstillende Enovas kriterier om lønnsomhet. Tidslinjen for å få en Enova-søknad behandlet og evt styrebehandlet vil også være krevende med tanke på planlagt tidspunkt for utlysning, i lys av kravet om at Enova-støtten skal være utløsende, og dermed i utgangspunktet bør være klarlagt før nullutslippskrav settes. Dette bør det imidlertid være mulig å løse med et varsel i konkurransegrunnlaget om at ny informasjon rundt dette vil komme i god tid før tilbudsfrist (inkludert noen rammer som beskriver utfallsrommet).

Etter det vi har forstått har det allerede kommet avklaringer fra NOx-fondet til fylkeskommunen angående støttemulighet og tilnæringsmåte i den aktuelle utlysningen. NOx-fondet støtter i utgangspunktet NOx-reduserende tiltak på fartøyene etter søknad fra rederiene, og erfaringsmessig vil det være mulig å innrette utlysningen slik at krav som bidrar til lavere NOx-utslipp ikke vil utelukke støtte. Dette fordrer blant annet at støtteavklaring foreligger før kontrakter tildeles. Støttepotensialet vurderes imidlertid som vesentlig lavere enn de summene som er beregnet i Rambøll-rapporten, blant annet som følge av at støttemuligheten til nybygg med byggestart fra og med 2021 er begrenset, jf. ikrafttredelse av internasjonale krav (tier III). Selv om NOx-fondet har avsatt en støtteramme på 50 MNOK til utlysningen, så anser vi nok ut ifra de faktiske tiltaks- og støttemulighetene at om lag halvparten (25 MNOK) er et mer realitetsorientert estimat for NOx-fond-støtte. Støttepotensiale fra NOx-fondet utgjør altså mindre enn **2 MNOK/år**. Det vises for øvrig til nærmere informasjon fra NOx-fondet til fylkeskommunen om støttemulighetene i den aktuelle utlysningen.

## 2.4 Potensiale for annen støtte fra staten

Sammen med føringene fra Stortinget om at det skal stilles krav til null- og lavutslippsløsninger for hurtigbåter er det også gitt tydelige signaler om at tilhørende merkostnader for fylkeskommunene til en viss grad skal kompenseres. Dette er imidlertid p.t. ikke nærmere konkretisert så langt vi er kjent med. Her ligger det altså muligens også et betydelig potensiale for støtte, men det er ukjent for DNV GL hvorvidt og evt. i hvilken grad Sogn og Fjordane fylkeskommune har forskuttert en slik støtte i sitt vedtak om å øke kostnadsrammene med 100 MNOK. Det er på nåværende tidspunkt ikke mulig å kvantifisere hva en slik støtte vil kunne bli, men DNV GL antar at dersom dette realiseres, er det sannsynlig at omfanget vil utgjøre en betydelig andel av de faktiske merkostnader som kan knyttes til selve miljøteknologiene. Både med tanke på dokumentasjon opp mot en eventuell støtteordning, men også som innspill til selve utformingen av en slik eventuell støtteordning, vil det være formålstjenlig for fylkeskommunen å gjennomføre en konkurranse med to alternative tilbud: én med og én uten nullutslippsløsninger).

I forbindelse med elektrifiseringen er ferjer kan eksempelvis 1000 NOK/tonn CO<sub>2</sub> (forenklet skille mellom «billige» og «dyre» klimatiltak) benyttes som et mulig holdepunkt for støtteandel fra staten for å dekke fylkeskommunenes merkostnader. Rambøll beregner et utslipp fra dagens produksjon på rundt 21600 tonn CO<sub>2</sub> for rutepakke 1 og rundt 3500 tonn CO<sub>2</sub> for rutene som er planlagt med nullutslipp for rutepakke 2. Med 1000 NOK/tonn CO<sub>2</sub> gir dette en potensiell støtte på inntil 25100 tonn x 14 år x 1000 NOK/tonn = 350 MNOK om dette statlige støttereimet skulle bli realisert. Dette regneeksempelet er kun ment som illustrasjon på hvilken størrelsesorden som kan være aktuell for slik støtte, men det kan være helt andre prinsipper eller begrensninger som i realiteten vil være dimensjonerende, dersom en slik ordning i det hele tatt realiseres.

### 3 VURDERING AV TEKNISK RISIKO OG RISIKO FOR DRIFTSAVBRUDD SOM FØLGE AV NULLUTSLIPPSKRAVENE

DNV GL's oppfatning er at tidspunkt for igangsettelse av drift med nullutslipp for hurtigbåter (dvs. fra 01.05.2024) er krevende, men ikke urealistisk. At hurtigbåter med nullutslipp vil kunne utvikles og settes i drift innen dette tidspunktet er sannsynlig, men omfanget det legges opp til i utlysningen, inkl. fire nullutslippsfartøy på det som er blant Norges mest energikrevende hurtigbåtruter, er utfordrende. Selv om hydrogen kan være best egnet på denne typen samband, minner vi om at utviklingen av et egnet regelverk for hydrogendrevne fartøy fortsatt er i startgroen. Det vil ikke være rett frem for aktørene faktisk å forplikte seg til slike løsninger allerede våren 2020.

På helt generelt grunnlag er DNV GLs erfaringer og vurdering at det vil være en betydelig sannsynlighet for driftsavbrudd, spesielt i en introduksjonsfase, når ny teknologi tas i bruk. Dette underbygges også av høringsinnspill der flere er tydelig på at det er ønskelig med en betydelig innkjøringsfase med sanksjonsfritak. Teknologirisiko i seg selv kommer man ikke utenom når en skal introdusere ny teknologi, men det er etter vårt syn særlig to forhold som forsterker det totale risikobildet i dette tilfellet;

- det legges opp til at nullutslippsteknologi, samt «nye» fartøyskonsepter, skal introduseres samtidig på et betydelig antall og andel av hurtigbåtene,
- en kan ikke forvente at fartøyene bygges med redundante fremdriftsløsninger ombord slik vi er vant med fra de elektriske ferjene. På ferjer er det i stor grad mulig å opprettholde rutetilbudet (med hovedfartøy) på tross av feil med nullutslippsteknologi på fartøy eller på land, fordi det også er installert fullt redundant konvensjonell fremdriftsteknologi.

Vi vet ikke hva slags teknologi og detaljerte løsninger som vil vinne frem i en utlysning som dette; ulike tilbydere vil sannsynligvis konkludere ulikt basert på ulike vurdering av teknologimodenhet, ulike strategiske hensyn, risikovillighet, valg av teknologipartnere og en rekke andre forhold. Det er imidlertid stor sannsynlighet for at hydrogenløsninger vil tilbys og potensielt vinne frem på de fire hurtigbåtene til Bergen. Det er dermed ikke usannsynlig at eventuelle innkjøringsproblemer med helt ny teknologi slik som hydrogen, vil kunne sette flere fartøy ut av drift samtidig. Avhengig av valgt løsning (for eksempel flytende vs komprimert) for hydrogendrift, eller eventuelt felles ladested for ulike batteridrevne fartøy, vil også et eventuelt problem i forsyningskjeden kunne ramme flere av rutene samtidig. Muligheten for samtidige instillinger av hovedfartøy er reell, spesielt i en innkjøringsfase, og oppdragsgiver må ta stilling til i hvor stort omfang dette kan aksepteres. Herunder bør en vurdere om kravene til reservemateriell er tilstrekkelige (DNV GL har ikke hatt anledning til å gjøre noen vurdering av dette), og hvilke andre typer avlastende tiltak (for eksempel alternativ transport) som kan være relevante og akseptable.

Vi har i det ovenstående påpekt risikoen ved introduksjon av nullutslippsteknologi på mange fartøy og samband samtidig. På den andre siden må vi understreke at det er vanskelig å forsvare investeringer i forsyningskjede for hydrogen uten at det samles et visst volum. Dette er en krevende balansegang for oppdragsgiver.

Det er ikke mulig på nåværende tidspunkt med særlig sikkerhet å tallfeste risiko for driftsavbrudd for hurtigbåter med nullutslippsteknologi. Det man imidlertid med rimelig trygghet kan si er at **det vil være svært utfordrende for tilbyderne å skulle prise usikkerhet og teknologirisiko innen mars 2020** (dagens tilbudsfrist). Selv om det i senere tid er gjort betydelig teknologimodning gjennom for eksempel utviklingsprosjektet til Sør-Trøndelag Fylkeskommune, er det fortsatt en rekke usikkerheter tilbyderne må forholde seg til. Spesielt på regelverkssiden og forsyningsssiden (hydrogen og strøm) vil det våren 2020 fortsatt være betydelige usikkerheter som vil kunne ha stor innvirkning på systemdesign og evne



til å realisere prosjekter og sette fartøy i drift iht. fremdriftsplan. Dette vil resultere i økt prising av risiko, da tilbyderne til en viss grad må ta høyde for blant annet høye hydrogenpriser, kostnadsoverskridelser for tilknytning til strømmettet, behov og tillatelse for tilpasning av ferjekaier (av ukjent tilstand) og omkringliggende områder, sanksjoner som følge av innstillinger, forsinkelser, manglende oppfyllelse av nullutslippskriteriet, innleie av ekstra reservefartøy i perioder, og i verste fall konsekvensene ved heving av kontrakt fra oppdragsgivers side.

## 4 FORSLAG TIL RISIKOREDUSERENDE TILTAK

Med tanke på evaluering og tildeling av kontrakt er det i høringsutspillet lagt opp til en enkel tilnærming med (kun) et funksjonsbasert minstekrav om nullutslipp. Det er heller ikke lagt opp til at oppdragsgiver tar noe risiko med tanke på hva som skal legges til grunn av støtte fra virkemiddelapparatet, og dette blir opp til tilbyder å vurdere mulighetene for og eventuelt prise inn. I sum reduserer dette behovet for prosedyre- og kontraktsbestemmelser samt mekanismer og vedlegg, for eksempel sammenlignet med det Skyss er kjent med fra sine ferjeandbud. På den andre siden kan det bidra til å drive opp risikoprising, og det hever terskelen for å delta i konkurransen.

Samtidig er DNV GLs vurdering at et absolutt krav om nullutslipp for slik drift (hurtigbåt over korte og lange strekninger) og i et slikt omfang (6 ruter av 8 i rutepakke 1 og 2, avhengig av hvordan man teller ruter) som det legges opp til i denne kontrakten på nåværende tidspunkt (med kort tid til tilbudsfrist) innebærer en betydelig risiko både for oppdragsgiver og tilbydere, slik beskrevet tidligere. Utvikling og valg av en robust miljømodell for et slikt anbud er krevende og etter vårt syn svært kritisk for å balansere risikovillighet hos begge parter og samtidig sikre godt miljøresultat. Vi er ikke kjent med i hvilken grad andre utlysingsformer har vært vurdert, men DNV GL mener at i alle fall følgende alternative modeller kunne vært vurdert, dersom en hadde tid:

1. Evalueringsmodell med vektlegging av energi og miljø. Dette vil imidlertid kreve betydelig innsats med å endre konkurransegrunnlaget, herunder utarbeidelse av nye vedlegg (Miljøbudsjett). En slik evalueringsmodell ville muliggjort en risikovurdering fra rederienes ståsted om hvor langt de var villige til å strekke seg. Dette er imidlertid også en modell der man ikke har full kontroll på kostnadene, og utfallsrommet med tanke på antall fartøy med nullutslippsteknologi er også usikkert.
2. En bonusmodell der tilbyder kan kalkulere inn en ekstra inntekt som er proporsjonal med utslippsreduksjonen. Kan evt gjennomføres i kombinasjon med et minstekrav som ville gi stor sannsynlighet for noe nullutslippsteknologi, mens bonusmodellen fungerer som et sterkt insitament for å implementere ytterligere miljøteknologi dersom dette etter hvert vurderes mulig. Dette ville gitt tilbyderne mer tid for å ta en beslutning på ny teknologi, og muligens også i større grad åpne for Enova-støtte.
3. Skyss har også nevnt en tenkt modell der en spesifiserer en fastpris for oppdraget (for eksempel 230 MNOK/år), og tilbyderne i utgangspunktet kun konkurrerer på miljøkriterier/andel nullutslippsteknologi. Videre har Skyss indikert at en kunne fastsatt et maksimalt/beste miljønivå der ytterligere forbedringer ikke premieres i anbudet, men der tilbyder står fritt til å tilby en lavere pris enn den definerte fastprisen for anskaffelsen (nettotilskuddet). I et slikt tilfelle vil tilbudet med laveste pris vinne. Dette er en ny modell som ikke har vært utprøvd i ferje/hurtigbåtmarkedet (i hvert fall ikke som DNV GL er kjent med), men den vil likevel gjenbruke mange elementer som er velkjent blant tilbyderne og oppdragsgiverne i ferjesektoren. En vil måtte definere en evalueringsmodell med tildelingskriterier med et Miljøbudsjett og

implementere metodikk for beregning av utslipp og energi, samt sannsynligvis et sanksjonsregime knyttet opp til CO<sub>2</sub> og/eller energi/NO<sub>x</sub>. Slik sett er det ikke unaturlig å se på det som en variant av alternativ 1 over, og det vil i hovedsak være snakk om mindre tilpasninger av velprøvde anbudsmaler.

En konkret utfordring som må løses for en slik modell er å fordele den totale kostnadsrammen til oppdragsgiver over de tre rutepakkene. Dette vil være en krevende øvelse, da det ikke sjelden er betydelige forskjeller mellom oppdragsgivers byggherreoverslag og tilbydernes tilbud. Det er også ulike prinsipper som kan legges til grunn for oppdragsgivers fordeling; en intensjon om å utløse tiltak med liknende kostnadseffektivitet (kr/tonn CO<sub>2</sub>) i hver pakke, eller en intensjon om å utløse/legge til rette for spesifikke teknologier på spesifikke samband/rutepakker (innovasjonsrettet). Om en kan finne en tilstrekkelig forutberegnelig måte å sikre seg rom for å justere fordelingen av kostnadsrammene mellom rutepakke underveis i forhandlingene vil det være en stor fordel.

En annen potensiell nedside er at en gitt fastpris vil kunne være kostnadsdrivende dersom tjenesten kunne vært levert rimligere, men dette vil mest sannsynlig løses med mekanismen som gir mulighet for å tilby en prisrabatt. Gitt den tilsynelatende tydelige føringen om å holde seg innenfor en bestemt kostnadsramme for anbudet, er DNV GLs initielle vurdering at Skyss sitt forslag er godt og vi anbefaler at en utreder dette alternativet i detalj for eventuell anvendelse, for å sikre at det er praktisk gjennomførbart.

Vi understreker igjen at valg av miljømodell må baseres på nøye vurderinger av hele konkurransegrunnlaget, da krav og mekanismer på miljø kan skape uheldige incentiver og mekanismer i andre sammenhenger (f. eks insentiv for å kansellere avganger for å spare utslipp og unngå miljøstrafker). Dette gjelder spesielt når nye miljømodeller vurderes. Det er sikkert også flere andre utfordringer som må håndteres med innføring av en slik ny modell.

Vi vil og understreke at det er flere ulike måter å gjennomføre en slik konkurranse på, med tilfredsstillende og liknende utfall. Å endre miljømodell på nåværende tidspunkt vil åpenbart være en stor inngripen som høyst sannsynlig vil medføre forsinkelser sammenlignet med nåværende tidsplan. Eventuelle ulemper som følger av dette må vurderes av oppdragsgiver.

Uavhengig av hvilken miljømodell som velges er vår anbefaling å legge opp til krav om (eller anledning til) at tilbyderne leverer alternative tilbud (med og uten nullutslippskrav/ambisjoner). For eksempel kan en følge prinsippene etablert av Møre og Romsdal fylkeskommune der oppdragsgiver står fritt til å velge mellom beste tilbud med miljøteknologi og beste tilbud uten miljøteknologi. Dette er den eneste måten (muligens med unntak av alternativ 3 over) DNV GL kan se at oppdragsgiver kan skaffe seg full kontroll over kostnader og samtidig sikre seg at en uansett faktisk får tilbud på hurtigbåttjenester. I tillegg vil man skaffe seg viktig dokumentasjon på faktiske merkostnader for nullutslippsløsningene, med tanke på grunnlag for etablering av eventuell støtteordning fra staten. Skyss har imidlertid gitt uttrykk for at de finner det svært vanskelig å skulle gjennomføre en konkurranse med en slik modell, med tanke på krav om forutsigbarhet i henhold til forskrift om offentlig anskaffelse. DNV GL har ikke vurdert de juridiske aspektene ved en slik konkurranseform. Dersom Skyss konkluderer med at en slik modell ikke er aktuell, anbefaler DNV GL at en likevel vurderer om det er grep som kan tas for å gjøre tildelingsmodellen tilstrekkelig forutsigbar for tilbyderne. Dette kunne f. eks vært fastsettelse av en maksimal kostnadsdifferanse mellom beste tilbud med og uten miljøteknologi (som bestemmer når miljøtilbudet vil velges), eller alternativt noen vilkår rundt en totalkostnadsramme for tilbudet med miljøteknologi.

## 5 ØVRIGE RISIKOREDUSERENDE TILTAK SOM BØR VURDERES:

Utover å vurdere andre miljømodeller i anbudet er det også andre tiltak som kan vurderes. Listen under må ikke ansees som en uttømmende oversikt, men det er et utvalg tiltak DNV GL mener er relevant å vurdere, og som det har vært mulig å identifisere innenfor den begrensede tiden vi har hatt til rådighet for denne vurderingen. Vi understreker her at vi ikke har hatt tid til å kommentere på høringsinnspillene som er kommet inn, og vi har heller ikke hatt anledning til å sammenholde dette konkurransegrunnlaget med et «state of the art» anbud innenfor fergesektoren, for å sikre at alle relevante erfaringer herfra er hensyntatt. Det er en rekke forhold og begrensninger DNV GL ikke har innsikt i for dette konkrete anbudet som vil ha betydning for hvilke av tiltakene beskrevet under (samt valg av miljømodell) som vil være mest hensiktsmessig å gjennomføre. Det er derfor på nåværende tidspunkt ikke mulig for oss å gi klare anbefalinger for eksakt hva som er best å gjøre.

1. Dersom det ikke har andre negative konsekvenser, bør en vurdere å bytte om rekkefølge på anbudene slik at tilbudsfrist og tildeling på rutepakke 1 og 2 flyttes lenger frem i tid. I tillegg (eller i stedet) bør en vurdere å differensiere tilbudsfrist og tildeling for rutepakke 1 og rutepakke 2 slik at både tilbydere og oppdragsgiver rekker å danne seg (design)erfaringer med én rutepakke først. Dette for å redusere risiko for alle parter.
2. Dersom det er akseptabelt fra et anskaffelsesperspektiv, kan en også vurdere å lyse ut en kort standard kontrakt uten særskilte nullutslippskrav eller ambisjoner. Dette ser vi spesielt som et relevant virkemiddel dersom man finner det nødvendig å gjøre betydelige endringer av konkurransegrunnlag og forutsetninger for anbudet (herunder tiltak som reduserer risiko og arbeid for tilbyder, som for eksempel nettoppgraderingsmodell, kartlegging av tiltaksmuligheter på kaier, osv.), og at det ikke er tilstrekkelig tid til å få dette på plass i den anbudsprosessen som skal lede frem til oppstart med nye ruter fra våren 2022. Dette vil også være et virkemiddel for å redusere risiko for tilbyderne, med tanke på å gi tid for regelverksutvikling for hydrogen spesielt, samt generell teknologimodning og konseptutvikling for nullutslippsteknologi på hurtigbåter.
3. Flere har pekt på at oppdragsgiver burde ta ansvar for hydrogenforsyning. Dette er ikke en urimelig forespørsel sett fra tilbydernes side, men det er også svært krevende for oppdragsgiver å skulle ta på seg denne oppgaven. Å løsrive anskaffelsen av hydrogen fra valg av løsninger på fartøy vil åpne for en suboptimalisering av løsninger, med stor risiko for økning av totalkostnader for dekning av dette gitte behovet isolert sett (om fylkeskommunen kan se dette i sammenheng med andre prosjekter vil det selvsagt telle i positiv retning). Dessuten vil ulike tilbud vil ha ulike behov for hydrogenleveranse (komprimert/flytende, mengde, lokasjoner mv.), og tildeling vil ikke finne sted på bakgrunn av vurdering av faktisk totalkostnad for oppdragsgiver. Videre kan en sette seg i en situasjon der teknologileverandør eller hydrogenleverandør mer eller mindre er gitt av utfallet av hurtigbåtanbudet, med tilhørende begrenset eller ingen konkurranse i det påfølgende anbudet for hydrogen (ref. erfaringene i Sør Trøndelag der en valgte en slik anbuds løsning for ladeutstyret for Flakk-Rørвик og Brekstad-Valset). En slik forenklet tilnærming (oppdeling av ansvar og innkjøp) kan potensielt være lovstridig og er ikke tilrådelig, men det kan godt være at det finnes måter å innrette dette på som likevel ville gitt en akseptabel gjennomføring av anbudskonkurransene.
4. Statens vegvesen benytter i sine anbud en definisjon av nullutslippsdrift som innebærer at 95 % av årlig energiforbruk kommer fra nullutslippsteknologi. Å åpne opp for at rutepakkene med krav til nullutslipp kan driftes med en viss andel av energiforbruket fra fossile eller lavutslippsdrivstoff (eksempelvis biodiesel) vil være et risikoreduserende tiltak for begge parter og DNV GL anbefaler

at en introduserer en slik definisjon også her. Det er for øvrig ikke gitt at denne prosentandelen må være den samme som Statens vegvesen benytter, og det er heller ikke gitt at den må være fast gjennom hele perioden med krav om nullutslipp. Om det tillates en viss andel fossile eller lavutslippsdrivstoff på sambandsnivå, kan operatør dekke dette enten ved å benytte konvensjonelle fartøy eller ha (mest sannsynlig forenklede) konvensjonelle systemer om bord på fartøy med nullutslippsteknologi. Det refereres for øvrig til ordlyden i kontrakten for fergesambandet Halså-Kanestråum (se Vedlegg B).

5. Når det gjelder nettilknytning er vår generelle oppfatning at en modell der fylkeskommunen tar en viss risiko for kostnadsoverskridelser, samt at de tar jobben med å innhente informasjon om mulighet for og kostnad ved ulike utbyggingsnivåer i forkant av utlysning, er en rimelig risikofordeling. Det vil også kunne bidra positivt i å stimulere til økt konkurranse da terskelen for å delta blir lavere. Oppdragsgiver må i midlertid da akseptere risiko for kostnadsoverskridelser, noe som feks har vært problematisk for Skyss i etterkant av fergeanbudene i Hordaland. Her kan nok imidlertid mye løses med bedre forventningsstyring. Vi anbefaler at oppdragsgiver tar stilling til om en vil bære denne risikoen, og evt starter kartlegging av slik informasjon og evt deler slik info med tilbyderne etter utlysning.
6. I tråd med flere av høringsinnspillene anbefaler vi at det vurderes en økonomisk kompensasjon til tilbydere som leverer kvalifiserende tilbud. Omfang bør vurderes nærmere, men et sted mellom 1-3 MNOK kan være hensiktsmessig.

## 6 OPPSUMMERING

Her sammenfatter vi de mest fremtredende risikoelementene, slik vi ser det.

- DNV GL er enig med fylkeskommunen i at nullutslipp teknisk sett kan la seg realisere i 2024 og det er store potensialer for teknologiutvikling og utslippsreduksjoner som følge av kravene som foreslås. Krav om nullutslipp er også i tråd med politiske ambisjoner på nasjonalt nivå. Den store utfordringen er etter vårt skjønne tidsløpet til tilbudsinnlevering og kontraktsignering som er svært knapt, samt ubalanse i risiko- og arbeidsfordeling mellom oppdragsgiver og tilbyderne.
- Fylkeskommunens anslag for merkostnader for nullutslipp virker å være lavere enn det de reelt sett kan vise seg å bli, særlig på grunn av lave anslag for blant annet infrastruktur knyttet til batterielektrisk drift. DNV GL mener at merkostnaden fylkeskommunen har beregnet for hydrogendrift - 70 MNOK/år – er et representativt anslag for merkostnader for nullutslipp på rutepakke 1. Vi kan imidlertid ikke utelukke at kostnaden vil bli høyere, og Rambøll har estimert nærmere 80 MNOK/år. Fylkeskommunens eget estimat på 45 MNOK/år for batterielektrisk drift for rutepakke 1 er etter vårt syn lite robust og svært optimistisk. For rutepakke 2 – der både Rambøll og fylkeskommunen konkluderer med batterielektrisk drift som mest gunstige løsning, ender fylkeskommunen på en merkostnad på 25 MNOK/år. Batteribankkostnadene som fylkeskommunen har lagt til grunn synes lave, og DNV GL vurderer det slik at merkostnaden derfor svært sannsynlig er underestimert.
- Om estimert merkostnad for batteridrift på rutepakke 2 burde være høyere enn 25 MNOK/år, og vi holder på vurderingen om at 70 MNOK/år er merkostnaden for rutepakke 1, er det ikke usannsynlig at total merkostnad ligger over 100 MNOK/år. Ambisjonene om nullutslipp på rutepakke 1 og rutepakke 2 samlet sett kan derfor kostnadmessig se ut til å ligge over rammen for merkostnader. Merk imidlertid at potensiell støtte fra virkemiddelapparatet eller annen støtte fra staten ikke er regnet inn (diskuteres nedenfor).

- Videre er blant annet kostnader for kaitilpasning ikke tatt høyde for i estimatene over, og disse kan være betydelige. Her kan fylkeskommunen kontakte Møre og Romsdal fylkeskommune, som har opplyst om flere store summer til utbedringer av ferjekaier for fire anbudspakker uten at vi kjenner detaljene, men erfaringer fra ferjekaier er naturligvis ikke direkte overførbare til hurtigbåtkaier. Vi antar at Skyss også har erfaringer fra ferjekaiene i Hordaland.
- Generelt er det viktig å huske på at tilbydere vil prise inn sin opplevde risiko i tilbudet på tidspunktet for innlevering våren 2020, selv om denne risikoen trolig vil være redusert ved oppstart i 2024. Med andre ord, dersom risiko og usikkerhet er/oppleves som høy, vil nullutslipp kunne bli priset vesentlig høyere i tilbudene våren 2020, sammenliknet med hva som blir den faktiske kostnaden i 2024. Risikoprising er etter det DNV GL kan se ikke vurdert i særlig grad, og vil utgjøre en ytterligere kostnadsøkning.
- Potensialet for støtte fra Enova er høyst uklart og potensialet for støtte fra NOx-fondet er lavt, relativt sett (~25 MNOK). Det er imidlertid ikke usannsynlig at staten vil finne andre måter å kompensere for slik satsing, og dersom en (eksempelvis) legger til grunn en støttesats på 1000 NOK/tonn CO<sub>2</sub>, så endres bildet. DNV GLs vurdering er at fylkeskommunen i et slikt tilfelle mest sannsynlig vil holde seg innenfor den skisserte kostnadsrammen. Vi kan imidlertid ikke utelukke at det motsatte vil være tilfelle, selv med et slikt omfang av støtte. Hvorvidt slik støtte vil bli tilgjengelig, samt eventuelt omfang, er selvsagt usikkert.
- Vi er enige med fylkeskommunen i at nullutslipp vil være teknisk mulig i 2024, men den tekniske risikoen er som sagt likevel betydelig når tilbyderne må identifisere og prise sine løsninger våren 2020. Dette gjelder særlig infrastrukturen som kreves på kai. Hydrogendrift ser ut til å forutsette daglig bunkring fra flere kaier, og batteribanker er store sammenlignet med det vi har sett i fergesektoren. Det kreves en ikke ubetydelig prosess for å klarere hva det vil være plass til og tillatelse/mulighet for å oppføre/bygge om på kaiene. Mye av ansvar og risiko ser ut til å ligge på tilbyder, og basert på våre erfaringer fra fergesektoren kan vi si med relativt stor sikkerhet at det er urealistisk at tilbyderne skal kunne avklare alle slike store usikkerhetslementer før tilbudsinnlevering våren 2020. Eventuelle tilbydere vil altså måtte ta stilling til hvordan betydelige risikoelementer skal prises.
- For hydrogenalternativet er hydrogenkostnaden er sterk driver for merkostnaden. Prising av levert hydrogen må også settes av tilbyder ved tilbudstidspunkt, og selv om vi anser fylkeskommunens anslag for fornuftig er det ikke utenkelig at tilbyder vil legge til grunn en høyere pris enn 50 NOK/kg i sitt tilbud.
- Total arbeids- og ansvarsbyrde som legges på tilbyder, og forhold som må avklares før tilbudsfrist, er etter vårt skjønn svært stor - langt større enn det vi har sett i fergeanbud. Dette er summen av en rekke forhold diskutert i dette notatet, men spesielt er det prinsipielle avklaringer rundt tiltaksmuligheter og omfang på kai (for et stort antall kaier med ulike interessenter) vi ser som utfordrende. Vi tror ikke tilbyderne på tilbudstidspunkt vil evne å skaffe seg sikkerhet for hvorvidt det vil kunne gis tillatelser for tiltak på kai/land som er helt nødvendig for å innfri minstekravene i konkurransen. Slike risikoelementer er på ingen måte nytt for tilbyderne. Det har vært ulik praksis blant oppdragsgiverne i fergesektoren med tanke på sentral innhenting av informasjon i forkant av utlysning, samt risikoavlastning fra oppdragsgivers side. Total arbeidsbyrde og risiko synes imidlertid i dette anbudet som svært ensidig og vi vil forvente at tilbyderne vil fremme en stor mengde forslag og krav med tanke på risikoavlastning før kontrakt skal inngås.

## VEDLEGG A – GJENNOMGANG AV KOSTNADSANSLAG

Tabell 1 viser energipriser lagt til grunn i estimatene, med DNV GLs kommentar.

**Tabell 1: Energipriser antatt av Rambøll og Sogn og Fjordane fylkeskommune i deres kostnadsanslag**

Kostnadselement		Rambølls estimat	SFFKs estimat	DNV GL vurdering
Strømkostnad (inkl. nettleie)		45 øre/kWh	50 øre/kWh	Representativt for strøm levert til fartøy (sammenlignbart med nivået for ferjer). Det er sannsynlig at tilbyder legger inn en margin her, så fylkeskommunen bør se på den økonomiske robustheten ved f.eks. 50 % økt strømkostnad.
Hydrogenkostnad	Komprimert hydrogen	Rundt 45 NOK/kg for komprimert (analysen holder kapitalkostnaden for produksjonsanlegget og produksjonskostnaden (strøm) separert)	50 NOK/kg	Samsvarer med det vi benytter i egne analyser og det som ligger til grunn i Klimakur 2030. Kan variere mye avhengig av logistikk, strømpris og volum.
	Flytende hydrogen	80 NOK/kg for flytende, elektrolysebasert, sentralisert produksjon inkl. transport	-	Robust estimat
Dieselkostnad (MGO)		6,50 kr/l (ca. 7650 kr/tonn)	7 kr/l (ca 8250 kr/tonn)	-
Biodieseldkostnad (HVO)		12,69 kr/l		-

## RUTEPAKKE 1 – EKSPRESSBÅTRUTER BERGEN – SOGN/NORDFJORD

En sammenfatting av kostnadstall fra Rambølls analyse og SFFKs eget kostnadsoppsett er gitt i Tabell 2.

I denne rutepakken er det lagt opp til at rutene driftes av fire fartøy, som i dag. Rambøll har i sin rapport vurdert teknisk gjennomførbarhet og kostnader ved ulike caser for hydrogen- og batteridrift (nybygg, nullutslippsløsninger) og dagens båt på HVO+Tier III (ved hjelp av katalysator) som lavutslippsløsning. Det er tatt utgangspunkt i et av dagens fartøy, MS Njord, slik at det ikke er tatt høyde for eventuelt mer energieffektive nybygg som vil redusere energibehovet noe. Det er fornuftig å være litt konservativ, men det ligger altså sannsynligvis en oppside her da den høye hydrogenprisen og utstyrskostnadene betyr at energieffektivisering gir stor økonomisk gevinst. Fra utviklingsprosjektet i Sør-Trøndelag hevdes det inntil 40% energibesparelse sammenlignet med konvensjonelle løsninger.

Rambøll har i analysen for batterielektrisk drift beregnet at lading er nødvendig ved 7 kaier langs ruten. For at ikke seilingstiden for ruten skal økes på grunn av tid til lading, konkluderes det med at Flying Foil med økt hastighet sammenlignet med dagens katamaraner er eneste alternativ for batterielektrisk drift. Dette krever svært høye ladeeffekter (10 MW), noe det oss bekjent per i dag ikke eksisterer løsninger for for hurtigbåt, og Rambøll beregner en total kapitalkostnad på 98 MNOK (10 år avskrivningstid) for infrastrukturen. Det er uklart for oss hvorvidt Rambøll har vurdert teknisk gjennomførbarhet og realismen i dette, og ladeeffekten kan fort bli dimensjonerende for batteripakken i slike tilfeller (grunnet begrensninger i C-rate) med tilhørende vektutfordringer. Fordelt over strømforbruket gir dette en kapitalkostnad per kWh på over 4 kr. Det er uklart for oss hvorvidt anleggsbidrag er medregnet her, eller om dette kun dekker infrastruktur på kai. Videre estimerer Rambøll at batterielektrisk Flying Foil vil ha en noe høyere merinvesteringskostnad enn hydrogenkatamaran, og de konkluderer med at løsningen med komprimert hydrogen og lokalproduksjon og bunkring ved tre ulike steder langs rutene er den mest kostnadseffektive av nullutslippsløsningene. Årlig merkostnad inkl. kapital og avskrivning og driftskostnader med denne løsningen estimeres av Rambøll til i underkant av 20 MNOK/år for fartøyet, altså totalt **80 MNOK/år** hvis vi antar kostnadene like per fartøy. Det bemerkes at HVO+Tier III har lavere kostnad.

Sogn og Fjordane har videre gjort sine egne kostnadsvurderinger<sup>1</sup> av nullutslippsløsningene for rutepakken. Sentrale aspekter ved deres vurderinger er:

- Merinvestering for både hydrogenfartøy og batterifartøy er anslått til 65 MNOK; dette synes basert på dialog med markedet (Br. Aa har opplyst om et anslag på 79 MNOK for hydrogenfartøy, men at dette vil gå nedover). Utover dette anslås også 20 MNOK høyere skipskostnad enn nåværende flåte. Merkostnaden avskrives over 14 år (kontraktvarighet pluss halve opsjonstiden) og skipskostnaden avskrives over 30 år. Dette kan synes som en litt lang avskrivningstid, spesielt med tanke på at nullutslippsløsninger mest sannsynlig vil være en så integrert løsning av totaldesignet at det i realiteten ikke er sikkert at man vil kunne fysisk skille ut nullutslippsteknologien etter kontraktperioden. Det har imidlertid liten effekt på total netto merkostnad om nedskrivningstiden antas å være kortere. Med dette anslås en total kapital- og avskrivningskostnad **på 38 MNOK/år** for fire fartøy (samme anslag for både hydrogen- og batterifartøy). At fylkeskommunen ikke har inkludert nybyggskostnaden forstår vi som at det antas at kapitalkostnadene for nye fartøy vil være tilsvarende kapitalkostnadene i dagens kontrakt. Tre av dagens fire fartøy (MS Njord, MS Frøya, MS Vingtor) er fra 2012, mens MS

<sup>1</sup> Tallene er tatt fra exceldokumentet 22.10.2019 *Ekstrakostnader nullutslipp og andre tiltak*, mottatt på e-post 22. oktober. Disse tallene er oppdatert fra tidligere versjon av 13. oktober, der tallene er noe høyere

Tyrving er fra 2007. Fartøyene var altså stort sett nye ved kontraktsoppstart og antagelsen synes således rimelig.


- I fylkeskommunens oppsett for batteridrift av rutepakken legger de til grunn lading ved endestoppene, samt tre steder underveis (totalt sju kaier). Ladingen er forutsatt gjort via batteribank, samt bytte av batteri på fartøy for å redusere batteristørrelse og ladeeffektbehov. Investeringskostnadene for ladere er satt til 7,5 MNOK per lader, og for batteribanker/byttebatteri 20 og 30 MNOK. Ved bruk av batteribank forutsetter de lave anleggsbidrag for nettoppgradering på 3 MNOK per kai. Totalt gir dette kapital- og investeringskostnader på **38,6 MNOK/år** for infrastruktur knyttet til batteridrift.
- For driftskostnadene for hydrogendrift tar fylkeskommunen som Rambøll utgangspunkt i dagens forbruk på rundt 6,86 mill liter per år, omregnet til 1580 tonn hydrogen. Det tas ikke høyde for redusert energibehov ved nye skrog, da det reduserte energibehovet ved nye skrog antas «utlignet» på grunn av økningen i vekt som hydrogensystemene gir<sup>2</sup>. Med dette forbruket og diesel- og hydrogenpriser som oppgitt i Tabell 2 anslås merkostnadene for hydrogendrift ved alle fire fartøy til **31 MNOK/år**.
- For driftskostnadene for batteridrift legger fylkeskommunen til grunn 15 % økt energibehov sammenlignet med dagens fartøy grunnet høy vekt. Med utgangspunkt i dagens fartøy får fylkeskommunen med dette et elektrisk energiforbruk på 31,5 GWh. Med antatt strømpris og dieselpriis gir dette en besparelse på **32 MNOK/år** for elektrisk drift, sammenlignet med konvensjonell drift.

Årlig merkostnad for hydrogenalternativet beregner altså fylkeskommunen (**70 MNOK/år**) ganske tilsvarende som Rambøll (80 MNOK/år). Fylkeskommunen regner en noe lavere fartøyinvesteringskostnad, men avskriver over 14 år i stedet for 10 år, men legger til grunn en noe høyere hydrogenpris. Etersom driftskostnaden er en stor driver for merkostnaden for hydrogendrift, er det rimelig å legge til grunn et konservativt anslag for hydrogenprisen. Det er viktig å være bevisst den store økningen i merkostnaden sammenlignet med diesel bare en økning fra 50 til 60 kr/kg gir. Prisen på 50 kr/kg synes imidlertid å være representativ for anslagene vi ser omtalt for hydrogenleveranser til maritim sektor, og henger sammen med strømprisen på 50 øre/kWh (som Rambøll skriver krever det 57 kWh å produsere ett kg komprimert hydrogen, og kapitalkostnaden for produksjonsanlegget i Rambølls caser ligger rundt 20 kr per kg komprimert hydrogen).

For batteridrift konkluderer imidlertid fylkeskommunen annerledes enn Rambøll; batteridrift gir lavere årlige merkostnader (**45 MNOK/år**) enn hydrogen. Fylkeskommunen anslår samme merinvestering for batterifartøyet som for hydrogenfartøyet, noe som i utgangspunktet synes konservativt. Rambøll har også lagt til grunn en noenlunde lik merinvestering som hydrogenfartøy. Det store usikkerhetsmomentet her er etter DNV GLs syn infrastrukturen, og her er Rambølls estimat betydelig høyere enn fylkeskommunens estimat. Fylkeskommunen ser ut til å ta utgangspunkt i en løsning med batteribytte underveis. Løsningen inkluderer også kostnader for batteribank og ladeplugg. DNV GL er ikke kjent med hvordan dette konkret er tenkt løst, men det kan tenkes det er basert på Transportutvikling AS' konsept i Trøndelagsprosjektet, med helelektrisk drift med batteribytte for ruten Trondheim-Kristiansund. Norled nevner også i høringssvar at bytte til fulladet båt underveis kan være tilrådelig (altså en dobling av antall fartøy), og ser ut til å foretrekke dette fremfor batteribytte, som er teknologisk og regelverksmessig usikkert. I fylkeskommunens anslag for infrastrukturkostnader kan kostnadsestimatet for batteribank synes å være for lav. Installasjoner på kai omfatter både teknisk bygg, kraftelektronikk, kjølesystemer

<sup>2</sup> Forrige versjon (13. oktober) la til grunn 25 % reduksjon i energibehov, basert på informasjon fra markedet om nye skrog





**Side 13 av 18**

etc. i tillegg til selve batteriene, men det kan synes som fylkeskommunen utelukkende har tatt høyde for selve battericellekostnaden. Videre er det fra arbeidet med elektrifisering av ferjer kjent at anleggsbidrag kan være vanskelig å estimere og at faktisk anleggsbidrag kan bli høyere enn på forhånd anslått. I Rambølls rapport ser det ikke ut til å være hentet inn konkrete tall på kostnader ved nettoppgradering. Det er imidlertid ikke urimelig å forvente i snitt moderate anleggsbidrag ved bruk av batteribankløsninger, og eksempelvis vil en tredobling i gjennomsnittlig anleggsbidrag kun utgjøre en liten økning av den årlige merkostnaden til fylkeskommunen. Det samme gjelder driftskostnadene; om en eksempelvis øker strømprisen eller tar hensyn til noe høyere strømforbruk på grunn av tap i energioverføring vil fortsatt merkostnaden for batteridrift med fylkeskommunens estimer være betydelig lavere enn hydrogendrift.

**Tabell 2: Ulike kostnadskomponenter benyttet av Rambøll og Sogn og Fjordane fylkeskommune i kostnadsanslagene for rutepakke 1**

Kostnadselement		Rambølls estimat	SFFKs estimat	DNV GL vurdering
Fartøypris, ekspress 290 PAX	Nybyggpris konvensjonelt fartøy	Rundt 95 MNOK (katamaran)	Ikke inkludert nybyggpris som merinvestering i ny kontrakt, men antatt 20 MNOK i økt byggekostnad sammenlignet med nybyggpris for nåværende fartøy (universell utforming, skjerpede krav)	Rambølls estimat synes fornuftig. LMG Marin (2016) ligger noe lavere for nybyggpriser for dieselmekanisk katamaran. Vi forstår SFFKs anslag som at de antar samme kapitalkostnader knyttet til fartøy som i dagens kontrakt (pluss 20 MNOK)
	Merinvestering hydrogenfartøy	Rundt 95 MNOK	65 MNOK	Til sammenligning estimerte DNV GL en merinvestering på 60 MNOK for hydrogenfartøy på nordhordlandsruten (270 PAX, kortere rute)
	Merinvestering batterifartøy	103 MNOK (Flying Foil, basert på Trøndelagsprosjektet)	65 MNOK	Lik merinvestering for batteri- som hydrogenfartøy synes konservativt, men rimelig når batteriene er store.
Infrastruktur for batterielektrisk fremdrift	Anleggsbidrag	-	3 MNOK per kai (ved sju kaier)	Ikke urimelig anslag ved mindre nettoppgraderinger
	Ladeplugg	7,5 MNOK (10 MW ladebehov 7 kaier, rutepakke 1)	7,5 MNOK per kai	Rimelig anslag for sammenlignbare systemer, eks. for ferje. Tekniske løsninger for ladeplugg for hurtigbåter er imidlertid usikre.
	Batteribank	75 MNOK	30 MNOK	Fylkeskommunens kostnadsanslag er trolig for lavt. Kostnaden benyttes også for byttebatterier.

## RUTEPAKKE 2 – LOKALBÅT FLORA, BREMANGER, VÅGSØY, HØYANGER OG VIK

DNV GL forstår det slik at det er planlagt krav om nullutslipp for tre fartøy i rutepakken, to bilførende og ett passasjerfartøy. Dette omfatter ett fartøy på rutene i Florabassenget, ett fartøy for Kystvegekspressen Florø - Måløy og lokalbåt Vik – Ortnevik / Nordeide – Måren – Ortnevik (to ruter som betjenes av samme fartøy).

Rambøll har analysert batterielektrisk og hydrogendrift på alle rutene, med utgangspunkt i én antatt *basekai* per rute, der lading eller hydrogenbunkring gjøres. Analysen er gjort med utgangspunkt i fartøyene som i dag trafikkerer rutene, MS Sylvarnes, MS Fjordglytt og MS Tansøy (fra oversikt i Tabell 47 i Rambølls rapport). Sammenfattet estimerer Rambøll følgende merkostnader for nullutslipp for disse tre fartøyene:

- MS Sylvarnes (Florø - Måløy): Hydrogendrift 18 MNOK/år, batterielektrisk drift 7,5 / 11,5 MNOK/år
- MS Fjordglytt (Florabassenget): Hydrogendrift 19 MNOK/år, batterielektrisk drift 8 / 12 MNOK/år
- MS Tansøy (Ortnevikrutene): Hydrogendrift 16 MNOK/år, batterielektrisk drift 7 / 9 MNOK/år

De to verdiene for batterielektrisk drift gjelder ved hydrofoil (lavest) og katamaran (høyest). Ettersom batterielektrisk kommer ut som det billigste alternativet, ser vi videre kun på dette for disse rutene. Fylkeskommunen har også anslått kostnader for batterielektrisk drift i rutepakken.

En sammenfatting av kostnadstall fra Rambølls analyse og SFFKs eget kostnadsoppsett er gitt i Tabell 3.

**Tabell 3: Ulike kostnadskomponenter benyttet av Rambøll og Sogn og Fjordane fylkeskommune i kostnadsanslagene for rutepakke 2**

Kostnadselement		Rambølls estimat	SFFKs estimat	DNV GL vurdering
Fartøypriser (70-90 PAX, 7-10 PBE)	Nybygg, merinvestering batterielektrisk	Rundt 35 MNOK, noe varierende for de tre aktuelle fartøyene <sup>3</sup>	30 MNOK (merinvestering for batteri) + 20 MNOK generell økt byggekostnad sammenlignet med dagens standard	Rambøll ser ut til å ha benyttet en battericellepris på 5580 NOK/kWh + effektkomponent 1784 NOK/kW som utgangspunkt. Vi har erfart at effektiv battericellepris inkl. alle komponenter og installasjon for ferjer ofte er prissatt betydelig høyere enn det disse enhetskostnadene tilsier.
Infrastruktur	Anleggsbidrag	-	3 MNOK	Ikke urimelig anslag ved

<sup>3</sup> Så vidt vi kan se fra rapporten er dette total merinvestering sammenlignet med dagens eksisterende fartøy, inkludert nybyggkostnad for konvensjonelt fartøy. Tallet gjelder for hydrofoillbåt – noe høyere pris for katamaran.

Kostnadselement		Rambølls estimat	SFFKs estimat	DNV GL vurdering
for batterielektrisk fremdrift				mindre nettoppgraderinger
	Ladeplugg	-	7,5 MNOK	Rimelig anslag for sammenlignbare systemer, eks. for ferje. Tekniske løsninger for ladeplugg for hurtigbåter er imidlertid usikre.
	Batteribank/lading	68 MNOK / 18 MNOK <sup>4</sup>	25 MNOK (batteribank)	Rambølls anslag for batteribank er rundt det dobbelte av fylkeskommunens, og etter vår vurdering mer realistisk.

Generelt er det tatt utgangspunkt i bruk av batteribanker da det ikke er klart hvor høy effekt som leveres ved de ulike kaiene til eventuell direkteledning (bortsett fra Ortnevik).

Fylkeskommunen har gjort følgende anslag for samlede merkostnader for batterielektrisk drift på de tre fartøyene:

- En total merinvesteringskostnad på 50 MNOK per fartøy (30 MNOK for batteri og 20 MNOK for generell økt nybyggkostnad) gir en merkostnad på **16 MNOK/år** for tre batterifartøy inkludert kapitalkostnader og med avskrivning over 14 år.
- Investeringer i infrastruktur gir en merkostnad på **12,6 MNOK/år**.
- Driftsbesparelse for alle tre fartøyene er estimert til **3,3 MNOK/år** ved overgang til strøm – samme forutsetninger som for rutepakke 1 er benyttet (strømpris og 15 % økt energibehov på grunn av økt vekt).

Netto anslår da fylkeskommunen en merkostnad på **25,3 MNOK/år** for nullutslipp på rutepakke 2. Merinvesteringskostnaden fylkeskommunen antar for batterifartøy (30 MNOK) synes å være basert på informasjon fra Trøndelagsprosjektet, og samsvarer med Rambølls estimat. Igjen er DNV GL av den oppfatning at infrastruktur er det mest usikre aspektet som gjør at merkostnaden kan være underestimert. Fylkeskommunen skriver i en kommentar at batteribanken er stor i Florø (15 MW – menes det her MWh?) på grunn av betjening av to fartøy samtidig, mens den er 5 MW (MWh?) for de øvrige kaiene. DNV GL kjenner ikke energibehovet til rutene, men Figur 6 i Rambølls rapport viser spesifikt energiforbruk (kWh per PAX-km) på 0,30 og 0,13 for 100 PAX for henholdsvis konvensjonelt skrog og hydrofoil. Med en rundtur rundt 50 km for rutene (Tabell 52 i Rambølls rapport) kan det svært forenklet anslås et energibehov på  $0,3 \times 100 \times 50 = 1,5$  MWh for hver rute med konvensjonelt skrog og rundt halvparten for hydrofoil. En batteribank på 5 MWh virker da rimelig å anta, men kostnaden på 25

<sup>4</sup> 68 MNOK gjelder batteribank inkl. ladeplugg og 20 % påslag for bygging, 18 MNOK gjelder direkteledning for én kai der dette skal være bekreftet som mulig (Ortnevik). Anleggsbidrag er ikke inkludert, men Rambøll anbefaler at 1,5 MNOK legges inn for dette.



**Side 17 av 18**

MNOK synes å være altfor lav. Våre anslag basert på faktiske batteribankinstallasjoner til maritim bruk ligger på det dobbelte, som også virker noenlunde i tråd med Rambølls estimat. Det skal sies enhetskostnadene for batteribanker til landbasert bruk (kraftnettet) i Europa ligger lavere og mer i tråd med det fylkeskommunen har estimert.

## VEDLEGG B – UTDRAK FRA KONKURANSEGRUNNLAGET FOR HALSA-KANESTRAUM

### Sambandsspesifikke miljøkrav: Null- og lavutslippsteknologi

Minimum 95 pst. av energiforbruket til de tre hovedfartøyene på sambandet skal komme fra nullutslippsteknologi. Energiforbruket knyttet til drift av de tre hovedfartøyene skal i ruteproduksjon eller ved kailigge hentes fra nullutslippsløsninger. Energibærere (som f. eks. hydrogen og ammoniakk) som ikke er produsert med strøm fra det nordiske el-nettet må tilfredsstillende CO<sub>2</sub>-krav i pkt. 3.2.3.

Dersom et hovedfartøy under ruteproduksjon ikke mottar planlagt lading ved et kailigge skal hovedfartøyet likevel gjennomføre minimum en rundtur (ferjekai A – ferjekai B – ferjekai A) ved bruk av nullutslippsløsninger ombord på fartøy. Det åpnes likevel for at inntil 5 % av samlet årlig energiforbruk på hovedfartøyene, kan komme fra generator drevet på biodrivstoff/LNG. Ruteproduksjon skal utføres selv om hovedfartøyene ikke mottar strøm fra land. Dersom hovedfartøyene ikke mottar strøm fra land i mer enn 24 timer og dette ikke skyldes forhold Operatør svarer for gjelder følgende:

- Bruk av biodrivstoff/LNG vil ikke inngå i den maksimalt tillatte andelen på 5 % biodrivstoff/LNG
- Det vil ikke sanksjoneres for økt energiforbruk
- Oppdragsgiver vil dekke dokumenterte merkostnader for bruk av annen energikilde

### 3.2.3 CO<sub>2</sub>-krav

For energibærere (som f. eks. hydrogen og ammoniakk) som ikke er produsert med strøm fra det nordiske el-nettet må tilbyder dokumentere at:

- Hele produksjonskjeden<sup>1</sup> skal ikke generere mer CO<sub>2</sub> utslipp, enn 130 g CO<sub>2</sub> per kWh. For å dokumentere dette skal Operatør, innen 3 måneder før energien benyttes, levere livsløpsanalyse basert på følgende standarder;
  - NS-EN ISO 14040:2006 Miljøstyring – Livsløpsvurdering – Prinsipper og rammeverk.
  - NS-EN ISO 14044:2006 Miljøstyring – Livsløpsvurdering – Krav og retningslinjer.
- Livsløpsanalysen må være godkjent av en uavhengig EPD-verifikator, som er godkjent av en fullverdig medlem av ECO Platform (bl.a. EPD-Norge).
- Data for elektrisitet benyttet ved produksjon (når dette ikke er med strøm fra det nordiske el-nettet), skal vise fysisk forbruk, justert for import, direkte utslipp, tap fra infrastruktur og overføringstap (el-miks). Dokumentasjon som viser grunnlag og beregning av relevant el-miks skal fremgå av livsløpsanalysen.

Saksnr: 2019/37-1  
Saksbehandlar: Jone Engelsvold

**Saksframlegg****Saksgang**

Utvall	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for næring, naturressursar og innovasjon	4/19	12.11.2019
Fylkesutvalet	5/19	13.11.2019

**Ny forskrift for Regionale forskingsfond - Høyringsuttale****Forslag til innstilling**

1. Vestland fylkeskommune sluttar seg til hovudlinene i utkast til forskrift for Regionale forskingsfond
2. Vestland fylkeskommune ber om at fastsetting av indikatorar for mål og resultat i dei regionale forskingsfonda skal skje i samråd mellom Forskringsrådet og fylkeskommunane.

**Saksprotokoll i Hovudutval for næring, naturressursar og innovasjon - 12.11.2019****Vedtak****Samandrag**

Frå 2020 vert ordninga med regionale forskingsfond endra slik at kvart fylke vert ein fondsregion. Rogaland har tidligare vore saman med Hordaland og Sogn og Fjordane i eit felles forskingsfond med gode resultat. I samband med endringa har Kunnskapsdepartementet sendt utkast til forskrift for regionale forskingsfond på høyring med uttalefrist 12. november 2019. Forskrifta skal erstatte dagens retningsliner, som har vore gjeldande sidan ordninga med regionale forskingsfond vart etablert i 2010. Utkastet til forskrift er utarbeida i dialog med fylkeskommunane, og er i hovudsak ei vidareføring av både føremål og innretting av ordninga. Fylkeskommunane får større fridom til å organisere fondsarbeidet. Det viktige samarbeide med Noregs forskingsråd skal vidareførast. I teksten til forskrifta er det behov for å presisere dette samarbeidet noko.

Rune Haugsdal  
prosjektleder

Bård Sandal  
påtroppande fylkesdirektør for  
Innovasjon og næringsutvikling

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*

Vedlegg

- 1 Brev frå KD med utkast til forskrift for RFF



## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

#### Om viktige sider og resultat av arbeidet med regionalt forskingsfond

Dei regionale forskingsfonda har vore verksame sidan 2010. Ordninga er på mange måtar eit ektefødt barn av regionreforma for 10 år sidan. Stortinget ønska å fylle på i den regionale verktøykassa. Målet var mellom anna å styrke forskning for regional innovasjon og regional utvikling, finansiere forskingsprosjekt av god kvalitet innanfor regionane sine prioriterte innsatsområde og å mobilisere fleire aktørar til å nytte forskning i sitt innovasjonsarbeide.

I framlegget til Statsbudsjettet 2020 er det foreslått å løyve 189 millionar kroner til dei 11 regionale forskingsfonda. Vel 18 millionar kroner fer foreslått til Regionalt forskingsfond Vestland.

Sidan starten i 2010 er det løyvt over 1,5 milliardar kroner i støtte frå fonda. Næringslivet er den største mottakaren av støtte, med nesten halvparten av tildelte midlar i perioden. Men det er også verdt å merke seg at prosjekt innan offentlig sektor har motteke ein vesentlig del av midlane. Dei regionale fonda var tidleg ute med å lyse ut midlar til innovasjonsprosjekt i offentlig sektor.

I perioden 2010 – 2019 har dei tre fylka Hordaland, Rogaland og Sogn og Fjordane vore saman om eit Regionalt forskingsfond Vestlandet. Også her på Vestlandet handlar det om relativt store summar.

Berre i perioden frå 2016 til no i 2019 er det motteke 520 søknader om prosjektstøtte. Desse fordeler seg med 350 søknader om regional kvalifiseringsstøtte, ei forprosjektordning, og 174 søknader om hovudprosjekt. Dette er regionale innovasjonsprosjekt hovudsakleg i bedrift eller kommune. Samla er det løyvt 180 millionar kroner i støtte til 183 prosjekt over desse fire åra.

Tilbakemelding frå mottakarane har vore gode.

- 60 % av dei som har gjennomført eit kvalifiseringsprosjekt har søkt midlar til eit større FoU-prosjekt, og 75 % av desse fekk tilsegn på søknaden. Fleire andre vurderte å søkje seinare.
- Heile 60 prosent av dei som har gjennomført forskingsprosjekt med støtte frå Regionalt forskingsfond Vestlandet meiner prosjekta i stor eller avgjerande grad har medverka positivt til utviklinga av deira bedrift eller kommune.
- 26 norske forskingsinstitusjonar har vore involvert i ein eller fleire av søknadene, i tillegg til 4 utanlandske.

#### Forskrift skal erstatte dagens retningslinjer

Grunntrekket i framlegget til forskrift er ei vidareføring av viktigaste sider ved dagens ordning. I tillegg har departementet lagt vekt på å korte ned og gjere forskrifta noko enklare enn kva gjeldande retningslinjer er. Til sist har departementet lagt vekt på at forskrifta berre skal leggje føringar ovanfor dei fylkeskommunane der det er naudsynt for å sikre hovudmål som t.d. naudsynt kvalitet og bruk av felles system i samarbeid mellom fonda og Forskningsrådet.

Både sekretariatet for dei 7 noverande regionale forskingsfonda samt regionalsjefkollegiet har vore konsultert undervegs i arbeidet med utkastet til forskrift.

Dei innspel som er gitt undervegs synes i all hovudsak å blitt lytta til fram mot det skriftlege utkastet. Slik sett har Kunnskapsdepartementet følgd dei overordna føringane til grunn for utkastet til forskrift:

- «Fylkeskommunenenes rolle som samfunnsutvikler styrkes gjennom regionreforma. Ulik politisk og administrativ organisering i fylkeskommunene gir behov for at fylkeskommunene skal ha rom for å velge ulike løysningar for forvaltning av fondsmidlene. Den enkelte fylkeskommune velger selv modell for sin styring og forvaltning av tilskuddsordninga for regionale forskingsfond, innanfor de overordnede rammer som er fastsatt i denne forskriften.
- Det er sentralt at forskningskvaliteten ivaretas i alle ledd fra utlysning til tildeling av forskningsmidler. Norges forskningsråd skal fortsatt ha en viktig rolle som kvalitetssikrer i søknadsbehandlingen og bidra med administrativ støtte til fylkeskommunene.

- Forskriften skal forenkles og forkortes sammenliknet med dagens retningslinjer, og det legges opp til standardiserte og felles prosedyrer. Fylkeskommunene og Norges forskningsråd skal inngå én felles avtale om Forskningsrådets bistand til forvaltningen av tilskuddsordningen. Det er ikke effektivt at Forskningsrådet skal forvalte 11 ulike samarbeidsavtaler med fylkeskommunene».

Det er elles viktig at forskrifta regulerer samarbeidet mellom dei nye fondsregionane og Forskningsrådet, og at Forskningsrådet held fram i rolla som klageorgan på vegne av Kunnskapsdepartementet. Forskningsrådet har den naudsynte kompetansen til ei slik oppgåve, og erfaringane med deira arbeid her er gode. Det er også positivt at ein kan nytte inntil 10 % av tilskotsmidlane til administrasjon av fondet. Slik administrasjon inneber mykje ekstern kontakt og rettleiing av søkjarar, og er ein føresetnad for at sekretariatet kan yte den service og nære kontakt med søkjarar og prosjekt, som fleire av desse har uttrykka at dei ønskjer meir av.

Ei auka ramme til administrasjon er nok viktigast for dei mindre fonda, som til liks med alle fonda vil måtet ta hand om ein del større driftsoppgåver. Ein skal likevel merke seg at 10 % er ei øvre ramme.

#### Fastsetting av indikatorar for mål og resultat

På eitt punkt er det likevel ønskjeleg med ei endring av teksten i forskrifta.

Det heiter i høyringsnotatet til forskrift at:

Departementet har i forskriften føyd til at Forskningsrådet skal fastsette indikatorer for måloppnåelse, basert på formålet med tilskuddsordningen, jf. § 2. Forskningsrådet har allerede utarbeidet slike indikatorer, og departementet mener det er hensiktsmessig at kravet om måleindikatorer fastsettes i denne forskriften.

Departementet burde her ha opna for at fastsetting av indikator for måloppnåing skal skje i samråd med fylkeskommunane. Sjølv om teksten viser til måloppnåing knytt til føremålet med tilskotsordninga, vil det også vere regionale mål som skal møtast. Indikatorar for desse skal ikkje verte fastsett av Forskningsrådet.

#### **Vedtakskompetanse**

Hovudutval for næring, naturressursar og innovasjon.  
Fylkesutvalet.

#### **Vurderingar og verknader**

**Økonomi: Ingen direkte verknad.** Ordninga med regionale forskingsfond er finansiert med øyremerka overføring frå Kunnskapsdepartementet.

**Klima:** RFF Vestlandet har over fleire år støtta forskingsprosjekt med sikte på ei meir berekraftig utvikling av privat og offentleg sektor.

**Folkehelse:** Regionale forskingsfond er ein viktig kjelde til finansiering av forskning innan dei kommunale og fylkeskommunale ansvarsområda, mellom annan innan folkehelse.

**Regional planstrategi:** Den politiske bestillinga og handlingsplanen for Regionalt forskingsfond Vestlandet har vore forankra i regional planstrategi. Slik er det venta å vere også frametter.

#### **Konklusjon**

Kunnskapsdepartementet har i all hovudsak fremja eit utkast til forskrift for dei regionale forskingsfonda som er godt. Vestland fylkeskommune bør derfor slutte seg til hovudlinene i utkastet til forskrifta. Vestland fylkeskommune bør vidare be om at fastsetting av indikatorar for mål og resultat i dei regionale forskingsfonda skal skje i samråd mellom Forskningsrådet og fylkeskommunane.



**DET KONGELIGE  
KUNNSKAPSDEPARTEMENT**

I henhold til adresseliste

Deres ref

Vår ref

Dato

18/6161-3

22. august 2019

## **Forskrift om de regionale forskningsfondene**

Kunnskapsdepartementet sender med dette ut forslag til "Forskrift om de regionale forskningsfondene". Forskriften settes i verk 1. januar 2020.

Departementet ønsker at berørte instanser og interessenter skal få anledning til å vurdere forslaget til forskrift, og vi ber høringsinstansene vurdere om saken bør forelegges underordnede organer eller andre som ikke er nevnt i høringslisten.

Høringsfristen settes til 12. november 2019.

Vedlagt følger høringsnotat og forslag til forskrift.

Med hilsen

Berit Johnsen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Thor-Martin Antonsen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Postadresse  
Postboks 8119 Dep  
0032 Oslo  
postmottak@kd.dep.no

Kontoradresse  
Kirkeg. 18  
www.kd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
872 417 842

Avdeling  
Avdeling for høyere  
utdanning, forskning  
og internasjonalt  
arbeid

Saksbehandler  
Thor-Martin  
Antonsen  
22 24 79 24

## Adresseliste

Akershus fylkeskommune	postmottak@afk.no
Aust-Agder fylkeskommune	postmottak@austagderfk.no
Buskerud fylkeskommune	postmottak@bfk.no
Finnmark fylkeskommune	postmottak@ffk.no
Hedmark fylkeskommune	postmottak@hedmark.org
Hordaland fylkeskommune	hfk@hfk.no
Møre og Romsdal fylkeskommune	post@mrfylke.no
Nordland fylkeskommune	post@nfk.no
Oppland fylkeskommune	postmottak@oppland.org
Oslo kommune	postmottak@oslo.kommune.no
Rogaland fylkeskommune	firmapost@rogfk.no
Sogn og Fjordane fylkeskommune	post@sfj.no
Telemark fylkeskommune	post@t-fk.no
Troms fylkeskommune	postmottak@tromsfylke.no
Trøndelag fylkeskommune	postmottak@trondelagfylke.no
Vest-Agder fylkeskommune	postmottak@vaf.no
Vestfold fylkeskommune	firmapost@vfk.no
Østfold fylkeskommune	sentralpost@ostfoldfk.no
Forskningsinstituttene Fellesarena	ffa@abelia.no
Universitets- og høgskolerådet	postmottak@uhr.no
KS	ks@ks.no
Finansdepartementet	postmottak@fin.dep.no
Nærings- og fiskeridepartementet	postmottak@nfd.dep.no
Kommunal- og moderniseringsdepartementet	postmottak@kmd.dep.no
Næringslivets Hovedorganisasjon	firmapost@nho.no
Landsorganisasjonen i Norge	lo@lo.no
Utenriksdepartementet	postmottak@mfa.no
Sametinget	samediggi@samediggi.no
SIVA - Selskapet for industrivekst SF	firmapost@siva.no

# Høringsnotat

## Høring av forslag til "Forskrift om de regionale forskningsfondene"

- **Bakgrunn**

Ordnningen med regionale forskningsfond (RFF) ble vedtatt av Stortinget i 2009, og avkastningen/tilskuddet første gang fordelt mellom de sju fondsregionene i statsbudsjettet for 2010. Formålet med ordningen, styringslinjer, aktører og oppgavene deres og krav til administrasjon ble fastsatt av Kunnskapsdepartementet i "Retningslinjer for regionale forskningsfond" (2009).

I nåværende styringsmodell er det sju fondsregioner der minst to fylkeskommuner deltar i hver fondsregion. 1. januar 2020 trer regionreformen i kraft, og 17 fylkeskommuner erstattes av 11 nye fylkeskommuner (inkludert Oslo kommune). Hver fylkeskommune vil motta tilskuddsmidler til sitt eget forskningsfond.

### *Regjeringens og Stortingets føringer*

I *Prop. 84 S (2016–2017) Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå* heter det: "Kunnskapsdepartementet vil revidere retningslinjene for RFF før den nye fylkesstrukturen tek til å gjelde frå 1. januar 2020. Retningslinjene spesifiserer føremålet med ordninga, styringslinjer, aktørar og deira oppgåver og ansvarsområde, mellom anna krav til administrasjon og styring av midlane i ordninga. Det overordna føremålet med RFF skal vidareførast når ny fylkesstruktur blir innført. Kunnskapsdepartementet vil revidere retningslinjene i samråd med fylkeskommunane, Forskningsrådet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet."

I behandlingen av proposisjonen sluttet Stortinget seg til regjeringens forslag og fattet følgende anmodningsvedtak:

"Stortinget ber regjeringen endre ansvarsfordelingen mellom Regionale forskningsfond (RFF) og Forskningsrådet slik at beslutninger rundt prosjektstøtte blir fattet på fylkeskommunalt nivå."

- **Forslag til forskrift om de regionale forskningsfondene**

*Hvorfor erstattes dagens retningslinjer av en forskrift?*

Kunnskapsdepartementet foreslår at retningslinjene fastsettes som forskrift. Begrensningen i klageretten som er foreslått, er et unntak fra de alminnelige klagereglene i forvaltningsloven, og slike begrensninger skal fastsettes i forskrift. Videre er det regelverk som er den normale måten for staten å styre fylkeskommunene på.

*Bør tilskuddsordningen få en annen betegnelse enn regionale forskningsfond?*

I 2015 ble fondsmekanismen avvirket, og avkastningen fra forskningsfondet ble videreført som en ordinær bevilgning på Kunnskapsdepartementets budsjett. Endringen i finansieringsmekanismen førte ikke til at betegnelsen "regionale forskningsfond" ble endret. Når det fastsettes forskrift om de regionale forskningsfondene, foreslår vi å videreføre navnet "regionale forskningsfond" fordi det

er godt innarbeidet og kjent. Betegnelsen er etablert som "merkevare" og understreker at midlene forvaltes regionalt.

#### *Uformelt samråd med andre aktører*

I utarbeidelsen av forslaget til forskrift har Kunnskapsdepartementet uformelt samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Norges forskningsråd, fylkeskommunenes regionalsjefkollegium og de regionale forskningsfondenes sekretariatsledere.

#### *Overordnede føringer*

Departementet har lagt følgende overordnede føringer til grunn for forslaget til forskrift:

- Fylkeskommunenes rolle som samfunnsutvikler styrkes gjennom regionreformen. Ulik politisk og administrativ organisering i fylkeskommunene gir behov for at fylkeskommunene skal ha rom for å velge ulike løsninger for forvaltning av fondsmidlene. Den enkelte fylkeskommune velger selv modell for sin styring og forvaltning av tilskuddsordningen for regionale forskningsfond, innenfor de overordnede rammer som er fastsatt i denne forskriften.
- Det er sentralt at forskningskvaliteten ivaretas i alle ledd fra utlysning til tildeling av forskningsmidler. Norges forskningsråd skal fortsatt ha en viktig rolle som kvalitetssikrer i søknadsbehandlingen og bidra med administrativ støtte til fylkeskommunene.
- Forskriften skal forenkles og forkortes sammenliknet med dagens retningslinjer, og det legges opp til standardiserte og felles prosedyrer. Fylkeskommunene og Norges forskningsråd skal inngå én felles avtale om Forskningsrådets bistand til forvaltningen av tilskuddsordningen. Det er ikke effektivt at Forskningsrådet skal forvalte 11 ulike samarbeidsavtaler med fylkeskommunene.

#### *§ 1 Formålet med tilskuddsordningen*

Hovedformålet med regionale forskningsfond er videreført, men teksten er forkortet sammenliknet med nåværende retningslinjer.

Departementet har supplert innholdet i denne paragrafen med en bestemmelse om at fylkeskommunene skal informere om fondet, formidle fondets forskningsresultater og skape oppmerksomhet om fondet i allmennheten og blant aktuelle målgrupper.

Dagens retningslinjer sier at tre av fondsregionene også skal ivareta samiske forskningsinteresser og -behov. Departementet har videreført bestemmelsen for de samme regionene, det vil si fylkeskommunene Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Innlandet. Ivaretagelsen av samiske forskningsinteresser skal skje gjennom konsultasjon med Sametinget.

### *§ 3 Fordeling av midler til fylkeskommunene*

Kunnskapsdepartementet vil i Prop. 1 S (2019-2020) legge fram forslag til fordeling av tilskuddsmidler mellom fylkeskommunene.

I de nåværende retningslinjene heter det at om lag 7 pst. av fondsmidlene kan nyttes til å dekke administrasjonskostnader. Ved overgang til ny fylkesstruktur fordeles tilskuddsmidlene ikke lenger på sju fondsregioner, men på 11 fylkeskommuner. Uavhengig av størrelsen på tilskuddet til den enkelte fylkeskommune vil det være gitte grunnkostnader ved å forvalte tilskuddsmidlene. I tillegg skal fylkeskommunene styrke innsatsen for å mobilisere og kvalifisere bedrifter, offentlige virksomheter og andre aktører til forskning. Departementet har derfor hevet prosentsatsen slik at inntil 10 pst. av tildelte midler kan nyttes til administrasjon, inkludert mobiliseringsarbeid. Departementet har videre kommet til at for enkelte fylkeskommuner kan det i de årlige tilskuddsbrevene unntaksvis fastsettes en høyere prosentsats.

### *§ 4 Fylkeskommunenes ansvar og oppgaver*

Innledningsvis slås det fast at fylkeskommunen har ansvaret for å lyse ut og tildele forskningsmidler. Videre framgår det at fylkeskommunene kan samarbeide om bruken av midlene, og fylkeskommunene avgjør selv hvilken form og hvilket omfang samarbeidet skal ha.

Departementet har tatt inn en bestemmelse om at bruken av tilskuddsmidlene skal være forankret i regionale mål og strategier. Bestemmelsen sikrer forutsigbarhet og at prioriteringene til fylkeskommunene er koplet til regionale forskningsbehov - slik fylkeskommunene selv definerer dem. Videre får bedrifter og andre brukere av regionale forskningsfond kunnskap om hva som ligger til grunn for den enkelte fylkeskommunes prioritering av forskningsfelt.

Fylkeskommunene skal bruke Forskningsrådets søknadstyper og system for vurdering av søknader om prosjektstøtte. I dette ligger ikke at alle søknadstypene skal benyttes, men innenfor menyen av søknadstyper skal fylkeskommunene selv bestemme hvilke typer som er aktuelle å bruke. I tillegg kan fylkeskommunene som før tildele midler til kvalifiserings- og mobiliseringsprosjekter.

### *§ 5 Norges forskningsråds ansvar og oppgaver*

Forskningsrådets ansvar og oppgaver videreføres som i dag, men omtalen i forskriften er kortet ned og blitt mindre detaljert. Departementet har i forskriften føyd til at Forskningsrådet skal fastsette indikatorer for måloppnåelse, basert på formålet med tilskuddsordningen, jf. § 2. Forskningsrådet har allerede utarbeidet slike indikatorer, og departementet mener det er hensiktsmessig at kravet om måleindikatorer fastsettes i denne forskriften.

### *§ 4 Fylkeskommunenes ansvar og oppgaver og § 5 Norges forskningsråds ansvar og oppgaver – felles avtale om samarbeid*

Fylkeskommunene og Norges forskningsråd skal inngå én felles avtale om Forskningsrådets bistand til forvaltningen av tilskuddsordningen. Av hensyn til enhetlig forvaltning av tilskuddsordningen og Forskningsrådets kapasitet og ressursbruk skal det ikke inngås ulike avtaler mellom de enkelte fylkeskommuner og Forskningsrådet.

Avtalen skal minst omhandle samarbeid om utlysninger av forskningsmidler, søknadsbehandling og prosjektoppfølgning, rapportering og utvikling av læringsarenaer og erfaringsutveksling mellom fylkeskommunene. Avtalen kan utvides med øvrige punkter dersom partene finner det hensiktsmessig.

#### *§ 6 Klage*

Kunnskapsdepartementet foreslår at Norges forskningsråd er klageorgan for enkeltvedtak fattet av fylkeskommunen om tildeling av støtte. Dette er en videreføring av dagens praksis, som bygger på det tilsvarende unntaket som gjelder for Forskningsrådets tildelinger av forskningsmidler, jf. vedtekter for Forskningsrådet § 7. Forskningsrådet har bygd opp kompetanse og systemer for å behandle klager på egne vedtak om tildeling av støtte og på å behandle klager på vedtak fattet av de nåværende fondsstyrene. At Forskningsrådet er klageorgan, sikrer likebehandling av klager på tvers av fylkeskommunene.



## **Forskrift om de regionale forskningsfondene**

*Fastsatt av Kunnskapsdepartementet xx.xx. 2019 med hjemmel i Stortingets årlige budsjettvedtak*

### **§ 1 Virkeområdet**

Forskriften gjelder forvaltning av tilskuddsordningen for regionale forskningsfond, fylkeskommunenes forvaltning av midlene og samarbeidet med Norges forskningsråd.

### **§ 2 Formålet med tilskuddsordningen**

Tilskuddsordningen skal styrke regionenes forskningsevne gjennom tilskudd til forskning og innovasjon og gjennom mobilisering til økt FoU-innsats.

Regionale forskningsfond har som formål å:

- a) Styrke forskning for regional innovasjon og regional utvikling gjennom å
  - i. finansiere forskningsprosjekter av god kvalitet
  - ii. medvirke til at bedrifter og offentlige virksomheter øker sin kompetanse, innovasjonsevne, verdiskaping og konkurransekraft ved å initiere forskning og ta i bruk resultater fra FoU
  - iii. stimulere til et tettere samarbeid mellom FoU-institusjoner og styrke kopleingene til næringsliv og offentlig sektor
- b) Øke FoU-innsatsen gjennom å
  - i. mobilisere og kvalifisere bedrifter og offentlige virksomheter til å delta i nasjonal og internasjonal forskning
  - ii. støtte FoU-prosjekter initiert av næringsliv, frivillig sektor og offentlige virksomheter inkludert universiteter, høyskoler og andre forskningsmiljøer
- c) Bidra til økt forskningskvalitet og til utvikling av gode og konkurransedyktige FoU-miljøer gjennom å
  - i. støtte langsiktig, grunnleggende kompetansebygging i relevante forskningsmiljøer
  - ii. knytte institusjonenes FoU-kompetanse til øvrige regionale FoU-aktiviteter og se disse i sammenheng
  - iii. stimulere til fler- og tverrfaglig samarbeid i forskningsprosjekter
- d) Arbeide for tett samspill mellom aktiviteter i regionene og deres relasjoner til andre nasjonale og internasjonale forskningsprogrammer og forskningsaktiviteter

Fylkeskommunene skal informere om fondet og formidle fondets forskningsresultater, herunder skape oppmerksomhet om og interesse for fondet i allmennheten og blant aktuelle målgrupper/søkere.

Fylkeskommunene Troms og Finnmark, Nordland, Trøndelag og Innlandet skal gjennom konsultasjon med Sametinget også ivareta samiske forskningsinteresser og -behov.

### **§ 3 Fordeling av midler til fylkeskommunene**

Det samlede tilskuddet til ordningen fastsettes i de årlige statsbudsjettene og fordeles til fylkeskommunene slik:

*[Vedtatt av Stortinget som del av budsjettvedtak for 2020. Ikke gjenstand for høring]*

Inntil 10 pst. av tildelte midler kan nyttes til administrasjon. Departementet kan i de årlige tilskuddsbrevene unntaksvis fastsette en høyere prosentsats for enkelte fylkeskommuner. Som administrasjon regnes utgifter ved å administrere ordningen, i tillegg til tiltak for å mobilisere og kvalifisere bedrifter og offentlig virksomheter til å delta i forskning.

Tilskuddsmidlene og eventuell avkastning skal anvendes i samsvar med tilskuddsformålet.

### **§ 4 Fylkeskommunenes ansvar og oppgaver**

#### a) Ansvar for tilskuddsordningen

Fylkeskommunene har ansvaret for utlysning og tildeling av midlene.

Fylkeskommunene kan samarbeide om bruken av midlene gjennom felles forsknings-satsinger, fellesutlysninger av midler o.l. Midlene kan tildeles prosjekter lokalisert i og utenfor den enkelte fylkeskommune.

Bruken av tilskuddsmidlene skal være forankret i regionale mål og strategier.

Fylkeskommunene bestemmer områder/tema for utlysningene, målgrupper, prosjektperiode og tilgjengelige midler til de enkelte utlysningene. Fylkeskommunene skal bruke Forskningsrådets søknadstyper og Forskningsrådets system for vurdering av søknader om prosjektstøtte.

Fylkeskommunene kan i tillegg tildele midler til kvalifiserings- og mobiliseringsprosjekter.

#### b) Vilkår for tildelinger

Fylkeskommunen skal ved tildelinger fastsette de vilkår som er nødvendig for å sikre at bevilgningene til de regionale forskningsfondene blir brukt i samsvar med Stortingets forutsetninger, vilkår i tilskuddsbrev fra departementet og forskriften her.

Midler fra denne tilskuddsordningen kan kombineres med andre offentlige virkemidler innenfor gjeldende regelverk for offentlig støtte. Støtten må overholde EØS-avtalens regler om offentlig støtte.

#### c) Samarbeid med Norges forskningsråd

Fylkeskommunene og Norges forskningsråd skal inngå én felles avtale om Forskningsrådets bistand til forvaltning av tilskuddsordningen. Avtalen skal minst omhandle samarbeidet om og prosedyrer for utlysninger, søknadsbehandling og prosjektoppfølgning samt rapportering og utvikling av læringsarenaer og erfaringsutveksling mellom fylkeskommunene.

#### d) Økonomiforvaltning og rapportering

Forvaltning av tilskuddsmidlene skal skje i henhold til Regelverk for økonomistyring i staten, så langt det passer. Fylkeskommunene skal sørge for tilfredsstillende oppfølging av

og kontroll med tilskuddsmidlene i hele tilskuddskjeden. Fylkeskommunen kan kreve tilskudd tilbakebetalt dersom forutsetningen for tilskuddet ikke overholdes.

Fylkeskommunene skal sende årsrapport til departementet og til Norges forskningsråd innen den frist som fastsettes i de årlige tilskuddsbrevene.

Rapporteringen skal omtale hvordan de tildelte midlene er brukt for å realisere formålet med regionale forskningsfond, blant annet basert på Forskningsrådets indikatorer for måloppnåelse, se § 5. Rapporteringen skal ha to hoveddeler, resultatrapportering og økonomisk rapportering.

Rapporten skal vise hvordan fondsmidlene er fordelt på søknadstyper, faglige temaer og mottakergrupper. Det skal rapporteres på bruk av midler til administrasjon.

Departementet kan gi nærmere regler om rapporteringen i tilskuddsbrevene.

### **§ 5 Norges forskningsråds ansvar og oppgaver**

Norges forskningsråd skal bistå fylkeskommunene i forvaltningen av de regionale forskningsfondene. Samarbeidet reguleres i avtalen mellom Forskningsrådet og fylkeskommunene etter § 4 c.

Forskningsrådet skal særlig bidra til å ivareta forskningens kvalitet i alle ledd fra utlysning til tildeling av FoU-midler. Forskningsrådet skal levere støttetjenester til forvaltningen av de regionale forskningsfondene og være bindeledd mot nasjonale og internasjonale forskningsprogrammer og -kompetanse.

Forskningsrådet skal fastsette indikatorer for måloppnåelse, basert på formålet med tilskuddsordningen.

Forskningsrådet skal utarbeide en årlig rapport til departementet om de regionale forskningsfondenes samlede aktivitet og resultater, og om Forskningsrådets samarbeid med fylkeskommunene.

### **§ 6 Klage**

Norges forskningsråd er klageorgan for enkeltvedtak fattet av fylkeskommunen om tildeling av støtte. Det er ikke adgang til å klage over fylkeskommunenes skjønnsutøvelse.

### **§ 7 Kontroll med midlene**

Departementet kan føre kontroll med at midlene blir brukt etter forutsetningene, og har rett til innsyn i alle dokumenter som gjelder forvaltningen av tilskuddet. Departementet kan kreve tilskuddet helt eller delvis tilbakebetalt fra fylkeskommunene dersom det ikke benyttes i samsvar med gjeldende regelverk.

### **§ 8 Ikrafttredelse**

Denne forskriften trer i kraft 1. januar 2020.

Saksnr: 2019/48-1  
Saksbehandlar: Matti Torgersen

**Saksframlegg****Saksgang**

Utv.aksnr.	Møtedato
1/19	12.11.2019
6/19	13.11.2019

**Høyring om endringar i forskrifter til veglova, vegtrafikklova og andre lover som gjeld overføring av fylkesvegadministrasjonen frå Statens vegvesen til fylkeskommunane og omorganisering av Statens vegvesen****Forslag til innstilling**

1. Fylkesutvalet viser til at fylkeskommunen som vegeigar vil ha ansvar for å utgreie skiltbruk på fylkesveg. Ut i frå omsynet til effektiv sakshandsaming og til at det forvaltingsnivået som har ansvar for ei oppgåve også får mynde til å ta avgjerd, må fylkeskommunane få ansvar for å fatte skiltvedtak. Felles skiltbruk kan bli teke vare på gjennom skiltforskrifta og ved at skiltplanar kan sendast til Statens vegvesen for uttale.
2. Fylkesutvalet er samd i at Statens vegvesen framleis bør ha ansvar for kontroll og godkjenning etter tunnelforskrifta og bruforskrifta. Dette må likevel praktiserast på ein slik måte at ein unngår detaljstyring og eit tidkrevjande godkjenningsregime.
3. Fylkesutvalet støttar dei andre føreslegne endringane i forskriftene som er omfatta av høyringa.

**Samandrag**

Vegdirektoratet sendte 3. oktober ut høyringsnotat om endringar i forskrifter til veglova, vegtrafikklova og andre lover. Høyringa følgjer opp vedtekne endringar i lovverket ved gjennomføring av overføring av fylkesvegadministrasjonen frå Statens vegvesen til fylkeskommunane. Justeringane av ei rekkje forskrifter er tilpassa ny organisering av Statens vegvesen. Det meste av endringane er av teknisk karakter. Prosjektlear meiner fylkeskommunen bør få ansvar for godkjenning og endring av skilt etter skiltforskrifta.

Rune Haugsdal  
prosjektlear

Dina Lefdal  
påtroppande fylkesdirektør for  
infrastruktur og veg

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Samferdselsdepartementet la i Prop. 79 L (2018-2109), Innst 312 L (2018-2019) fram forslag til endringar i vegsektoren knytt til den delen av regionreforma som gjeld overføring av fylkesvegadministrasjonen frå Statens vegvesen til fylkeskommunane. Stortinget har vedteke endringane, og dei vil vere gjeldande frå 1. januar 2020. Høyringsframlegget tilpassar forskriftene til dette.

Statens vegvesen (SVV) skal også omorganiseras frå 1.1.2020. Dagens lovfesta organisering i regionar blir erstatta av ein divisjonsmodell. Dei fleste endringane i forskriftene er knytt til oppheving av den lovfesta organiseringa av Statens vegvesen i regionar og blir erstatta med etatsnemninga Statens vegvesen.

Høyringsbrev og høyringsnotat ligg på <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=2824785>

Dei fleste av endringane er av meir teknisk karakter som at omgrepet regionvegkontoret blir bytta ut med Statens vegvesen. Desse endringane er ikkje omtala nærare i denne saka.

### Forskrifter heimla i Veglova

I dag er vedtaksmynde for ulike forhold i veglova gjennomgåande er lagt til SVV sine regionkontor i førsteinstans både for riksveg og fylkesveg. I framlegget er det føreslege at vedtaksmynde i ein del forskrifter blir lagde til fylkeskommunen for fylkesveg og for riksveg til SVV. Dette gjeld:

- Forskrift om alminnelege reglar om bygging og vedlikehald av avkjørsler frå offentleg veg (gjeld tekniske krav til plassering, utforming og vedlikehald av avkjørsler).
- Forskrift om plassering av skogsvirke (gjeld plassering av skogsvirke langs offentleg veg).
- Forskrift om gjerde ved offentlig veg (gjeld gjerdetype, oppsetting og vedlikehald av gjerder).
- Tunnelforskrifta for fylkesveg (gjeld rolla som tunnelforvaltar)

Veglova har andre forskrifter der SVV vil framleis ha ansvar for avgjerd. Dette gjeld m.a.:

- Vegdataforskrifta, som gjeld innhenting, kvalitetssikring og formidling av data om offentlig veg og trafikken som går på veg. Fylkeskommunane skal hente inn og kvalitetssikre data på fylkesveg, men SVV har ansvar for Nasjonal vegdatabank.
- Tunnelforskrift for fylkesvegnettet skal sikre lågaste tillatne tryggleiksnivå for trafikantar i tunnellar for å førebyggje kritiske hendingar. Fylkeskommunane skal få overført rolla som tunnelforvaltar, og har ansvar for å oppnemne ein tryggleikskontrollør. SVV vil framleis ha ansvar for at ein ny eller ein rehabilitert tunnel på fylkesveg kan takast i bruk.
- Bruforskrifta gjeld kontroll, godkjenning og anna oppfølging ved prosjektering, bygging og forvaltning av bru, ferjekai og annan bærande konstruksjon i fylkesvegnettet. SVV skal framleis ha ansvar for å godkjenne arbeidsteikningar og kan avgjere at bygging ikkje kan starte eller bli stoppa, og å fastsetje regelverk for inspeksjon, drift, vedlikehald og anna forvaltning.

### Forskrifter etter Vegtrafikklova

Vegtrafikklova omfattar køyring på veg, og omfattar trafikant og køyretøyområdet. Denne er føresett å vere statleg.

Av forskrifter heimla i vegtrafikklova er m.a. skiltforskrifta. Skiltforskrifta gir reglar om trafikkskilt, vegoppmerking og trafikkllys, samt mynde til å setje opp skilt og dirigere trafikk. Det er ikkje lagt opp til endringar i ansvarsforhold i denne forskrifta, men det er lagt opp til at etatsnamnet Statens vegvesen blir nytta.

Det er føreslått endringar i ein rekkje andre forskrifter etter vegtrafikklova og andre lover som er ein rein teknisk endring tilpassa ny organisering av Statens vegvesen.

## Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet har kompetanse til å gjere vedtak i høyringssaker. I *Reglement for folkevalde organ og delegering*, vedteke av fylkestinget 15.10.2019, framgår det i reglement for fylkesutvalet i punkt 6:

*Dersom fylkesutvalet ynskjer å uttale seg om aktuelle saker og tema, kan fylkesutvalet vedta ei fråsegn om dette på vegner av Vestland fylkeskommune.*

## Vurderingar og verknader

Saka har betydning for ansvarsdeling mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Retningslinene for oppgåvefordelinga mellom forvaltningsnivåa seier m.a. at det myndighetsorganet som er tillagt ansvar og kompetanse til å ta avgjerd for ei oppgåve, også skal ha fagmiljøet knytt til oppgåva. Oppgåver som krev stor grad av koordinering/samordning og/eller oppgåver som har store kontaktflatar med kvarandre bør liggje til same organ. Oppgåver som av ulike årsakar ikkje skal la seg påverke av lokalpolitiske forhold, bør vere eit statleg ansvar. Staten bør ha ansvaret for oppgåver som føresett eit nasjonalt heilskapsgrep for god oppgâveløysing. Oppgåver som krev utøving av politisk skjøn og vurdering bør leggast til folkevalde organ

Prosjektlear meiner at det i stor grad er den oppgåvefordelinga som er lagt til grunn i denne høyringa.

Fylkeskommunen får ansvar for ei rekkje oppgåver knytt til fylkesveg. Det er gode grunner til at kontroll og godkjenning av kompliserte konstruksjonar som bru og tunnel ligg sentralt, då dette krev omfattande teknisk kompetanse som kan vere fornuftig å samle på nasjonalt nivå. Prosjektlear vil likevel peike på at fylkeskommunane får tilført kompetanse også på kompliserte tekniske konstruksjonar. Forskrifta må praktiserast på ein slik måte at ein unngår unødig statleg overstyring på eit detaljnivå for relativt enkle konstruksjonar, t.d. mindre bruer. Det må og unngåast å få eit byråkratiserande og rigid godkjenningsregime som tek mykje tid. Den vidare samhandlinga vil avklare korleis dette vert praktisert.

Høyringsframlegget legg opp til at Statens vegvesen framleis skal ha avgjerdskompetanse etter skiltforskrifta, også på fylkesveg. Grunngevinga for dette er at trafikantane skal ha ein einskapleg og føreseieleg bruk av skilt.

Prosjektlear vil peike på at det uansett vil vere fylkeskommunen som vegeigar som må førebu saker om bruk av skilt og utarbeide skiltplanar. Det verker unødig tungvint og byråkratiserande om ein skal måtte få godkjent alle nye og endra skilt hjå Statens vegvesen.

Skiltforskrifta definerer kva type skilt som skal nyttast, og når dei skal nyttast. Prosjektlear meiner at skiltforskrifta er såpass detaljert at den i store trekk sikrar omsynet til nasjonal heilskapsgrep for oppgâveløysinga. Til ein viss grad vil noen skilt vere basert på lokal kompetanse og på lokal kunnskap. Det gjeld brune visningsskilt, som særleg er retta mot turistar, og i ei viss utstrekning også vegvisningsskilt. Dette bør avgjerast lokalt av regionalt folkevald nivå.

Ut i frå dette meiner prosjektlear at fylkeskommunane må få overført ansvar for å godkjenne skiltplanar og skilt. Skiltplanar kan sendast på høyring til Statens vegvesen for å sikre at det vert ein mest mogleg heilskapleg skiltbruk.

Prosjektlear er elles samd i at det øvrige trafikant- og køyretøyområdet ligg til Statens vegvesen.

**Økonomi:** Ikkje relevant.

**Klima:** Ikkje relevant.

**Folkehelse:** Ikkje relevant.

**Regional planstrategi:** Ikkje relevant.

### **Konklusjon**

Prosjektleiaren meiner at fylkeskommunen bør få ansvar etter skiltforskrifta for fylkesveg, og viser til at fylkeskommunen som vegeigar vil ha ansvar for å utgreie skiltbruk på fylkesveg. Også omsynet til effektiv sakshandsaming og at forvaltingsnivået som har ansvar for oppgåve også får mynde til å ta avgjerd, tilseier at fylkeskommunane bør få dette ansvaret.

Saksnr: 2019/46-1  
Saksbehandlar: Kjell Helge Kleppestø

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for opplæring og kompetanse	2/19	12.11.2019
Hovudutval for næring, naturressursar og innovasjon	5/19	12.11.2019
Fylkesutvalet	7/19	13.11.2019

**Høyringsuttale Endring i Opplæringslova - Karrierettleiing****Forslag til innstilling**

1. Vestland fylkeskommune støttar forslag til endring i opplæringslova om fylkeskommunal plikt til å tilby karrierettleiing til befolkninga
2. Vestland fylkeskommune er kritisk til at dei økonomiske konsekvensane om fylkeskommunal plikt til å tilby karrierettleiing til befolkninga ikkje er godt nok undersøkt.
3. Vestland fylkeskommune meiner § 13-3e andre ledd må endrast slik at det vert gjensidig plikt til samarbeid mellom fylkeskommune og Arbeids- og velferdsetaten.
4. Vestland fylkeskommune leverer høyringsfråsegn slik det kjem fram i saksutgreiinga.

**Saksprotokoll i Hovudutval for næring, naturressursar og innovasjon - 12.11.2019****Vedtak****Samandrag**

Saka gjeld «Forslag til endring i Opplæringslova om fylkeskommunal plikt til å tilby karrierettleiing til befolkninga» som Kunnskapsdepartementet har sendt på høyring med frist 29. november. Forslaget inneheld lovfesting av fylkeskommunale oppgåver. Tenesta har vore tilskotsstyrt fram til no. Fylkeskommunen sitt ansvar er formulert i § 13-3e i lovforslaget. Oppgåvene er knytt til fylkeskommunale karrieresenter og partnerskap for karrierettleiing i fylka.

Rune Haugsdal  
prosjektleder

Bård Sandal  
påtroppande fylkesdirektør for  
Innovasjon og Næringsutvikling

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*



Vedlegg

1 Høyringsnotat endringer i opplæringslova

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Saka gjeld «forslag til endring i Opplæringslova om fylkeskommunal plikt til å tilby karrierettleiing til befolkninga» som Kunnskapsdepartementet har sendt på høyring med frist 29. november. Forslaget inneheld lovfesting av fylkeskommunale oppgåver, lovfesting av ei teneste som har vore tilskotsstyrt fram til no. Fylkeskommunen sitt ansvar er formulert i § 13-3e i lovforslaget. Oppgåvene er knytt til fylkeskommunale karrieresenter og partnerskap for karrierettleiing i fylkene.

Heile høyringnotatet følger som vedlegg til saka.

I Meld. St. 6 (2018–2019) Oppgåver til nye regioner vart det varsla at regjeringa vil overføre tilskot til fylkesvise partnerskap for karrierettleiing til fylkeskommunane. I 2019 utgjer tilskotet totalt 34,5 mill. kroner, med like mykje til kvart fylke uavhengig av storleik eller innbyggjarar. Tilskotet til etablering av fylkesvise partnerskap for karrierettleiing vart oppretta i 2014 for å bidra til at alle, inkludert vaksne, skal ha eit tilbod om karrierettleiing.

Meld. St. 6 (2018–2019) varsla at regjeringa ville vurdere ei lovfesting av karrierettleiing som eit fylkeskommunalt ansvar. Fylkeskommunane har i dag ikkje plikt til å etablere eller drive karrieresentre eller til å tilby karrierettleiingstenester til befolkninga. Elevar i grunnskolen og vidaregåande opplæring har imidlertid rett til naudsynt rådgjeving om utdanning, yrkestilbod og yrkesval, jf. opplæringsloven § 9-2.

Dei statlege midlane til karrierettleiing vert lagt inn i rammeoverføringane til fylkeskommunane frå januar 2020. Kunnskapsdepartementet meiner at etter det tidspunktet vil det i prinsippet vere mogleg for fylkeskommunane å leggje ned tilbodet i sin heilskap, sjølv om midlane er overførte. Departementet foreslår difor å lovfeste ei plikt for fylkeskommunane til å sørge for eit karrierettleiingstilbod som er ope for heile befolkninga som er busett i fylket.

Dagens tilbod om karrierettleiing i fylkeskommunen, utover tilbodet om utdannings- og yrkesrådgjeving i vidaregåande skole, finnst i dei fylkesvise karrieresentera. I alle fylkeskommunar er det no minst eitt karrieresenter, og nokre fylkeskommunar har fleire karrieresentre. I Sogn og Fjordane og Hordaland er karrieresentra fullt ut drifta av fylkeskommunane. Karriere Sogn og Fjordane har to tilsette fordelt på to karrieresenter, Karriere Hordaland har 8 tilsette fordelt på tre karrieresenter. Karriere Hordaland tilbyr karrierettleiing over video, i tillegg til fysiske møte. Alle fylkeskommunar har fått like tilskot uavhengig av storleiken på fylket. I Hordaland utgjer tilskotet om lag 22 % av dei totale utgiftene. Dei resterande vert dekkja av fylkeskommunale midlar. I Sogn og Fjordane er det kun nytta statlege midlar til ordninga.

Dei offentlege karrieresentra tilbyr gratis karrierettleiing til alle over 19 år, uavhengig av om dei er i jobb eller utan jobb. Dei organiserer også mykje grupperettleiing og kurs for veksøklarane. Målet er at dei skal bli kjende med sine eigenskaper, interesser og kompetanse, og skal kunne ta gode og velinformerte val knytt til utdanning, opplæring og arbeid.

I tillegg til tilbod til befolkninga arbeider karrieresentra med kompetanseheving av rådgjevarar og rettleiarar i skule- og utdanningssystemet, NAV og andre aktørar. Nokre karrieresenter har også oppgåver på integreringsfeltet. Karriere Hordaland har i 3 år stått for karrierettleiing til bebuarar ved Stord Asyilmottak, i tett samarbeid med Kompetanse Norge og IMDI. Staten har finansiert dette i tillegg til dei ordinære tilskota.

I 2018 hadde karrieresentra totalt 19 604 unike brukarar på landsbasis og gjennomførte 930 kurs og grupperettleiingar. Det er til dels stor forskjell mellom kor mange individuelle brukarar kvar fylkeskommune har. Dette har ikkje direkte samanheng med talet karrieresenter, men med prioritering av aktivitetane ved karrieresentra. Nokre prioriterer individuell rettleiing, medan andre prioriterer kurs og kompetanseheving av rettleiarar og rådgjevarar i andre sektorer.

Fylkeskommunen har i dag *plikt* til å gi elevlar i vidaregåande skole nødvendig rådgjeving om utdanning, yrkestilbod og yrkesval. Elevane har ei motsvarande *rett* til nødvendig rådgjeving. Gjennom lovfesting av ein generell plikt for fylkeskommunen til å tilby karrierettleiingstenester meiner Kunnskapsdepartementet at slike tenester vil kunne bli tilgjengelege uavhengig av alder. Kunnskapsdepartementet meiner vidare at plikten ikkje skal strekke seg lenger enn det som rimeleg kan finansierast av midlane som leggjast inn i rammeoverføringane til fylkeskommunane frå 2020. Departementet legg likevel til grunn at fylkeskommunane, slik som i dag under tilskotsordninga, også vil tilføre andre midlar, og samarbeide med andre interessentar på karriererettleiingsfeltet. Det skal vere minimum eitt fylkesvis karrieresenter i kvar fylkeskommune som er ope for alle grupper i befolkninga, og som tilbyr gratis karriererettleiing.

Karriererettleiing må tilfredsstille dei krava som i dag vert stilt for å få grunntilskot. I det ligg det at fylkeskommunen må ha ein partnerskapsavtale om karriererettleiing som minimum inkluderer fylkeskommunen og NAV Fylke. Fylkeskommunen må vidare ha ein koordinerande funksjon som styrkar samarbeidet og samordninga mellom rettleiingsaktørane i fylket og bidrar til kompetanseutvikling for karriererettleiarane i grunnskolen, vidaregåande opplæring og NAV. Departementet har vurdert at det er naturleg å ta inn kravet om samarbeid med NAV i lovteksten. Når det gjeld den koordinerande funksjonen, vil departementet vurdere om det er behov for reglar i forskrift.

Tenesta skal ikkje redusere tilbodet om rådgjeving til elevane i grunnopplæringa, men ho bør samarbeide med eller samorganiserast med rådgjevinga som blir gitt til elevane. Eit samarbeid mellom karriererettleiinga og andre som gir rettleiing om yrkesval og utdanningsval, vil kunne føre til kompetanseoverføring mellom dei ulike aktørane og meir effektive tenester. Ei slik kopling vil kunne gi betre og meir heilskaplege tilbod til elevlar, studentar, arbeidssøklarar og befolkninga som heilskap.

Kunnskapsdepartementet legg til grunn at dei økonomiske og administrative kostnadene til ei karriererettleiingsteneste allereie er dekkja gjennom at tilskotsmidlane til fylkesvise karrieresentre blir overført til fylkeskommunen, og at fylkeskommunane allereie nyttar midlar innanfor eksisterande rammer til eit karriererettleiingstilbod. Vidare legg departementet til grunn at plikten ikkje strekker seg lenger enn det som rimeleg kan finansierast av midlane som vert lagt inn i rammeoverføringane til fylkeskommunane frå 2020. Dersom det oppstår tvil om rekkevidda av plikten, kan det bli aktuelt å gi nærare forskrift som presiserer desse rammene.

### **Høyringsfråsegn:**

Vestland fylkeskommune meiner det er positivt med lovregulering av ei teneste som er sentral både i Nasjonal kompetansepolitisk strategi og i regionale planar. Regional plan for kompetanse og arbeidskraft i Hordaland, vedteke av Hordaland fylkesting, har som overordna mål «Betre balanse mellom tilbod og etterspurnad etter kompetanse og arbeidskraft i Hordaland gjennom eit forplikande samarbeid mellom næringslivet, offentleg sektor og utdanningsaktørane». Ei av målsettingane er at «Innbyggjarane i Hordaland skal ha tilstrekkeleg tilgang til profesjonell, offentleg og gratis karriererettleiing, med vekt på karrierelæring, i den livsfasen dei er i». Vestland fylkeskommune etablerer eininga Karriere Vestland, del av avdeling for Innovasjon og Næringsutvikling frå 1.1.2020, som ei vidareføring av arbeidet i Karriere Sogn og Fjordane og Karriere Hordaland.

Fylkeskommunane har over tid levert kvalitet i karriererettleiing til vaksne, og det er positivt at departementet er nøgd og vil vidareføre det ansvaret. Vestland fylkeskommune meiner det ikkje kjem godt nok fram i høyringsnotat til lovforslaget dei viktige premissane Kunnskapsdepartementet har lagt for både nasjonalt kvalitetsrammeverk for karriererettleiing i Norge og nasjonal digital karriererettleiingsteneste. Det vil vere avgjerande for arbeidet som fylkeskommunen ved lov vert forplikta til. Det nasjonale kvalitetsrammeverket skal gjelde på tvers av alle sektorar, ikkje berre tenestene levert av fylkeskommunen og NAV, og vert lansert av Kunnskapsdepartementet hausten 2019.

Lovforslaget bør i sterkare grad henge saman med parallelle prosessar i regi av Kunnskapsdepartementet. Nasjonal digital karriererettleiingsteneste er tilsvarande foreslått knytt opp til fylkeskommunal karrieresenter, men er ikkje omtalt i høyringsnotatet. Det vil i stor grad ha innverknad på ressursane som vert kravd for å

løyse desse oppgåvene, og vil få stor innverknad på korleis departementet ønskjer at karrieretenestene skal leverast til heile befolkninga.

Vestland fylkeskommune meiner det ikkje er tydeleg om karrieresentra kun skal levere karrieretenester på fysiske karrieresenter. I så fall er det uklart kva som meinast med nærleik til eit karrieresenter eller om det er andre måtar som er gode nok.

Lovforslaget tek ikkje opp eit forpliktande samarbeid på tvers av fleire relevante sektorar, men knyt det spesielt til NAV og fylkeskommunen. Prosjektleiing meiner det er problematisk at det i lovtekst vert lagt inn premiss om at fylkeskommunen må samarbeide med NAV, medan det ikkje vert nemnd ein plikt for NAV til å delta i samarbeidet. Dette bør presiserast i lovteksten. Prosjektleiing vil alternativt foreslå at omtala av NAV i lovteksten vert tatt vekk, og at det vert lagt inn eit krav i forskrifta om samarbeid med *alle* sektorar i tråd med Nasjonalt kvalitetsrammeverk for karrierettleiing.

Tilsvarande viser Vestland fylkeskommune til høyring om «Forslag til lov om integrering og forslag til endringer i lov om statsborgerskap». Her foreslår Kunnskapsdepartementet at målgruppa for introduksjonsprogram skal ha rett og plikt til karrierettleiing frå fylkeskommunale karrieresenter. Desse lovforslaga bør i større grad sjåast i samanheng fordi det vil ha store økonomiske konsekvensar for fylkeskommunen. Det vil vere ei utfordring at fylkeskommunale karrieresenter både skal tilby tenester til alle som ikkje har ein individuell rett, og samtidig tilby karrierettleiing til ei gruppe som både har rett og plikt. Prioriteringane av ressursar vil over tid favorisere dei med både plikt og rett, og lovforslaget sin gode intensjon sett i lys av Nasjonal kompetansepolitisk plan og Nasjonalt kvalitetsrammeverk, er vanskeleg å oppfylle. Vestland fylkeskommune vil poengtere at det vert lagt plikt til fylkeskommunale tenester utan at departementet prioriterer ressursar til å utføre desse. Vestland fylkeskommune meiner at dei økonomiske konsekvensane av endringane ikkje er godt nok utgreidd. Det vil bety usikkerheit om dei nye ordningane vert iverksett utan grundig analyse av konsekvensar. Det vil vere avgjerande at fylkeskommunen får ressursar til å ha tilstrekkeleg kapasitet til å tilby karrierettleiing til heile befolkninga.

Statsbudsjettet for 2020 gjev Vestland fylkeskommune kr 3,76 millionar for å tilby karrierettleiing til heile befolkninga. Dette er ressursar på linje med tilskott til alle fylka i 2019, der kronebeløpet er lik for alle fylkeskommunane. Statsbudsjettet tek ikkje høgd for at fylkeskommunane er ulike i storleik og innbyggjartal. Dei økonomiske midlane fylkeskommunen får tilført bør differensierast utifrå geografi, storleik og innbyggjartal.

Vestland fylkeskommune meiner Kompetanse Norge si rolle som eit nasjonalt koordinerande og fagleg organ er viktig å tydeleggjere i dette lovforslaget. Det er svært viktig at deira rolle som systemansvarleg blir vidareutvikla og styrka. Den faglege kvaliteten i karrieretenesta for heile befolkninga i Noreg må takast i vare av eit fagleg nasjonalt organ. Det er store regionale forskjellar i Noreg, og innad i regionane, når det gjeld arbeidsmarknad og utdanning, men det er likevel viktig at den faglege kvaliteten på karrierettleiingsarbeidet har eit nasjonalt og heilskapleg uttrykk.

### **Vedtakskompetanse**

Fylkesutvalet har høve til å gje fråsegn, jf retningsliner for politiske utval og delegering som vart vedteke av fylkestinget i oktober.

### **Vurderingar og verknader**

**Økonomi:** «Konsekvensar for årlege budsjett Vestland fylkeskommune. Vert del av årlege statlege rammeoverføringar»

**Klima:** «Ikkje relevant»

**Folkehelse:** Karrierettleiing til vaksne for å sikre at dei tek gode karriereval og kjem inn i ein jobb som dei trivast i, vil gje god effekt for folkehelsa

**Regional planstrategi:** I tråd med PS 84/2017 Regional plan for kompetanse og arbeidskraft vedteke Hordaland fylkesting.

## **Konklusjon**

Prosjektlear meiner at Vestland fylkeskommune skal støtte forslag til endring i opplæringslova om fylkeskommunal plikt til å tilby karrierettleiing til befolkninga. Vidare meiner prosjektlear at § 13-3e andre ledd må endrast slik at det vert gjensidig plikt til samarbeid mellom fylkeskommune og Arbeids- og velferdsetaten, alternativt at andre ledd vert tatt vekk.

Prosjektlear meiner at Kunnskapsdepartementet må vurdere høyringsfråsegn frå Vestland fylkeskommune slik det kjem fram i avsnitt Vurderingar og verknader i denne sak.



DET KONGELIGE  
KUNNSKAPSDEPARTEMENT

# Høringsnotat

**Forslag til endringer i opplæringsloven  
(fylkeskommunal plikt til å tilby karriereveiledning)**

29. august 2019

## **Innhold**

1. Bakgrunn .....	3
2. Gjeldende rett .....	3
3. Om tilskuddet til fylkesvise partnerskap for karriereveiledning og overføringen til fylkeskommunene .....	3
4. Karriereveiledning i fylkeskommunene i dag .....	4
5. Forslag om plikt for fylkeskommunen til å ha tilbud om karriereveiledning .....	5
6. Økonomiske og administrative konsekvenser .....	6
7. Merknader til bestemmelsen .....	6
8. Forslag til ny bestemmelse i opplæringsloven om karriereveiledning.....	8

## 1. Bakgrunn

I Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner* ble det varslet at regjeringen vil overføre tilskuddet til fylkesvise partnerskap for karriereveiledning til fylkeskommunene. I 2019 utgjør tilskuddsbeløpet totalt 34,5 mill. kroner. Tilskuddet til etablering av fylkesvise partnerskap for karriereveiledning ble opprettet i 2014 for å bidra til at alle, inkludert voksne, skal ha et tilbud om karriereveiledning. Partnerskapene er et samarbeid mellom minimum fylkeskommunen og NAV Fylke, og inkluderer ofte flere aktører, herunder noen kommuner. Partnerskapene skal bidra til utvikling av tjenestetilbudet og til samarbeid mellom ulike veiledningsaktører lokalt. Kompetanse Norge skal fortsatt ha ansvar for å koordinere arbeidet med og for faglig utvikling av karriereveiledningsfeltet.

Karriereveiledning er i dag ingen lovfestet oppgave. Meldingen varsler at regjeringen vil vurdere en lovfesting av karriereveiledning som et fylkeskommunalt ansvar.

## 2. Gjeldende rett

Fylkeskommunene har i dag ingen plikt til å etablere eller drive karrieresentre eller til å tilby karriereveiledningstjenester til befolkningen. Elever i grunnskolen og videregående opplæring har imidlertid rett til nødvendig rådgivning om utdanning, yrkestilbud og yrkesvalg, jf. opplæringsloven § 9-2.

## 3. Om tilskuddet til fylkesvise partnerskap for karriereveiledning og overføringen til fylkeskommunene

Tilskuddet til de fylkesvise partnerskapene for karriereveiledning følger av Kunnskapsdepartementets bevilgning over statsbudsjettet, jf. kap. 258 post 60. Tilskuddet er delt inn i to: et grunntilskudd og et stimuleringstilskudd som tildeles etter kunngjøring og søknad.

Grunntilskudd utbetales til alle fylker som har opprettet et fylkesvis partnerskap som oppfyller kriteriene som er angitt i retningslinjene; det er inngått en avtale mellom minimum fylkeskommunen, og NAV Fylke og fylkeskommunen har minimum ett karrieresenter.

Stimuleringstilskuddet er delt i to, der del én går til etablering av karrieresenter og del to går til utviklingstiltak innenfor rammen av karrieresenterets virksomhet.

Tilskuddsordningen skal bidra til:

- å utvikle arbeidet med karriereveiledning i de ulike sektorene i fylket
- å øke samarbeid om og koordinering av karriereveiledning mellom de ulike aktørene i fylket
- å heve kvaliteten og profesjonaliteten i karriereveiledningen
- et likeverdig tilbud om karriereveiledning mellom fylkene



Dette tilskuddet har vært statens eneste styringsvirkemiddel på feltet karriereveiledning. Gjennom tildelingskriteriene for tilskuddet har Kompetanse Norge satt krav til ansattes kompetanse, aktivitet ved karrieresentrene og samarbeid mellom fylkeskommunen og NAV Fylke. For å motta grunntilskudd har det vært et vilkår at fylkeskommunen har:

- en signert partnerskapsavtale mellom minimum fylkeskommunen og NAV Fylke
- en koordinerende funksjon som styrker samarbeid og samordning mellom veiledningsaktørene i fylket
- minimum ett fylkesvis karrieresenter som tilbyr gratis karriereveiledning til alle voksne over 19 år, bidrar til kompetanseutvikling for karriereveiledere i grunnskolen, videregående opplæring og NAV, samt gjennomfører brukerundersøkelser som bidrag til å sikre kvaliteten på tilbudet

Partnerskapene er ulikt organisert fra fylke til fylke. Alle partnerskapene fyller minstekravet om at fylkeskommunen og NAV Fylke skal være parter. Utover dette er bl.a. partene i arbeidslivet, kommuner og universitets- og høyskolesektoren involvert i partnerskapene i ulik grad.

Fylkeskommunene og delvis NAV Fylke bidrar også med midler inn i karrieresentrene. Likevel har den nasjonale tilskuddsordningen bidratt til både å sørge for at karriereveiledning nå er tilgjengelig i alle fylker (Oslo har vedtatt etablering som siste fylke), og til et likeverdig tilbud av en viss kvalitet.

De statlige midlene til karriereveiledning blir lagt inn i rammeoverføringene til fylkeskommunene fra januar 2020. Etter det tidspunktet vil det i prinsippet være mulig for fylkeskommunene å legge ned tilbudet i sin helhet, selv om midlene er overført. Departementet foreslår derfor å lovfeste en plikt for fylkeskommunene til å sørge for et karriereveiledningstilbud som er åpent for hele befolkningen som er bosatt i fylket.

#### **4. Karriereveiledning i fylkeskommunene i dag**

Dagens tilbud om karriereveiledning i fylkeskommunen, utover tilbudet om utdannings- og yrkesrådgivning i videregående skole, finnes i de fylkesvise karrieresentrene. I alle fylkeskommuner er det nå minst ett karrieresenter, og noen fylkeskommuner har flere karrieresentre. Nordland fylkeskommune har med sine ni sentre flest i landet, Oppland følger med fem, og en del andre har tre eller to. Majoriteten av fylkene har ett karrieresenter. Det er i alt 39 sentre, og i Oslo er det et senter under etablering. Karrieresentrene eies av fylkeskommunene, i mange tilfeller i fellesskap med NAV Fylke. Staten har til og med 2019 bidratt med finansiering gjennom tilskuddsordningen beskrevet over. I tillegg bidrar Kompetanse Norge med koordinering og faglig støtte.

Karrieresentrene er et resultat av arbeidet med partnerskap for karriereveiledning, se punkt 3. I 2018 deltok NAV lokalt i to fylkeskommuner, i tillegg til fylkeskommunen og NAV Fylke. I seks fylkeskommuner er det enkelte kommuner som deltar i partnerskapene, og noen steder er også noen av arbeidslivets parter representert. I fire fylkeskommuner er universiteter og høyskoler en del av partnerskapet, og fylkesmannen er også representert to steder. Alle fylker

har en partnerskapskoordinator. Partnerskapskoordinatorens ansvar varierer fra fylke til fylke. Mange koordinatorene har ansvar for kurs, samlinger og faglig støtte for de ulike sektorene, og mange har en sekretærfunksjon for partnerskapet og bidrar med å gjøre tilbudet kjent.

De offentlige karrieresentrene tilbyr gratis karriereveiledning og bistand til jobbsøking til alle over 19 år. De organiserer også mye gruppeveiledning og kurs for brukere. Målet er at brukerne skal bli kjent med sine egenskaper, interesser og kompetanse og kunne ta gode og velinformerte valg knyttet til utdanning, opplæring og arbeid.

I tillegg til tilbud til befolkningen jobber karrieresentrene med kompetanseheving av rådgivere og veiledere i skolesystemet og NAV.

Mange sentre har også fylkeskommunale forvaltningsoppgaver. Det kan være realkompetansevurdering eller andre oppgaver knyttet til voksenopplæring. En del karrieresentre har også oppgaver på integreringsfeltet.

I 2018 hadde karrieresentrene totalt 19 604 unike brukere på landsbasis og gjennomførte 930 kurs og gruppeveiledninger. Det er til dels stor forskjell mellom hvor mange individuelle brukere hver fylkeskommune har. Dette har ikke direkte sammenheng med antallet karrieresentre, men med prioriteringen av karrieresentrenes aktiviteter. Noen prioriterer individuell veiledning til brukere, mens noen prioriterer kurs og kompetanseheving av veiledere og rådgivere i andre sektorer.

## **5. Forslag om plikt for fylkeskommunen til å ha tilbud om karriereveiledning**

Som beskrevet ovenfor har alle fylkeskommuner etablert fylkesvise partnerskap for karriereveiledning og tilbud om karriereveiledning for befolkningen. Den statlige tilskuddsordningen for partnerskapene har vært et viktig grunnlag for denne etableringen, selv om fylkeskommunen og stedvis NAV også bidrar med betydelige midler.

Når den statlige tilskuddsordningen legges inn i de statlige rammeoverføringene til fylkeskommunene, er det viktig å sikre at de etablerte tilbudene opprettholdes. Det er derfor behov for å lovfeste en plikt for fylkeskommunen til å tilby karriereveiledningstjenester til befolkningen. Fylkeskommunen har i dag plikt til å gi elever i videregående skoler nødvendig rådgiving om utdanning, yrkestilbud og yrkesvalg. Elevene har en motsvarende rett til nødvendig rådgivning. Gjennom lovfesting av en generell plikt for fylkeskommunen til å tilby karriereveiledningstjenester vil slike tjenester kunne bli tilgjengelige uavhengig av alder. Plikten skal ikke strekke seg lenger enn det som med rimelighet kan finansieres av midlene som legges inn i rammeoverføringene til fylkeskommunene fra 2020. Departementet legger imidlertid til grunn at fylkeskommunene, slik som i dag under tilskuddsordningen, også vil tilføre andre midler og samarbeide med andre interessenter i karriereveiledningsfeltet. Det skal være minimum ett fylkesvis karrieresenter i hver fylkeskommune som er åpent for alle grupper i befolkningen, og som tilbyr gratis karriereveiledning.

Karriereveiledningen må tilfredsstillende de kravene som i dag stilles for å få grunntilskudd. Det vil si at fylkeskommunen må ha en partnerskapsavtale om karriereveiledning som minimum inkluderer fylkeskommunen og NAV Fylke. Fylkeskommunen må videre ha en koordinerende funksjon som styrker samarbeid og samordning mellom veiledningsaktørene i fylket og bidrar til kompetanseutvikling for karriereveiledere i grunnskolen, videregående opplæring og NAV. Departementet har vurdert at det er naturlig å ta inn kravet om samarbeid med NAV i lovteksten. Når det gjelder den koordinerende funksjonen, vil departementet vurdere om det er behov for regler i forskrift.

Tjenesten skal ikke redusere tilbudet om rådgivning til elevene i grunnopplæringen, men bør samarbeide eller samorganiseres med rådgivningen som gis til elever. Et samarbeid mellom karriereveiledningen og andre som gir veiledning om yrkesvalg og utdanningsvalg, vil kunne føre til kompetanseoverføring mellom de ulike aktørene og mer effektive tjenester. En slik kobling vil kunne gi bedre og mer enhetlige tilbud til elever, studenter, arbeidssøkere og befolkningen som helhet.

Det finnes i dag ingen generell lov om fylkeskommunale tjenester. Fylkeskommunenes viktigste lovregulerte tjeneste til befolkningen er i dag fylkeskommunens plikt til å gi videregående opplæring, som er regulert i opplæringsloven. Fordi karriereveiledning blant annet vil omfatte veiledning om videregående opplæring, og på grunn av flere fellestrekk med rådgivningen om utdanning, yrkestilbud og yrkesvalg i videregående skole, foreslår departementet atplikten til å tilby karriereveiledning reguleres i opplæringsloven.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Det legges til grunn at de økonomiske og administrative kostnadene til en karriereveiledningstjeneste allerede er dekket gjennom at tilskuddsmidlene til fylkesvise karrieresentre overføres til fylkeskommunen, og at fylkeskommunene allerede bruker midler innenfor eksisterende ramme til et karriereveiledningstilbud. Videre legges det til grunn atplikten ikke strekker seg lenger enn det som med rimelighet kan finansieres av midlene som legges inn i rammeoverføringene til fylkeskommunene fra 2020. Dersom det oppstår tvil om rekkevidden avplikten, kan det bli aktuelt å gi nærmere bestemmelser i forskrift som presiserer disse rammene.

## **7. Merknader til bestemmelsen**

Etter opplæringsloven ny § 13-3e *første ledd* skal alle fylkeskommuner ha et tilbud om karriereveiledning. Tilbudet skal være gratis og åpent for befolkningen i fylkeskommunen. At tilbudet skal være åpent for befolkningen, betyr ikke at alle som bor i fylkeskommunen har en individuell rett til å få veiledning. Fylkeskommunen kan gjøre prioriteringer og valg innenfor lovens rammer og de økonomiske rammene som følger med ordningen. Videre er tilbudet avgrenset til "befolkninga". Det innebærer at personer som bare oppholder seg midlertidig i fylket, i utgangspunktet ikke vil være omfattet av tilbudet.

Etter *andre ledd* skal fylkeskommunen samarbeide med Arbeids- og velferdsetaten om tilbudet. Det vil være naturlig at karriereveiledningstjenesten også samarbeider med

rådgivningstjenesten til elever i skolen, og eventuelle andre som gir veiledning om yrkesvalg og utdanningsvalg.

I *tredje ledd* er det tatt inn en hjemmel til å gi nærmere regler i forskrift om innholdet i og organiseringen og omfanget av tilbudet. Det kan blant annet bli aktuelt å bruke hjemmelen dersom det oppstår tvil om hvor langt fylkeskommunens plikt strekker seg. I tillegg kan det bli aktuelt å regulere fylkeskommunens koordinerende funksjon for å styrke samarbeid og samordning mellom veiledningsaktørene i fylket og bidra til kompetanseutvikling for karriereveiledere i grunnskolen, videregående opplæring og NAV.

## **8. Forslag til ny bestemmelse i opplæringsloven om karriereveiledning**

**Utkast til lov [dato] om endringer i lov 17. juli 1998 nr. 61 om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa**

### **I**

I lov 17. juli 1998 nr. 61 om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa skal ny § 13-3e lyde:

#### **§ 13-3e *Karriererettleiing***

Alle fylkeskommunar skal ha eit tilbod om karriererettleiing. Tilbodet skal være gratis og åpent for befolkninga i fylkeskommunen.

Fylkeskommunen skal samarbeide med Arbeids- og velferdsetaten om tilbodet etter første leddet.

Departementet kan gi nærmare forskrifter om innhaldet i og organiseringa og omfanget av tilbodet om karriererettleiing.

### **II**

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset.

Saksnr: 2019/51-1

Saksbehandlar: Elisabeth Bjørsvik, Linda Farestveit, Kathrin Jakobsen, Kjell Helge Kleppesø, Yrla Klein,  
Marianne Seim**Saksframlegg****Saksgang**

Utv.aksnr.	Møtedato
Utv.aksnr.	Møtedato
Hovudutval for kultur, idrett og integrering	5/19 12.11.2019
Hovudutval for næring, naturressursar og innovasjon	7/19 12.11.2019
Hovudutval for opplæring og kompetanse	3/19 12.11.2019
Fylkesutvalet	8/19 13.11.2019

**Høringsuttale lov om integrering****Forslag til innstilling**

1. Fylkesutvalet støttar forslag til ny lov om integrering, men med dei kommentarane som går fram av saksframlegget.

**Saksprotokoll i Hovudutval for næring, naturressursar og innovasjon - 12.11.2019****Vedtak****Samandrag**

Saka gjeld forslag til lov om integrering og forslag til endring i lov om norsk statsborgarskap som Kunnskapsdepartementet har på høyring med frist 15. november. Den erstattar Lov av 4. juli 2003 nr. 80 om introduksjonsordning og norskopplæring for nyankomne innvandrarak (introduksjonsloven). Forslaget inneber mellom anna at fylkeskommunen sitt ansvar innan enkeltområde/oppgåver vert lovfesta. Dette er oppfølging av Meld. St. 6 (2018-2019) *Oppgaver til nye regioner*. Overordna mål om rask oppstart av kvalifisering av nyankomne flyktningar, slik at fleire flyktningar og innvandrarak kjem i jobb, er ambisiøse og gode.

Rune Haugsdal  
prosjektleiarPer Morten Ekerhovd  
påtroppande fylkesdirektør for  
kultur, idrett og inkludering

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Saka gjeld forslag til lov om integrering og forslag til endring i lov om norsk statsborgarskap som Kunnskapsdepartementet har sendt på høyring med frist 15. november. Det er eit omfattande høyringsnotat på meir enn 200 sider. Bakgrunn for forslaget er å få rask oppstart av kvalifisering av nyankomne flyktningar, slik at fleire flyktningar og innvandrarak kjem i jobb.

Forslaget inneber lovfesting av nye oppgåver for fylkeskommunen innan integrering og kvalifisering. Dette er oppgåver som dels er gjort greie for i *Meld. St. 6 (2018-2019) Oppgaver til nye regioner*. Med forslaget vil det vidare skje ei forskyving på grunnleggjande opplæring til fylkeskommunane. Karriererettleiing er eit område som er omfatta av forslaget.

### Om lovforslaget

I si uttale fokuserer prosjektleiar på dei overordna strukturane og det som gjeld fylkeskommunane. Med denne høyringa foreslår Kunnskapsdepartementet å oppheve lov 4. juli 2003 nr. 80 om introduksjonsordning og norskopplæring for nyankomne innvandrarak (introduksjonsloven) og innføre lov om integrering (integreringsloven). Målet med lovforslaget er å få rask oppstart av kvalifisering av nyankomne flyktningar. Lovfesting av kartlegging av kompetanse og karriererettleiing før oppstart av introduksjonsprogrammet, er viktige verkemiddel i denne målsettinga. Medan kompetansekartlegging vil høyre til kommunane sitt ansvarsområde, er karriererettleiing ei fylkeskommunal oppgåve. Formålet er mellom anna å sikre større samsvar mellom den kompetansen flyktningar får, og det som er forventning og krav i arbeidsmarknaden. Det overordna målet er at fleire flyktningar og innvandrarak skal i jobb.

Fylkeskommunen sitt ansvar innan busetnad og rettleiing av kommunar i deira kvalifiseringsarbeid er formulert i § 5. Fleire andre paragrafar har direkte tilknytting til fylkeskommunen sine oppgåver innan vidaregåande opplæring og karriererettleiing. Dette gjeld særleg § 12 Karriereveiledning, § 14 Slutt mål for introduksjonsprogram, § 16 Programmets varighet, § 31 Ansvar for opplæring i norsk og samfunnskunnskap. Prosjektleiar sine innspel er såleis særleg knytt til §§ 5, 12, 14, 16 og 31.

Prosjektleiar har i tillegg vurdert og støttar forslag til behandling av personopplysningar slik det ligg føre i §§ 41 og 42.

### Kommentarar knytt til dei einskilde paragrafer

#### *§ 5 Fylkeskommunens ansvar*

*Fylkeskommunen skal anbefale hvor mange flyktninger som bør bosettes i den enkelte kommune i fylket. Arbeidet skal gjøres i tråd med nasjonale føringer og i samarbeid med kommunene og integreringsmyndighetene.*

*Fylkeskommunen skal utarbeide planer for kvalifisering av innvandrere og sørge for tilbud om karriereveiledning etter § 12.*

*Fylkeskommunen skal veilede og følge opp kommunene i arbeidet med kvalifisering av nyankomne innvandrere.*

*Departementet kan gi forskrift om fylkeskommunens ansvar på integreringsfeltet, herunder ansvaret for bosetting og andre oppgaver.*

Fylkeskommunen sine oppgåver innan busetnad og arbeid med å følgje opp og rettleie kommunane i arbeidet med kvalifisering av nyankomne flyktningar, høyrer til oppgåveoverføring frå Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDi), sjå Meld. St. 6 (2018-19) *Oppgaver til nye regioner*.

Fylkeskommunen sitt ansvar innan desse nye oppgåvene vert lovfesta. I høyringsnotatet vert det gjort greie for at fylkeskommunen skal vurdere og anbefale talet på flyktningar som bør busettast i den einskilde kommune i fylket. Fylkeskommunen si vurdering er basert på nasjonale føringer, samarbeid med kommunane, plan for kvalifisering av innvandrarak og fylkeskommunen sin kjennskap til regionen. Kunnskap om lokalt tenestetilbod og planar for samfunnsutvikling står sentralt i gjennomføring av oppgåva. Kommunen sitt tilbod om relevant kompetanseutvikling, utdanning og arbeid skal vektleggast i den



anbefalinga som fylkeskommunen gjer til IMDi. Kommunen fattar så vedtak basert på anmodning frå IMDi. IMDi skal i sitt arbeid legge stor vekt på anbefalinga frå fylkeskommunen.

Den nye saksflyten med fylkeskommunen som ein aktør i busetnadsvurderinga, gir etter departementet si oppfatning sams praksis på tvers av dei elleve fylkeskommunane. Ein påpekar likevel at oppgåvefordeling mellom IMDi, fylkeskommunen og kommunane føreset god informasjonsflyt og samhandling.

Prosjektleiari er positiv til at fylkeskommunen får oppgåve innan busetnad, men skulle gjerne sett at fylkeskommunen si oppgåve også omfattar det å anmode.

*Fylkeskommunen skal utarbeide planer for kvalifisering av innvandrere og sørge for tilbud om karriereveiledning etter § 12.*

Karriererettleiing kan bety eit meir målretta og langsiktig kvalifiseringsløp og auka motivasjon hos deltakarane. Karriere Hordaland har god kompetanse og erfaring med karriererettleiing i ordinært asylmottak, og har vore del av Kompetanse Norge og IMDi sitt prosjekt om karriererettleiing i ordinære mottak og integreringsmottak i 3 år. Det er viktig at det vert gjort av kvalifiserte karriererettleiarar med nettopp fagleg kompetanse.

Med omsyn til karriererettleiing føreset prosjektleiari at denne er i tråd med Nasjonalt kvalitetsrammeverk for karriererettleiing. Føremålet med Karriererettleiinga er å sette deltakare i stand til å gjere kvalifiserte karriereval. Prosjektleiari finn det problematisk at karriererettleiinga, slik det går fram av høyringsnotatet, skal gi ei anbefaling om arbeid eller utdanning for den einskilde.

Det er viktig å styrke og systematisere samarbeid mellom karriererettleiinga og flyktingetenesta (og ev. vgs) som følgjer opp deltakaren vidare i introduksjonsprogrammet. Det karakteristiske i arbeid med denne gruppa er at det ikkje er sekvensielle prosessar, men at det trengs prosessar som tek høgde for at ein kan gå fram og tilbake. Med mange etatar inne er det potensielt lett å skape unødige stopp i gode prosessar for enkeltindividet.

Lovforslaget legg opp til fast tid til kvar enkelt individ utan å ta høgde for individuelle skilnader og føresetnader. Nokon vil måtte trenge fleire samtalar, andre lengre/kortare.

Det er viktig at det takast høgde for at alle vil ha behov tolk for å kunne nyttiggjer seg av rettleiinga. Fleire tiltak må setjast i verk skal dette fungere slik forslaget er tenkt. Utdanning av fleire kvalifiserte tolkar med spesialitet på karriererettleiing eller liknande, vil vere eit slikt døme.

Lovforslaget inneber endringar frå dagens introduksjonslov og departementet meiner at endringsforslaga ikkje vil få økonomiske konsekvensar for fylkeskommunen. Prosjektleiari meiner at dei økonomiske konsekvensane av endringane ikkje er godt utgreidd. Det vil bety usikkerheit om dei nye ordningane vert iverksett utan grundig analyse av konsekvensar. Det vil vere avgjerande at fylkeskommunen får ressursar til å ha tilstrekkeleg kapasitet for å nå alle nybusede flyktingar i kommunane innan 3 månader etter busetting.

*Fylkeskommunen skal veilede og følge opp kommunene i arbeidet med kvalifisering av nyankomne innvandrere.*

Ei anna oppgåve som vert overført frå Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDi) til fylkeskommunane er rettleiing og kompetanseheving av kommunane i deira kvalifiseringsarbeid. Dette arbeidet skal styrke kommunane si kompetanse på integrering og mangfald for å nå målet om varig sysselsetting for innvandrarakar. Virkemidlar fins i ulike sektorar, slik at samordning og koordinering av innsats, det å sjå verkemidlar i samanheng, prøver ut nye metodar og deler kunnskap, høyrer til fylkeskommunen sitt arbeidsfelt.

Prosjektleiari vil understreke at fylkeskommunen som regional utviklingsaktør har særse gode føresetnader for å lukkast.

*Personer som inngår i målgruppen for introduksjonsprogram, jf. § 9 har rett og plikt til å gjennomføre karriereveiledning. Karriereveiledningen skal bygge på kompetansekartlegging, jf. § 11, og bør gjennomføres før det fattes vedtak etter § 13. Karriereveiledningen skal bidra til at den enkelte kan ta informerte valg om utdanning og arbeid og til at introduksjonsprogrammet blir tilpasset den enkeltes behov. Fylkeskommunen skal sørge for karriereveiledning av personer i målgruppen, jf. første ledd. Ved gjennomført karriereveiledning bør det gis en anbefaling om arbeid eller utdanning for den enkelte deltaker innenfor rammen av §§ 14 til 16.*

Prosjektleiari viser til sine kommentarar om karriererettleiing i § 5. Desse gjeld og for § 12.

#### *§ 14 Slutt mål for introduksjonsprogrammet*

*Kommunen skal sette et slutt mål for den enkeltes deltakelse i introduksjonsprogrammet. Slutt målet skal fastsettes i den individuelle planen, jf. § 17. Slutt målet for deltakere som minimum har utdanning på videregående nivå fra før skal ta utgangspunkt i at deltakeren skal kvalifisere til høyere utdanning eller arbeid. Deltakere under 25 år som ikke har utdanning på videregående nivå skal primært ha slutt mål om fullført videregående opplæring.*

*Ved utforming av slutt målet for deltakere som ikke omfattes av andre ledd, skal det legges stor vekt på deltakerens motivasjon. For deltakere som har fullført grunnskolen og er motivert for videregående opplæring bør slutt målet ta utgangspunkt i at deltakeren skal fullføre videregående opplæring. For andre deltakere bør slutt målet ta utgangspunkt i at den enkelte skal få arbeid eller fullføre deler av eller hele grunnskolen eller videregående opplæring.*

Prosjektleiari er positiv til at slutt mål skal gi deltakar formell kvalifisering, men ser at det er utfordringar knytt til tidsavgrensing i § 16 om programmets varigheit. Ein må også sikre at det er samsvar mellom lov om integrering og opplæringslova.

#### *§ 16 Programmets varighet*

*Kommunen fastsetter varigheten av programmet på bakgrunn av slutt målet, jf. § 14. Programmets varighet skal fremgå av den individuelle planen, jf. § 17. For deltakere som har slutt mål etter § 14 andre ledd første punktum, kan programmet vare mellom tre og seks måneder.*

*For deltakere med slutt mål om fullført videregående opplæring, jf. § 14 andre og tredje ledd, begge andre punktum, kan programmet vare mellom tre måneder og tre år. For deltakere med andre slutt mål kan programmet vare mellom tre måneder og to år.*

Til første del av § 16 har prosjektleiari følgjande kommentar: Ein er usikker på korleis lovforslaget skal tolkast. Dersom det er ungdom som har godkjent videregående opplæring i Norge, er introduksjonsprogrammet på tre til seks månader tilstrekkeleg til å bli kvalifisert for høgare utdanning. Dersom § 16 gjeld deltakarar som ikkje har godkjent videregående opplæring i Norge, vil ei tidsavgrensing på tre til seks månader i introduksjonsprogrammet ikkje vere tilstrekkeleg

#### *§ 31 Ansvar for opplæring i norsk og samfunnskunnskap*

*Kommunen skal treffe vedtak om og sørge for opplæring i norsk og samfunnskunnskap til personar i målgruppa, jf. § 28, som er folkeregistrert i kommunen. Dette gjelder også for personar i målgruppa som bor midlertidig på asylmottak i kommunen.*

*Fylkeskommunen skal sørge for opplæring i norsk og samfunnskunnskap til personar i målgruppa, jf. § 28, som går i videregående opplæring etter opplæringsloven på full tid. Tilbud om opplæring i norsk og samfunnskunnskap skal gis så snart som mulig og innen tre måneder etter folkeregistrering i kommunen eller at krav om deltakelse blir framsatt.*

*Fylkeskommunens ansvar inntreir ved oppstart i videregående opplæring. Kommunen kan kreve at personar som omfattes av § 28 andre og fjerde ledd betaler for opplæringen. Kommunen skal utstede deltakerbevis ved gjennomført eller avbrutt opplæring. Departementet gir forskrift om innholdet i opplæringen i norsk og samfunnskunnskap.*

Departementet foreslår å dele ansvaret for opplæringa i norsk og samfunnskunnskap mellom kommunen og fylkeskommunen, § 31 første og andre ledd. Fylkeskommunen sitt ansvar skjer ved oppstart i vidaregåande opplæring. Tidlegare har mange i aldersgruppa fått si norskopplæring i den kommunale vaksenopplæringa, men i ny lov skal denne gruppa primært ha vidaregåande opplæring på fulltid som sitt introduksjonsprogram. Prosjektleiari ser at det kan bety at fleire søker vidaregåande opplæring og at de søker på eit tidligare tidspunkt enn før. Introduksjonsprogram for vaksne over 25 år kan også innehalde vidaregåande opplæring på fulltid. Departementet foreslår at fylkeskommunen skal vere mottakar av tilskot til opplæring i norsk og samfunnskunnskap for dei deltakarane som fylkeskommunen faktisk gir opplæring til. Prosjektleiari støttar ei slik fordeling.

## Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet

## Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Lovforslaget inneber tiltak som har økonomiske konsekvensar for fylkeskommunen

**Klima:** Lovforslaget har ikkje tiltak som inneber direkte konsekvensar for klima.

**Folkehelse:** Fokus på individuell planlegging og rettleiing, med mål om betre samanheng mellom individuelle føresetnader, opplæring og fast tilknytting til arbeidslivet for flyktingar og innvandrarar, har ein positiv effekt på folkehelse

**Regional planstrategi:** Det er viktig å styrke integrering som fokusområde i regional planstrategi.

## Konklusjon

Vestland fylkeskommune er positiv til at det kjem ny lov om integrering og endring i lov om statsborgarskap, og støttar lovforslaget. Det har eit heilskapleg og langsiktig fokus på fleire felt. Fylkeskommunen sine oppgåver innan fleire nye område på integreringsfeltet vert lovfesta. Hovudkommentarane knytt til §§ 5, 12, 14 og 16 er:

§ 5:

Innan busetnad ønskjer prosjektleiari at fylkeskommunen også får rolla med å anmode.

Med omsyn til karriererettleiing føreset prosjektleiari at denne er i tråd med Nasjonalt kvalitetsrammeverk for karriererettleiing. Føremålet med Karriererettleiinga er å sette deltakare i stand til å gjere kvalifiserte karriereval. Prosjektleiari finn det problematisk at karriererettleiinga, slik det går fram av høyringsnotatet, skal gi ei anbefaling om arbeid eller utdanning for den einskilde.

§ 12:

Prosjektleiari er usikker på om dei økonomiske konsekvensane av endringane er godt nok utgreidd.

§ 14:

Prosjektleiari er positiv til at sluttmaal skal gi deltakar formell kvalifisering, men ser at det er utfordringar knytt til tidsavgrensing i § 16 om programmets varigheit. Ein må også sikre at det er samsvar mellom lov om integrering og opplæringslova.

§ 16:

Prosjektleiari er usikker på korleis første del av § 16 skal tolkast. Dersom det er ungdom som har godkjent vidaregåande opplæring i Norge, er introduksjonsprogrammet på tre til seks månader tilstrekkeleg til å bli kvalifisert for høgare utdanning. Dersom § 16 gjeld deltakarar som ikkje har godkjent vidaregåande opplæring i Norge, vil ei tidsavgrensing på tre til seks månader i introduksjonsprogrammet ikkje vere tilstrekkeleg.