



## Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Cecilie Waterloo Lindheim /  
99156238

Vår referanse:  
22/223744-8

Deres referanse:

Vår dato:  
30.01.2023

### Høring av forslag til endringer i regelverket om offentlige anskaffelser og byggherreforskriften – signert hørings svar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen viser til brev fra Samferdselsdepartementet av 11. november 2022, ref. 22/2307-2, med oversendelse av høringsnotat «*Forslag til endringer i regelverket om offentlige anskaffelser og byggherreforskriften for å bekjempe sosial dumping og arbeidslivskriminalitet*» av 4. november 2022. Statens vegvesen vil i det følgende gi våre innspill til høringen.

#### 1. Innledning

Statens vegvesen er en av Norges største offentlige oppdragsgivere, og som en stor offentlig oppdragsgiver mener vi det er viktig at offentlig sektor bruker sin innkjøpsmakt til å påvirke samfunnet i ønsket retning og at offentlig sektor har et særskilt ansvar for å sikre seriositet i forbindelse med egne anskaffelser. De foreslåtte endringene vil etter Statens vegvesens syn i stor grad styrke håndhevingen av eksisterende krav, som igjen bidrar til å sikre formålet bak endringen, nemlig å motvirke arbeidslivskriminalitet og sosial dumping.

Statens vegvesen tiltrer høringsnotatets forslag til endringer i regelverket. Det er etter vårt syn positivt at det knyttes dokumentasjonsplikt og sanksjoner til slike viktige regler. Dette vil igjen styrke oppdragsgivers mulighet for kontraktsoppfølging. Etter vårt syn vil regler som gir oppdragsgiver lett tilgang til dokumentasjon, og særlig mulighet til å føre kontroll gjennom digitale løsninger, effektivisere kontraktsoppfølgingen. Vi vil under punkt 4 nedenfor kommentere der vi mener det er rom for ytterligere forbedringer og effektiviseringstiltak i foreliggende høring.

#### 2. Nytt lovutvalg anskaffelsesregelverket

Innledningsvis viser vi til punkt 1.2 i høringsnotatet hvor det nevnes at regjeringen høsten 2022 har satt ned et lovutvalg som skal revidere anskaffelsesregelverket. Et av hovedmålene til lovutvalget er å gjøre «*regelverket enklere og lettere tilgjengelig, blant annet gjennom endringer i strukturen, materielle endringer og gjennomgang av reglene om samfunnshensyn*», se punkt 1.2 i høringsnotatet. Bekjempelse av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet vil være et av momentene som vil gjennomgås.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfaret 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

Statens vegvesen mener at det er viktig å legge til rette for at anskaffelsesregelverket i anskaffelsesfasen også kan gi virkemidler til å bekjempe arbeidslivskriminalitet og sosial dumping. Vi må ha et anskaffelsesregelverk hvor det i konkurransefasen gir uttelling å være en seriøs leverandør. Dette vil føre til at de seriøse leverandørene deltar i konkurransen, og at det er de seriøse leverandørene som blir tildelt kontraktene.

Å styrke ivaretagelsen av seriøse leverandører også i anskaffelsesfasen, vil kunne bidra til å forenkle kontraktsoppfølging og kontraktsgjennomføringen. De seriøse leverandørene er mindre ressurskrevende å kontrollere, og dermed vil det å ha seriøse leverandører på en kontrakt, i neste omgang gi en mer effektiv kontraktsoppfølging for oppdragsgivere.

Statens vegvesen ønsker å benytte handlingsrommet i anskaffelsesregelverket til å øke deltakelsen av seriøse leverandører i anskaffelsesfasen og derfor også bidra til at det signeres kontrakt med seriøse leverandører. Vi mener derfor at det nye lovutvalget sitt arbeid er et viktig element opp mot målet om å bekjempe arbeidslivskriminalitet og sosial dumping, og at arbeidet lovutvalget skal i gang med vil kunne være et viktig virkemiddel for å nå målene som ligger i denne høringen.

### 3. Merknader til høringsnotatet punkt 8.4 - samlet belastning

I høringsnotatet punkt 8.4 bes det om innspill til de «*økonomiske og administrative konsekvensene for leverandører og oppdragsgivere av forslagene.*» Statens vegvesen vil gi noen samlede merknader til dette her, før vi i det videre kommenterer de enkelte forslag nærmere. Selv om Statens vegvesen som nevnt tiltrår de foreslåtte endringene, vil ressurser og verktøy til kontraktsoppfølging være viktig for å gi de foreslåtte endringene full effekt.

Forslagene til kontraktsvilkår er en styrking av krav som allerede foreligger i lov og forskrift, slik at endringene i seg selv vil ikke nødvendigvis føre til økte kostnader eller større økt behov for ressurser.

Oppfølging av kontraktsvilkår er i dag ressurskrevende. Regler som gir oppdragsgiver lett tilgang til dokumentasjon, og særlig mulighet til å føre kontroll gjennom digitale løsninger, vil lette kontraktsoppfølgingen. En bedre kontraktsoppfølging fra oppdragsgiver, vil også kunne gi færre rettslige tvister, og dermed redusere administrative kostnader med det på oppdragsgiversiden.

Dette har også en side mot økt risiko for ulovlig direkte anskaffelser. Dersom oppdragsgiver ikke har ressurser til å følge opp de foreslåtte kontraktsvilkårene, vil det være risiko for at forslagene til endringer ikke fører til noen styrking av arbeidet mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet, og heller fører til at manglende kontraktsoppfølging kan innebære brudd på bestemmelser i anskaffelsesregelverket, for eksempel i form av en ulovlig direkte anskaffelse.

Dersom oppdragsgiver ikke har ressurser og effektive verktøy til å følge opp forslagene i dette høringsnotatet, vil forslagene til nye kontraktsvilkår i første omgang føre til at useriøse leverandører premieres, og leverandører som har økte kostnader for å tilfredsstille kontraktsvilkår vil tape, ettersom oppdragsgiver ikke har ressurser til å følge opp kontraktsvilkår. Dette illustrerer igjen at anskaffelsesregelverket og det arbeidet det nye lovutvalget skal i gang med, vil være viktig for å gi seriøse leverandører gode konkurransevilkår og forutsetninger for å kunne vinne konkurranser. Se analyser nevnt i høringsnotatet punkt 2.3.

Siden en oppdragsgiver alltid vil ha tildelte rammer mht. ressurser for kontraktsoppfølging, vil de verktøyene man har og får, være svært viktig. Effektive virkemidler og verktøy vil gi en mer effektiv kontraktsoppfølging, innenfor de samme ressursene. Statens vegvesen er positiv til de foreslåtte endringene i første etappe av Norgesmodellen, men understreker samtidig at det vil kreve ressurser i form av kontraktsoppfølging hos oppdragsgiverne. Hvilke økonomiske og administrative konsekvenser forslaget vil ha vil også ha sammenheng med hvor effektive virkemidler og verktøy oppdragsgiverne får i neste etappe av Norgesmodellen. Det er derfor vanskelig å ha noen kvalifisert oppfatning av konsekvensene til de foreslåtte endringene i første etappe av Norgesmodellen uten å vite hvilke verktøy eller virkemidler som kan styrke kontraktsoppfølgingen, dvs. det som blir andre etappe av Norgesmodellen.

Slik første etappe av Norgesmodellen er lagt opp, vil det være enda viktigere enn før at oppdragsgiverne følger opp kontraktene. Det er gjennom kontraktsoppfølgingen at de foreslåtte endringene vil få reell effekt i kampen mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet.

#### **4. Konkrete punkter departementet ønsker innspill på**

Departementet har flere steder i høringsnotatet bedt om høringsinstansenes innspill på konkrete områder. Statens vegvesen kommenterer under dette punktet kun på de områdene vi har innspill.

Innledningsvis viser vi til virkeområdet for tiltakene. Det fremgår at tiltakene skal gjelde for «*bygge- og anleggsarbeider eller renholdstjenester som er omfattet av CPV-kode 90910000 (rengjøring). Dette er bransjer med særlige utfordringer knyttet til arbeidslivskriminalitet. Med bygge- og anleggsarbeider og renholdstjenester siktes det til samme innhold som i anskaffelsesforskriften §§ 8-13 og 19-3*». Statens vegvesen er enig i at disse bransjene har særlige utfordringer knyttet til arbeidslivskriminalitet. I tillegg erfarer også Statens vegvesen slike utfordringer på våre drifts- og vedlikeholdskontrakter, og i det videre arbeidet med Norgesmodellen bør man vurdere om også slike kontrakter bør omfattes av virkeområdet.

##### **4.1 Til høringens punkt 1.2 og effektive tiltak**

Departementet innleder høringen på s. 6 med å be høringsinstansene om innspill på hvilke tiltak som mest effektivt kan styrke oppdragsgivernes kontraktsoppfølging av bestemmelser som skal styrke det seriøse arbeidslivet.

Etter Statens vegvesens vurdering vil digitale virkemidler i stor grad kunne bidra til å lette kontraktsoppfølging. Dette kan eksempelvis være et nettsted for digital registrering av leverandører hvor erklæringer gis for enkelte kontraktsvilkår (slik som eBevis), bredere bruk av og utvidelse av prekvalifiseringsnettsteder (eksempelvis Trans Q) og lignende.

Statsbygg gjennomførte i 2020 en kartlegging av hvordan entreprenører etterlever regelverket om innleie fra bemanningsforetak og bruk av lærlinger. Hos ca. halvparten av virksomhetene ble det funnet tilfeller hvor avtalekravene i arbeidsmiljøloven ikke var oppfylt. Statsbygg oppsummerte med at «*dette blant annet kan skyldes manglende kunnskap om og forståelse av regelverket når det gjelder hva som er midlertidige behov, samt det at det gjelder allmenngjorte bestemmelser fra tariffavtale ikke er det samme som at virksomheten er tariffbundet.*»

Dette tyder på at det er behov for et enklere regelverk med gode veiledninger knyttet til regelverket og det handlingsrommet som ligger der. Det vil være til fordel for både oppdragsgivere og leverandører. Dersom et regelverk er komplisert, vil det kunne føre til at kontroll og etterfølgelse av regelverket er svakt eller manglende, både for oppdragsgiver og leverandør. En god balanse mellom en tydelig kontrakt, effektive sanksjonsbestemmelser og god kontraktsoppfølging fører til at det er lønnsomt for leverandørene å oppfylle kontrakten.

##### **4.2 Til punkt 5.1 om krav til kontraktsvilkår om betaling via bank eller foretak med rett til å drive betalingsformidling**

Departementet foreslår at oppdragsgiver må stille kontraktsvilkår med tilhørende sanksjoner om at betaling som leverandøren og eventuelle underleverandører foretar i forbindelse med utførelsen av bygge- og anleggsarbeider eller renholdstjenester skal betales via bank.

Statens vegvesen støtter tiltaket og det kan med fordel gjelde for alle anskaffelser som omfattes av virkeområde til anskaffelsesforskriften, herunder også del I.

### 4.3 Til punkt 6.3 om krav til kontraktsvilkår om lovlige tilknytningsformer

I høringsnotatet punkt 6.2.2 på side 31 fremgår det at departementet har vurdert om offentlige oppdragsgivere skal innta kontraktsvilkår om etterlevelse av blant annet «arbeidsmiljølovens regler om tilknytningsformer». I første avsnitt på side 32 fremgår det at:

*«Et viktig formål med forslagene i høringsnotatet er å bidra til håndhevingen på vesentlige områder, ved at oppdragsgivere kan kontrollere og sanksjonere leverandørene ved brudd på disse bestemmelsene i tillegg til at arbeidstilsynet fører tilsyn med virksomhetene. Departementet viser til at oppdragsgiver er tett på og førstelinje ut mot leverandørene. Dette gir i seg selv styrkede forutsetninger for å føre kontroll.»*

Slik vi forstår det er poenget at offentlig oppdragsgiver har bedre forutsetninger for effektiv kontroll enn Arbeidstilsynet som har tilsynsansvar for over 250 000 virksomheter.

Statens vegvesen ser at oppdragsgiver kan ha bedre forutsetninger for kontroll innenfor egen kontraktsporfølje, men samtidig vil samfunnet samlet sett bruke mer ressurser på kontroll ved at hver oppdragsgiver skal føre mer kontroll sammenlignet med det Arbeidstilsynet gjør i dag. Statens vegvesen støtter departementet i at det er svært effektivt å ta utvalgte deler av arbeidsmiljøloven inn i kontraktene, og ytterligere effektivt å forskriftsfeste slik plikt til å ta inn slike bestemmelser i kontraktene.

Vi viser videre til høringens punkt 6.3.2 (s. 36) hvor departementet ber om «*høringsinstansenes syn på om standardbegrunnelser som kan benyttes av leverandørene knyttet til ulike grunnlag for bruk av de ulike tilknytningsformene vil være hensiktsmessig og til hjelp for leverandører og oppdragsgivere.*»

Statens vegvesen mener begrunnelsesplikt ønskelig og at standardbegrunnelse vil være nyttige og kan redusere den belastning slik begrunnelsesplikt innebærer.

### 4.4 Til punkt 6.9 om krav til kontraktsvilkår om krav til språkferdigheter og informasjonsplikt

Statens vegvesen viser til punkt 6.9 hvor departementet ber om «*at høringsinstansene uttaler seg om tiltak som kan lette gjennomføring og kontroll av språkkrav*» samt punkt punkt 8.3 med tilsvarende henvendelse om «*innspill fra høringsinstansene om tiltak som kan bidra til forenkling av oppfølgingen av språkkravet*».

Statens vegvesen viser til dette høringsinnspillets punkt 3.4 og vårt tillegg til forslag til endring av forslått ny byggherreforskrift § 19A for å sikre også nødvendig internkommunikasjon mellom medlemmene innad i et arbeidslag.

### 4.5 Til punkt 6.10 om sanksjoner ved brudd på kontraktsvilkår

Statens vegvesen har vært bekymret for at eventuelle felles sanksjonsregler ikke blir effektive nok og har ønsket frihet til å lage egne sanksjonsregler som vi mener er effektive og som samtidig er godt tilpasset den type kontrakter vi inngår. Det fremgår i høringsnotatet side 55:

*«Kontraktene som inngås varierer sterkt i innhold og verdi, og departementet vurderer det derfor likevel som hensiktsmessig at sanksjoner vurderes og tilpasses den enkelte kontrakt, slik dagens bestemmelse legger opp til. Etter departementets syn fremstår det per nå som lite praktisk å lovregulere standardregler for sanksjoner for alle kontrakter.»*

Vi forstår utsagnet slik at det vil åpnes for mulighet til å anvende sanksjonsregler som oppdragsgiveren selv mener er hensiktsmessig og støtter denne tilnærmingen.

Videre står det i høringsnotatet side 55:

*«Departementet har fått innspill på at totaliteten av sanksjoner som risikeres ikke må være uforholdsmessig. Det vil i ytterste konsekvens kunne medføre at seriøse leverandører avstår fra å inngi tilbud.»*

Det må skilles mellom sanksjoner knyttet til usikre faktorer og sanksjoner knyttet til kalkulerte lovbrudd. En entreprenør som ikke klarer å levere et anlegg innen frist risikerer dagmulkt. Slik forsinkelse kan ha mange årsaker og noen kan være vanskelig å forutse. Sanksjon for slikt regelbrudd kan derfor virke uforholdsmessig og avskrekkende hvis sanksjonen er kraftig og risikoen er betydelig. Sanksjoner for brudd på lønns- og arbeidsvilkår synes ikke sammenlignbart. Poenget med forslagene i denne høringen er å «*styrke håndhevingen av eksisterende regler i annen lovgivning som sikrer viktige sider av arbeidslivet og motvirker arbeidslivskriminalitet*» (vår understreking). Forslaget innebærer i hovedsak ikke å pålegge oppdragstakere nye og tyngende plikter eller sanksjoner, men å sikre at eksisterende plikter etterleves.

Effektive sanksjonsbestemmelser om seriøsitet bør ikke avskrekke seriøse aktører som etterlever kontraktsvilkårene hvor risikoen for tyngende sanksjonsbestemmelser er liten. Statens vegvesen antar derfor at departementets frykt for at seriøse tilbydere skremmes bort av effektive sanksjonsregler er ubegrunnet.

Vårt hovedpoeng er at sanksjonsreglene må være differensierte slik at de er forholdsmessige, egnet og effektive i det konkrete tilfellet. Det må ikke være «lov å prøve seg» og det er de aktørene som skal skremmes bort. Det er også viktig at sanksjonsreglene er innrettet slik at sanksjonen kan gi grunnlag for avvisning i fremtidige konkurranser, f.eks. etter anskaffelsesforskriften § 24-2 tredje ledd bokstav f annen setning.

Statens vegvesens erfarer, særlig med tanke på oppfølging av lønns- og arbeidsvilkår, at entreprenører som blir ilagt sanksjoner etter kontraktsbrudd får større vilje/bevissthet til å etterleve kontraktsforpliktelsene de har. Likevel er det en utfordring at det er begrensede økonomiske sanksjonsmuligheter per i dag. Selv etter gjentatte tilfeller med sanksjoner i øvre sjikt, kan dette i enkelte kontrakter stå i et beskjedent forhold til kontraktens verdi. Dersom sanksjoner ikke utgjør noen reell økonomisk trussel, kan det redusere den forbyggende effekten.

Statens vegvesen er av den oppfatning at den enkelte oppdragsgiver bør gis frihet til å fastsette egne hensiktsmessige sanksjonsregler tilpasset egne kontrakter fremfor å måtte være bundet av konkrete retningslinjer for hvilke sanksjoner som skal benyttes ved brudd på det enkelte kontraktsvilkår. Dersom departementet fastsetter konkrete retningslinjer for sanksjoner synes det viktig å understreke at det vil gjelde (vår understreking) «*sanksjoner som kan og bør benyttes*» (jf. punkt 6.10 side 55) og ikke binder den enkelte oppdragsgiver i altfor stor grad.

## 5. Kommentarer til enkelte forslag til endringer i lov og forskrifter

Departementet foreslår konkrete endringer i flere lov- og forskriftsbestemmelser. Statens vegvesen vil i dette punktet kommentere og eventuelt komme med forslag til endringer vi mener er hensiktsmessige.

### 5.1 Endring av anskaffelsesloven § 5 tredje ledd

Departementet forslår å oppheve nåværende § 5 tredje ledd og innføre en ny § 5A. Statens vegvesen viser til fjerde ledd (vår understreking):

*«Departementet kan i forskrift gitt med hjemmel i denne bestemmelsen pålegge statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter og offentligrettslige organer en plikt til å kontrollere at kontraktsvilkår og begrensninger i ledd i leverandørkjeden blir overholdt, og å iverksette tiltak overfor leverandøren ved manglende overholdelse.»*

Vi antar at kontrollplikten med tanke på kontraktsvilkår i første rekke er ment å omfatte «obligatoriske» kontraktsvilkår som er fastsatt i forskrift. Det kan tenkes hensiktsmessig om kontrollplikt fastsatt senere i forskrift også omfatter kontraktskrav frivillig fastsatt av oppdragsgiveren selv. Dette begrunnes dels med at kontraktskrav skal følges opp for å unngå «rabatt» i kontraktsutførelsen og risiko for ulovlig direktekjøp, og dels fordi slik kontrollplikt også forenkler adgang til dokumentasjon med tanke på personvernreglene.

## 5.2 Endring av anskaffelsesloven § 6

### 5.2.1 § 6 første ledd bokstav a

Departementet foreslår endringer i § 6 slik at forskriftskompetansen også omfatter de foreslåtte kravene, herunder bokstav a:

*«sikre lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende forskrifter om allmenngjorte tariffavtaler eller landsomfattende tariffavtaler for de aktuelle bransjene»*

Lønns- og arbeidsvilkår kan svekkes vesentlig i en bransje ved allmenngjøring. Poenget med allmenngjøring er å hindre sosial dumping og dårlige lønns- og arbeidsvilkår i utsatte bransjer, men arbeidstakere som arbeider for offentlige oppdragsgivere i utsatt bransje opplever at allmenngjøring vesentlig svekker deres lønns- og arbeidsvilkår. Dette fordi viktige komponenter i lønns- og arbeidsvilkår kan falle bort ved allmenngjøring, eksempelvis overtidstillegg, ulempetillegg (nattillegg, helgetillegg, helligdagstillegg mm.) og skift- og turnustillegg.

Det vi kaller «allmenngjøringsparadokset» er slik Statens vegvesen forstår det eksempelvis grunnen til at Arbeidsmandsforbundet hittil ikke har gått inn for allmenngjøring av anleggsoverenskomstene.

Allmenngjøringsparadokset kan medføre at tariffbundne oppdragstakere får en kraftig konkurranseulempe sammenlignet med oppdragstakere som ikke er det, f.eks. må nå tariffbundne elektrobedrifter betale nattillegg, mens elektrobedrifter som ikke er tariffbundne slipper det.

For å løse allmenngjøringsparadokset må vilkårene som gjaldt i arbeid for offentlig oppdragsgiver etter landsomfattende tariffavtale videreføres tross allmenngjøring. Den eneste selvstendige betydning allmenngjøring da får i offentlige kontrakter er der det finnes flere alternative landsomfattende tariffavtaler for den aktuelle bransjen. Da vil det være den allmenngjorte som gjelder. En slik detalj kan en med fordel presisere i forskrift om lønns og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter.

Statens vegvesen foreslår å justere forslag til § 6 første ledd bokstav a til (vår gjennomstryking markerer det vi ønsker strøket fra ordlyden):

*«sikre lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende forskrifter om allmenngjorte tariffavtaler eller landsomfattende tariffavtaler for de aktuelle bransjene»*

### 5.2.2 § 6 første ledd bokstav b

Det foreslås videre i § 6 første ledd bokstav b at departementet i forskrift kan pålegge offentlige oppdragsgivere å ta inn kontraktsvilkår som skal:

*«sikre at arbeidsmiljølovens bestemmelser om ansettelser og lønns- og arbeidsvilkår overholdes»*

Viser til denne høringens side 32 hvor det fremgår:

*«Departementet viser til at oppdragsgiver er tett på og førstelinje ut mot leverandørene. Dette gir i seg selv styrkede forutsetninger for å føre kontroll.»*

Statens vegvesen støtter dette synet og mener at offentlige oppdragsgiveres styrkede forutsetninger til å følge opp arbeidsmiljøloven ikke bare gjelder tilknytningsformer, men også andre aktuelle deler av arbeidsmiljøloven som arbeidstid (kap. 10) «helsetyveri». For å kunne kontrollere lønns- og arbeidsvilkår effektivt er det også viktig at vi både kan kreve skriftlig arbeidsavtale (arbeidsmiljøloven § 14-5) og at arbeidsavtalen fyller visse minimumskrav (arbeidsmiljøloven § 14-6). Statens vegvesen foreslår derfor for departementet å også ta inn en lovhjemmel til å forskriftsfeste en plikt til å ta inn kontraktsvilkår som skal sikre at arbeidstid overholdes, at skriftlig arbeidsavtale skal inngås og minimumsvilkår for dens innhold.

### 5.2.3 § 6 annet ledd

Det foreslås i § 6 annet ledd første setning følgende:

*«Departementet kan i forskrift pålegge oppdragsgivere å kontrollere at kontraktsvilkårene blir overholdt, og å iverksette tiltak overfor leverandøren ved manglende overholdelse av disse.»*

Statens vegvesen antar at pålegg etter forskrift er tenkt å omfatte kontroll- og oppfølgingsplikt av forskriftspålagte (obligatoriske) kontraktsbestemmelser. Statens vegvesen ønsker at det gis en viss frihet til å anvende kontraktsbestemmelser tilpasset vårt eget felt og våre kontrakter. Vi anbefaler at oppfølgingsplikt også omfatter «ikke obligatoriske» og «byggherrespesifikke» kontraktsbestemmelser. Hvis en offentlig oppdragsgiver først nyter det privilegium å fastsette krav utover obligatoriske minstekrav, bør oppdragsgiveren også ta ansvar for oppfølgingen. En slik plikt hvor offentlige oppdragsgivere ansvarliggjøres kan også virke preventivt som incitament til å la være å benytte kontraktsbestemmelser som er vanskelige å følge opp.

I § 6 annet ledd annen setning foreslås:

*«Departementet kan i forskrift pålegge leverandøren og underleverandører å utlevere nødvendig dokumentasjon for at en oppdragsgiver kan oppfylle plikten til å kontrollere at kontraktsvilkårene blir overholdt i samsvar med første punktum.»*

Statens vegvesen støtter forslaget som forenkler mulighet for behandlingsgrunnlag for personopplysninger.

## 5.3 Endringer i forskrift om kontroll av lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter

### 5.3.1 § 5A. Krav til kontraktsvilkår om lønns- og arbeidsvilkår

I § 5A foreslås:

*«På områder dekket av forskrift om allmenngjort tariffavtale skal oppdragsgiver stille kontraktsvilkår om at lønns- og arbeidsvilkår er i samsvar med gjeldende forskrifter.*

*På områder som ikke er dekket av forskrift om allmenngjort tariffavtale, skal oppdragsgiver stille kontraktsvilkår om lønns- og arbeidsvilkår i henhold til gjeldende landsomfattende tariffavtale for den aktuelle bransje. Med lønns- og arbeidsvilkår menes i denne sammenheng bestemmelser om minste arbeidstid, lønn, herunder overtidstillegg, skift- og turnustillegg og ulempetillegg, og dekning av utgifter til reise, kost og losji, i den grad slike bestemmelser følger av tariffavtalen.»*

Ordlyden er ikke vesentlig forandret fra dagens ordlyd, med unntak av at første ledd er fjernet. Statens vegvesen mener reguleringen er lite hensiktsmessig, jf. dette notatets punkt 3.2.1. om allmenngjøringsparadokset.

I bransjer som bygging av eksempelvis vei (herunder tunneller og broer) er oppdragsgiver i det vesentlige offentlige. Den utilsiktede svekkelsen av lønns- og arbeidsvilkår innenfor nevnte felter vil derfor være en «hovedvirkning», ikke en «bivirkning».

I elektrokontrakter for offentlig oppdragsgiver kan allmenngjøring innebære at virksomheter som ikke er tariffbundet til elektrooverenskomsten kan la være å utbetale nattillegg til arbeidstakere i offentlige prosjekter. Tunnelrehabilitering foregår eksempelvis kun om natten, inneholder en stor andel elektroarbeid og de seriøse bedriftene er derfor påført en vesentlig konkurranseulemppe ved allmenngjøring.

Etter Statens vegvesens syn er det ikke rettslige holdepunkter for at allmenngjøring kan være til hinder for at arbeidstakerne får bedre vilkår enn minimumsnivået etter allmenngjøringsforskriften. Det kan ikke være meningen at allmenngjøring skal medføre at lønns- og arbeidsvilkår i arbeid for offentlig oppdragsgiver kan bli dårligere.

Statens vegvesen ønsker derfor at offentlig oppdragsgiver får adgang til å kontraktsfeste at slik forverring av lønns- og arbeidsvilkår ikke skal skje i arbeid for offentlig oppdragsgiver. En bedre løsning vil imidlertid være å forskriftsfeste at slik forverring ikke skal skje uansett hvilken offentlig

oppdragsgiver som er involvert, fordi det er lettere for oppdragstakere å forholde seg til like og enkle regler.

Dersom en forutsetter at allmenngjøring ikke er til hinder for å opprettholde nivå på lønns- og arbeidsvilkår fastsatt i landsomfattende tariffavtale, er «restvirkningen» av allmenngjøring bare at på områder hvor flere landsomfattende avtaler kan påberopes, blir den allmenngjorte obligatorisk.

Hvis eksempelvis Overenskomst for private anlegg ble allmenngjort måtte alle offentlige oppdragsgivere benyttet den som fasit for minstenivå. Entreprenørens mulighet til å påberope Anleggsoverenskomsten MEF som minstenivå ville derfor falle bort.

På denne bakgrunn foreslås derfor følgende omformulering slik at teksten lyder:

*«Oppdragsgiver skal stille kontraktsvilkår om lønns- og arbeidsvilkår i henhold til gjeldende landsomfattende tariffavtale for den aktuelle bransje. Med lønns- og arbeidsvilkår menes i denne sammenheng bestemmelser om minste arbeidstid, lønn, herunder overtidstillegg, skift- og turnustillegg og ulempetillegg, og dekning av utgifter til reise, kost og losji, i den grad slike bestemmelser følger av tariffavtalen. For bransjer som reguleres av flere landsomfattende tariffavtaler kan tilbyder velge med mindre en av tariffavtalene er allmenngjort. I så fall skal den allmenngjorte legges til grunn slik den var før allmenngjøring.»*

### 5.3.2 § 5B. Krav til kontraktsvilkår om ansettelser

I § 5B foreslås:

*«Oppdragsgiver skal stille kontraktsvilkår om at reglene om arbeidstakerstatus, jf. arbeidsmiljøloven § 1-8 første ledd, jf. § 2-1, samt §§ 14-9, 14-12 og 14-13 om ansettelse og innleie, overholdes for personer som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten.*

*Oppdragsgiver skal stille kontraktsvilkår om at bruk av midlertidig ansettelse, selvstendig oppdragstaker og innleie skal begrunnes skriftlig, i den grad leverandører og underleverandører er bundet av reglene i første ledd.»*

Hjemmelsloven i anskaffelsesloven § 6 første ledd bokstav b åpner, i tillegg til å sikre at arbeidsmiljølovens bestemmelser om ansettelse overholdes, for å forskriftsfeste plikt til å ivareta lønns- og arbeidsvilkår etter arbeidsmiljøloven.

Vi viser til dette notatets punkt 3.2.2. og foreslår å inkludere arbeidsmiljølovens kapittel 10 om arbeidstid (med unntak av § 10-13) i forskriften og foreslår at § 5B endres til (vår utheving er tillegg til foreslått bestemmelse):

**«§ 5B. Krav til kontraktsvilkår om ansettelse og lønns- og arbeidsvilkår**

*Oppdragsgiver skal stille kontraktsvilkår om at reglene om arbeidstakerstatus, jf. arbeidsmiljøloven § 1-8 første ledd, jf. § 2-1, samt §§ 14-9, 14-12 og 14-13 om ansettelse og innleie, overholdes for personer som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten.*

**Oppdragsgiver skal tilsvarende stille kontraktskrav om at arbeidsmiljøloven kap. 10 Arbeidstid med unntak av § 10-13, og §§ 14-5 og 14-6 om skriftlig arbeidsavtale, overholdes.**

*Oppdragsgiver skal stille kontraktsvilkår om at bruk av midlertidig ansettelse, selvstendig oppdragstaker og innleie skal begrunnes skriftlig, i den grad leverandører og underleverandører er bundet av reglene i første ledd.»*

### 5.3.3 Forslag til ny § 5F. Krav om kontraktsvilkår om egenkontrollplikt

Statens vegvesen er av den oppfatning at effektiv egenkontrollplikt er nødvendig for å unngå at oppdragsgiver bruker for mye ressurser på oppfølging. På samme måte som oppdragsgiver kan ha bedre mulighet til å kontrollere egen leverandør enn Arbeidstilsynet, har hovedentreprenør bedre mulighet til å kontrollere seg selv og ledd i kjeden under seg enn oppdragsgiveren. Det er også hovedentreprenørens ansvar og det synes rimelig at ansvaret tydeliggjøres.

Som ny bestemmelse foreslås:



**«§ 5F Krav til Kontraktsvilkår om egenkontrollplikt**

**Oppdragsgiver skal stille kontraktsvilkår om egenkontrollplikt for leverandøren. Plikten skal omfatte leverandøren selv og alle ledd i kjeden under leverandøren.»**

5.3.4 § 7. Kontroll

Forslag til § 7 annet ledd lyder:

*«Leverandører og eventuelle underleverandører skal på forespørsel utlevere nødvendig dokumentasjon til oppdragsgiver for å dokumentere overholdelse av kontraktsvilkår som nevnt i §§ 5A til 5E.»*

Vårt forslag til § 5F om egenkontrollplikt kan innebærer mer deling av opplysninger mellom hovedentreprenør og ledd i kjeden under seg. Derfor foreslås følgende justering (vår utheving er tillegg til foreslått bestemmelse):

*«Leverandører og eventuelle underleverandører skal på forespørsel utlevere nødvendig dokumentasjon til oppdragsgiver for å dokumentere overholdelse av kontraktsvilkår som nevnt i §§ 5A til 5E. **Tilsvarende plikt har eventuelle underleverandører overfor leverandør slik at leverandør kan oppfylle sin egenkontrollplikt beskrevet i § 5F.»***

**5.4 Endringer i byggherreforskriften**

I § 19A. Krav om språkferdigheter foreslås:

*«Arbeidsgiveren skal sørge for at arbeidstakerne og innleide arbeidstakere i virksomheten kan kommunisere på en slik måte at kommunikasjonen ikke utgjør en sikkerhetsrisiko.*

*Arbeidsgiveren skal særlig sørge for at minst én av det utførende personell på ethvert arbeidslag på bygge- eller anleggsplassen skal, når det er nødvendig, kunne forstå og gjøre seg forstått på norsk eller engelsk. Vedkommende skal, når det er nødvendig, i tillegg kunne forstå og gjøre seg forstått på et språk alle de andre på arbeidslaget forstår og kan gjøre seg forstått på».*

Annet ledd sikrer kommunikasjon utad fra arbeidslaget, eksempelvis kommunikasjon med oppdragsgiver eller nødetater ved arbeidsulykke. Annet ledd sikrer imidlertid ikke internkommunikasjon mellom de øvrige medlemmene innad i arbeidslaget. Det er ikke gitt at all nødvendig kommunikasjon i arbeidslaget på hensiktsmessig måte kan gå via en person, den «språkkyndige». Hvis arbeidstakere som av hensyn til arbeidsutførelsen er avhengig av direkte kommunikasjon med hverandre ikke har et felles språk, utgjør det etter Statens vegvesens syn både en risiko for at arbeidsulykker oppstår og en risiko for at nødvendige umiddelbare hjelpetiltak om ulykken er ute, ikke lar seg gjennomføre.

Statens vegvesens mener derfor det er viktig å sikre følgende:

*«Det kreves at minst en av arbeidstakerne på det enkelte arbeidslag kan kommunisere på norsk, i tillegg til eventuelle andre språk hos øvrige medarbeidere på arbeidslaget. Arbeidstakere som er avhengige av å direkte kommunisere med hverandre, skal kunne kommunisere med hverandre på et språk alle forstår».*

Den understrekede setningen skal sikre nødvendig internkommunikasjon i arbeidslaget utenom obligatorisk «språkkyndig».

Statens vegvesen anbefaler at forslaget til ny § 19A justeres slik at det også imøtekommer behovet for nødvendig internkommunikasjon på arbeidslaget.

Det kan gjøres eksempelvis slik (vårt tillegg i uthevet skrift):

*«Arbeidsgiveren skal sørge for at arbeidstakerne og innleide arbeidstakere i virksomheten kan kommunisere på en slik måte at kommunikasjonen ikke utgjør en sikkerhetsrisiko.*

*Arbeidsgiveren skal særlig sørge for at minst én av det utførende personell på ethvert arbeidslag på bygge- eller anleggsplassen skal, når det er nødvendig, kunne forstå og gjøre*

*seg forstått på norsk eller engelsk. Vedkommende skal, når det er nødvendig, i tillegg kunne forstå og gjøre seg forstått på et språk alle de andre på arbeidslaget forstår og kan gjøre seg forstått på. **Arbeidstakere som er avhengige av å direkte kommunisere med hverandre, skal kunne kommunisere med hverandre på et språk alle forstår».***

Økonomi og virksomhetsstyring

Med hilsen

Ove Myrvåg

Direktør

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*