

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8004 Dep
0030 Oslo

Oslo, 31. oktober 2014

Høring NOU 2014:4 Enklere regler – bedre anskaffelser

Vi viser til høring av NOU 2014:4 Enklere regler – bedre anskaffelser.

Dette brevet er et felles høringssvar for NHO Transport og NHO Sjøfart. NHO Transport organiserer bl.a. busselskaper som leverer tjenester til det offentlige. NHO Sjøfarts medlemmer leverer bl.a. ferje- og hurtigbåttjenester.

De fleste anskaffelsene våre medlemmer deltar i er over terskelverdi. Enkelte kontrakter er reelle kontrakter i henhold til EUs innkjøpsdirektiv, mens andre er tjenestekonsesjoner. For de anskaffelsene som ikke faller inn under anskaffelsesforskriften, bestemmer yrkestransportlova § 8 at det skal benyttes konkurranse.

I sjøtransportsektoren er en rekke tjenester i dag unntatt som uprioriterte tjenester, og faller dermed inn under anskaffelsesforskriften del II. Når skillet mellom prioriterte og uprioriterte tjenester oppheves, vil disse tjenestene i framtiden falle inn under anskaffelsesforskriften del III. På grunn av anskaffelsenenes størrelse vil de materielle regelendringene i forskriftens del II bare i liten grad berøre rederier som leverer transport- og beredskapstjenester direkte.

Selv om de fleste av kontraktene medlemmene i NHO Transport og NHO Sjøfart inngår med det offentlige ikke omfattes av de foreslåtte prosedyreendringene, mener vi at enkelte forslag bryter så vesentlig med etablerte anbudsprinsipper at det foranlediger en kommentar. Når myndighetene har stor handlefrihet med hensyn til etablering av prosedyreregler for tjenestekonsesjoner, kan vi heller ikke utelukke at tilsvarende regler blir gjort gjeldende på disse områdene senere.

Vi vil særlig peke på forslaget til ny § 5-3, der oppdragsgiver kan bestemme om det skal være forhandling etter at tilbud er levert. For å sikre et grunnleggende tillitsforhold mellom oppdragsgiver og *samtlige* tilbydere i en konkurranse, er det avgjørende at en så sentral betingelse som konkurranseform er avklart på forhånd. Tilbyder må få vite på forhånd om første tilbud er endelig, eller om det kan påregnes revisjon gjennom forhandlinger.

Videre vil vi knytte en særlig kommentar til forslaget om å fjerne bestemmelsen om bruk av framforhandlede og balanserte kontrakter. En av de største utfordringene på anbudssiden både i buss- og ferje- og hurtigbåtsektoren i dag er fraværet av

framforhandlede og balanserte kontraktstandarder. I disse bransjene gjennomføres sjelden konkurranse med forhandling, og kontraktene er oftest ensidig utarbeidet av oppdragsgiver. Dette gjelder både teknisk/operasjonelle spesifikasjoner og kommersielle vilkår.

Studier i våre bransjer viser at oppdragsgiversiden og tilbyderne vurderer kontraktsrisiko ulikt. Fravær av kommunikasjon med bransjen og ensidige kontraktsklausuler medfører dermed høyere kontraktsrisiko som må prises inn i tilbudene. I tilfeller der oppdragsgiver har svak bransjeforståelse, og heller ikke ser sine egne begrensninger, vil det være nødvendig å benytte formelle argumenter for å spore oppdragsgiverne til bedre og mer systematisk arbeid med kontraktene.

Selv om anskaffelsesforskriften § 3-11 har begrenset rettslig betydning, kan signaleffekten være vesentlig. Vi mener derfor at bestemmelsen bør opprettholdes.

Vi slutter oss for øvrig til de merknadene som framkommer i hørings svar fra NHO av 21.10.14.

Vennlig hilsen

NHO Sjøfart



Frode Sund
næringspolitisk rådgiver

NHO Transport



Terje Sundfjord
næringspolitisk fagsjef