



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8014 Dep.
0030 OSLO

Deres ref
14/3107 - 4

Vår ref
14/1524

Dato
04.11.2014

Høring - NOU 2014: 4 Enklere regler - bedre anskaffelser - Forenkling av det norske anskaffelsesregelverket

Vi viser til Nærings- og fiskeridepartementets brev av 20. juni 2014.

NOU 2014: 4 har vært forelagt Samferdselsdepartementets underliggende etater for ev. kommentarer. Vedlagt følger kopi av brev fra Statens jernbanetilsyn av 14. oktober 2014, Jernbaneverket av 14. oktober 2014 og Statens vegvesen av 29. oktober 2014.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering kan og bør dagens anskaffelsesregelverk forenkles. Forenkling kan være å fjerne unødvendige bestemmelser, slik utvalget har en del forslag om. Færre og mindre detaljerte regler er ikke nødvendigvis en forenkling, da det kan skape usikkerhet rundt anskaffelsesprosessen. En forenkling kan også være mer forståelige og klare bestemmelser.

Formål og grunnleggende prinsipper

Flertallet i utvalget foreslår å rendyrke prinsippene om likebehandling, gjennomsiktighet, konkurranse og forholdsmessighet som de grunnleggende prinsippene.

Både Jernbaneverket og Statens vegvesen støtter forslaget fra mindretallet i utvalget om at prinsippene om forutberegnelighet og etterprøvbarhet videreføres i loven. Selv om disse to prinsippene kan utledes av andre prinsipper, mener Samferdselsdepartementet at dette er prinsipper som er viktige og fortsatt bør tas med i lovens formålsbestemmelse.

Nye prosedyreregler

Flertallet i utvalget foreslår å tillate all form for dialog mellom oppdragsgivere og leverandører fram til kontrakt tildeles, slik at forhandlinger blir en valgfri og mulig del av alle anskaffelser.

Anskaffelser omfatter mange type varer og tjenester. Noen vil være rene hyllevarer hvor forhandlinger ikke er nødvendig, mens for andre anskaffelser vil en kunne oppnå det beste kjøpet ved å forhandle med leverandørene. Det kan derfor synes unødvendig å fjerne anbudsinstuttet som anskaffelsesprosedyre. De to prosedyrene anbudskonkurranse og kjøp etter forhandlinger bør likestilles, slik at det bør være opp til oppdragsgiver å velge om en vil foreta en anskaffelse etter en anbudskonkurranse eller etter forhandlinger.

Konkrete anskaffelser som er unntatt et EUs nye anskaffelsesdirektiv

I NOU 2014: 4 går det av kap. 12.3.2 fram at kontrakter om offentlig persontransport med jernbane er en av de kontraktstypene som foreslås unntatt fra anskaffelsesregelverket.

Det går fram av Statens jernbanetilsyns brev at det er positiv til utvalgets forslag om at anskaffelsesregelverket ikke skal gjelde for tjenstekonsesjonskontrakter om jernbanetransport, tilsvarende dagens regelverk for tjenstekonsesjonskontrakter.

Samferdselsdepartementet viser til tidligere dialog mellom daværende Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet og Samferdselsdepartementet i forbindelse med departementshøring av Prop. L om endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven (gjennomføring av kollektivtransportforordningen) og den videre oppfølgingen mellom departementene, bl.a. ved departementets brev av 15. april 2011 (vår ref. 11/672) og Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet brev av 8. november 2011 (ref. 11/1436).

Utvalgets utgangspunkt er at anskaffelser som er unntatt direktivet, også skal unntas det norske anskaffelsesregelverket. Dette gjelder bl.a. jernbanetjenester. Transport med jernbane er i dag en uprioritert tjeneste og følger derfor del II, jf. § 2-1 (5). Utvalget foreslår at slike kontrakter unntas fra anskaffelsesregelverket. Utvalget legger til grunn at det i Norge ikke er hensiktsmessig med konkurranse om slike kontrakter. Endringene som foreslås er helt i tråd med det departementet tidligere har tatt til orde for og ønsker. Ved gjennomføring av utvalgets forslag vil Samferdselsdepartementet som kompetent myndighet ved inngåelse av kontrakt om offentlig persontransport med jernbane ha den samme handlefriheten som EØS-retten gir medlemsstatene, dvs. at det kun er Kollektivtransportforordningen som regulerer inngåelse av slike kontrakter. Den vanskelige grensedragningen mellom tjenstekontrakter og tjenstekonsesjonskontrakter blir da ikke lenger en problemstilling, da det kun vil være Kollektivtransportforordningen som vil regulere kontraktsinngåelsen. Dette vil gi norske myndigheter samme handlefrihet som våre naboland.

Kontrakter med anslått verdi under 100 000 kr

Flertallet i utvalget foreslår at kontrakter med en anslått verdi under 100 000 kr unntas fra regelverket.

Å unnta kontrakter under 100 000 kr vil kunne være en forenkling. I praksis er det nok allerede i dag en realitet at det ikke er konkurranse om alle anskaffelser under 100 000 kr, da dette oppfattes som tungvint og at det er ressurskrevende ut fra omfanget av anskaffelsen. På den annen side kan en ikke se bort fra at for enkelte varekjøp med en verdi under 100 000 kr vil kunne oppnå lavere priser ved konkurranse, f.eks. ved å kontakte 2-3 ulike leverandører. Samferdselsdepartementet mener likevel at det vil være mest hensiktsmessig at kontrakter under 100 000 kr unntas fra regelverket.

Skriftlighet

Vesentlige forhold og viktige bestemmelser i en anskaffelsesprosess må dokumenteres skriftlig. Anskaffelsesprotokoll vil være en enkel måte å dokumentere en anskaffelse på, jf. også Jernbaneverket kommentarer. Vi støtter derfor mindretallet i utvalget som ønsker å beholde plikten til protokollføring.

Digitalisering

Det er hensiktsmessig at de samme reglene om elektronisk kommunikasjon innføres over og under EU-/EØS-terskelverdiene. Fram til det nye anskaffelsesdirektivet som krever at all kommunikasjon som hovedregel skal foregå elektronisk, er vi enig med utvalgets mindretall i at det ikke bør tillates at tilbud skal kunne leveres på e-post. E-post vil ikke være en sikker måte å levere tilbud på.

Terskelverdier

Flertallet i utvalget foreslår at den nasjonale terskelverdien på 500 000 kr videreføres for alle kontrakter som er omfattet av regelverket, mens mindretallet har ulike forslag, herunder en differensiering av terskelverdien for vare- og tjenstekontrakter og bygge- og anleggskontrakter og en heving av nåværende terskelverdi.

Det kan være hensiktsmessig at det er den samme nasjonale terskelverdien for vare- og tjenstekontrakter og bygge- og anleggskontrakter, da det vil gi færre terskelverdier å forholde seg til. Samtidig vil en unngå å bruke ressurser på å vurdere grensedragningen mellom ulike typer anskaffelser. På den annen side er det i EU-/EØS-regelverket en terskelverdi for vare- og tjenstekontrakter og en for bygge- og anleggskontrakter. En vil heller ikke få utført mye bygge- og anleggsarbeider for 500 000 kr. For oppdragsgiver kan det derfor være en forenkling at den nasjonale terskelverdien for bygg- og anleggskontrakter settes til 3 mill. kr som et mindretall i utvalget foreslår. Etter vår vurdering er imidlertid mest hensiktsmessig å forholde seg til en nasjonal terskelverdi under EU-/EØS-regelverket.

Den nasjonale terskelverden på 500 000 kr er uendret siden 2005. For å ta hensyn til prisstigning tilsier det at terskelverdien bør heves. Generelt bør en ha mekanismer som gjør at terskelverdien blir hevet med jevne mellomrom. Etter vår vurdering bør terskelverdien nå heves til 600 000 kr.

Ikke-anskaffelsesfaglige hensyn

Samferdselsdepartementet mener i utgangspunktet at anskaffelsesregelverket ikke bør brukes til å ivareta samfunnsmessige eller politiske hensyn. Det offentlige er en stor oppdragsgiver. Tas gjeldende bestemmelser om ikke-anskaffelsesfaglige hensyn ut av regelverket, kan det gi en negativ signaleffekt, jf. Statens vegvesens kommentarer. Når det nye anskaffelsesdirektivet åpner for å foreta vurderinger som går ut over de rent anskaffelsesfaglige, kan det stilles spørsmål med hvorfor en nasjonalt vil gå motsatt veg. Det bør likevel vurderes om dagens bestemmelser kan forbedres.

Forskrift om offentlige anskaffelser § 2-1 (7)

Jernbaneverket utøver en aktivitet som er omfattet av forsyningsforskriften, men er i dag omfattet av forskrift om offentlige anskaffelser, jf. § 2-1 (7). Samferdselsdepartementet er enig med Jernbaneverket om viktigheten av at Jernbaneverket har fleksibiliteten til å velge konkurranse med forhandling (eller liknende prosedyre) både over og under terskelverdiene. Det samme gjelder for bruk av prekvalifikasjonsordninger. NOU 2014:4 har ikke omtalt særbestemmelsen i FOA § 2-1 (7). Samferdselsdepartementet legger til grunn at dette er som følge av at den ikke har vært vurdert av utvalget. Dersom det i det videre arbeidet med endringer av anskaffelsesregelverket blir aktuelt å vurdere dette, legger vi til grunn at dette må skje i samråd med Samferdselsdepartementet.

Med hilsen



Elin Marie Furu (e.f.)
underdirektør



Jane Bækken
seniorrådgiver

Vedlegg

Postboks 7113 St. Olavs plass
NO-0130 Oslo

Besøksadresse:
Karl Johans gate 41 B, Oslo
Telefon: 22 99 59 00
Telefaks: 22 99 59 03
post@sjt.no
www.sjt.no

Att.:

Saksbehandler: Nina Einarsen, 22995918
Vår ref.: 14/768-5
Deres ref.:
Dato: 14.10.2014

Svar på høring - NOU 2014: 4 Enklere regler - bedre anskaffelser. Forenkling av det norske anskaffelsesregelverket

Det vises til mottatt brev fra Samferdselsdepartementet datert 02.07.2014 om ovennevnte høring.

I lys av sin rolle som overvåker av konkurransen på markedene for jernbanetransport ønsker Statens jernbanetilsyn å komme med merknader til utvalgets forslag om at offentlig persontransport med jernbane (heretter omtalt som "kontrakter om jernbanetransport") unntas fra anvendelsesområdet til forskrift om offentlige anskaffelser av 7. april 2006 nr. 402. ("anskaffelsesforskriften").¹

Innledningsvis vil Statens jernbanetilsyn bemerke at det tidligere har uttalt seg positiv til innføring av økt konkurranse om kontrakter om offentlig kjøp av persontransport på jernbanen som et virkemiddel for å oppnå et mer effektivt og bedre koordinert transportsystem.

Utvalgets forslag om å unnta kontrakter om jernbanetransport fra anvendelsesområdet er i tråd med nytt anskaffelsesdirektiv, direktiv 2014/24/EU artikkel 9 bokstav i. Utvalgets utgangspunkt er at anskaffelser som er unntatt direktivet også bør være unntatt det norske anskaffelsesregelverket. Utvalget legger til grunn at det i Norge ikke er hensiktsmessig med konkurranse om slike kontrakter. Utvalget har valgt å underlegge enkelte kontrakter de grunnleggende reglene i anskaffelsesloven og anskaffelsesforskriftens del I, selv om kontraktene ikke omfattes av de detaljerte prosedyrereglene i del II og III. Utvalget har imidlertid ikke foreslått at en slik løsning skal gjelde for kontrakter om jernbanetransport.

Utvalgets forslag innebærer at anskaffelsesforskriften, i likhet med dagens regelverk, ikke vil gjelde for *tjenestekonsesjonskontrakter* om jernbanetransport.² Utvalgets forslag innebærer, til forskjell fra dagens regelverk, at anskaffelsesforskriften ikke skal gjelde for *tjenestekontrakter*

¹ NOU 2014:4 Kapittel 12.3.2.

² Tjenestekonsesjonskontrakter definert som en tjenestekontrakt der vederlaget for tjenesten som skal utføres enten kun utelukkende består av retten til å utnytte tjenesten eller en slik rett sammen med betaling, jf. anskaffelsesforskriften § 4-1 (e). Begrepet samsvarer med begrepet *nettokontrakt*.

om jernbanetransport.³ Betydningen av utvalgets forslag begrenses av at kontrakter om jernbanetransport tradisjonelt har blitt utformet som tjenstekonsesjonskontrakter – og således allerede etter gjeldende rett faller utenfor anvendelsesområdet til anskaffelsesforskriften. Det bemerkes at utvalget foreslår unntak for kontrakter om jernbanetransport. Etter det vi kan se er det ikke særskilt foreslått endringer med hensyn til andre kontrakter relatert til jernbane, slik som eksempelvis kontrakter om drift av godsterminaler. Slike kontrakter vil derfor være omfattet av anskaffelsesregelverket dersom inngått som tjenstekontrakter – og ikke være omfattet av anskaffelsesregelverket dersom inngått som tjenstekonsesjonskontrakter.

Når det gjelder kontrakter om kollektivtransport skal disse inngås i samsvar med reglene i kollektivtransportforordningen.⁴ Forordningen omfatter både inngåelse av tjenstekontrakter som omfattes av dagens anskaffelsesregelverk og tjenstekonsesjonskontrakter som faller utenfor anskaffelsesregelverket. For kontrakter om jernbanetransport som blir inngått som tjenstekontrakter, overlapper således dagens anskaffelsesregelverk og kollektivtransportforordningen hverandre delvis. Statens jernbanetilsyn vurderer det som hensiktsmessig at forholdet mellom anskaffelsesregelverket og kollektivtransportforordningen tydeliggjøres gjennom å unnta kontrakter om jernbanetransport fra anskaffelsesregelverkets anvendelsesområde. Dette vil rendyrke kollektivtransportforordningen som regelverk for regulering av kontrakter om jernbanetransport. Behovet for å tydeliggjøre forholdet mellom regelverkene blir for øvrig fremhevet i fortalen til nytt anskaffelsesdirektiv.⁵

Videre vurderer Statens jernbanetilsyn som hensiktsmessig at kontrakter om jernbanetransport ikke underlegges de grunnleggende reglene i anskaffelsesloven og anskaffelsesforskriften del I, slik det er foreslått for enkelte av de andre kontraktene som unntas etter det nye anskaffelsesdirektivet. Denne vurderingen er, i likhet med vurderingen ovenfor, begrunnet i behovet for konsistens mellom regelverkene. Kollektivtransportforordningen stiller allerede visse grunnleggende krav til konkurranseprosedyren, herunder krav til åpenhet, rettferdighet, gjennomsiktighet og ikke-diskriminering. Disse kravene er til dels sammenfallende med de grunnleggende reglene i anskaffelsesforskriften.

Statens jernbanetilsyn bemerker avslutningsvis at EU-Kommisjonen i har foreslått omfattende endringer i kollektivtransportforordningen og dets regulering av konkurranse om kontrakter om jernbanetransport.⁶ Endringsforslagene inngår som del av den såkalte 4. jernbanepakke, som blant annet har som formål å styrke jernbanens konkurranseevne og bedre utnyttelsen av offentlige midler gjennom å videreutvikle det felles europeiske jernbaneområdet. De foreslåtte endringene taler etter vår vurdering for å unnta kontrakter om jernbanetransport fra anskaffelsesregelverkets anvendelsesområde – for slik å sørge for konsistens mellom regelverkene og rendyrke kollektivtransportforordningen som regelverk for regulering av kontrakter om jernbanetransport.

³ Tjenstekontrakter definert som kontrakt som gjelder tjenester angitt i vedlegg 5 (prioriterte tjenester) og vedlegg 6 (uprioriterte tjenester), jf. anskaffelsesforskriften § 4-1 bokstav. Kontrakt er definert som en gjensidig bebyrdende avtale som inngås skriftlig mellom en eller flere oppdragsgivere og en eller flere leverandører, jf. anskaffelsesforskriften § 4-1 bokstav a. Begrepet tjenstekontrakter samsvarer med begrepet *bruttokontrakt*.

⁴ Forskrift av 17. desember 2010 om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a (Forordning (EF) nr. 1370/2007) om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 119/69 og nr. 1107/70.

⁵ Direktiv 2014/24/EU fortalen punkt 27.

⁶ Kommisjonens forslag til endringer i forordning 1370/2007: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0028:FIN:EN:PDF>

Med hilsen

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur



Jernbaneverket

MOTTATT

15 OKT 2014

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Dato: 14.10.2014
Saksref.: 201404107-2
Deres ref.: 14/1524
Vedlegg:

SVAR PÅ HØRING - FORENKLING AV DET NORSKE ANSKAFFELSESREGELVERKET

1 Innledning og overordnede synspunkter

Jernbaneverket viser til ovennevnte høring fra Nærings- og fiskeri-departementet.

Jernbaneverket kjøper inn varer og tjenester for ca kr 12 milliarder i året og er med dette en av Norges største innkjøpere. For Jernbaneverket er det av stor betydning at anskaffelsesregelverket endres slik at vi kan oppnå mer kostnadseffektive innkjøp.

Vi mener at utvalgets forslag i det vesentlige vil bidra til dette, og vi er derfor i utgangspunktet positive til forslaget.

Samtidig er det vår oppfatning at utvalget på flere punkter synes å legge til grunn at et mindre detaljert regelverk tilnærmet automatisk innebærer en "forenkling", og at dette i seg selv forutsettes å medføre at regelverket blir enklere å anvende og vil gi mer kostnadseffektive innkjøp. Jernbaneverket mener imidlertid at denne forutsetning ikke alltid slår til.

For Jernbaneverket er et "enkelt" regelverk et regelverk som gir oss nødvendig fleksibilitet, legger til rette for kostnadseffektive innkjøp og som gir forutberegnelighet i form av klare rammer, tydelige vurderingstemaer og enkle grensedragninger.

Våre kommentarer til forslaget følger nedenfor i punktene 2 - 11. I punkt 12 tar vi opp en særlig problemstilling knyttet til Jernbaneverkets unntakshjemmel i FOA § 2-1(7).

2 Kapittel 10 – grunnleggende prinsipper

Jernbaneverket mener som *mindretallet* at man i lovteksten uttrykkelig bør nevne prinsippet om forutberegnelighet og etterprøvbarhet. Mindretallets begrunnelse tiltres.

3 Kapittel 12.2 – kontrakter med anslått verdi under kr 100 000

Jernbaneverket støtter utvalgets *mindretall* og ønsker ikke at anskaffelser under kr 100 000 skal unntas anskaffelsesregelverket.

Etter vår oppfatning er det ikke tungtveiende grunner til å fravike utgangspunktet om at offentlige anskaffelser skal være gjenstand for konkurranse selv under kr 100 000.

For det første innebærer forholdsmessighetsprinsippet at transaksjonskostnadene kan holdes nede, og vi tror uansett at den potensielle gevinsten (i form av sannsynligheten for lavere pris) ved å kontakte 2-3 leverandører i de fleste tilfelle vil overstige transaksjonskostnadene.

Tilliten til at offentlige oppdragsgivere forvalter fellesskapets midler på mest mulig effektiv måte er sentral for legitimiteten i anskaffelsesprosessene. Vi er bekymret for at denne tilliten vil kunne svekkes dersom konkurranseprinsippet fravikes.

Videre skal vi heller ikke undervurdere betydningen av at et lovfestet konkurranseprinsipp i seg selv gir et viktig signal som kan ha en disiplinerende effekt i innkjøpsmiljøene og være med å forebygge misligheter, usaklige favoriseringer av enkeltleverandører og - i ytterste konsekvens - korrupsjon.

4 Kapittel 13 – terskelverdier

Jernbaneverket ønsker generelt så høye terskelverdier i FOA del II som mulig.

Dagens utlysning- og kunngjøringsregime innebærer etter vår oppfatning at transaksjonskostnadene blir uforholdsmessig store ved anskaffelser ned mot dagens terskel på kr 500 000. Det er derfor viktig at denne heves.

Av hensyn til enkelhet i regelverket, og for å unngå å bruke ressurser på grensedragningsproblematikk mellom forskjellige typer anskaffelser, ønsker vi ikke differensierte terskelverdier for forskjellige kategorier anskaffelser.

5 Kapittel 14.3 – protokollplikt

Jernbaneverket støtter utvalgets *mindretall*, og ønsker å beholde protokollplikten.

Vi tiltrer generelt mindretallets begrunnelse. Særlig vektlegger vi at protokollplikten etter vår oppfatning, og med dagens elektroniske verktøy, fremstår som lite byrdefull. Samtidig ivaretas gjennomsiktighetsprinsippet og prinsippet om etterprøvbarhet på en god måte. Videre er det praktisk å ha relevante beslutninger og vurderinger i anskaffelsesprosessene samlet i ett

dokument, både med hensyn til begjæringer innsyn og i forbindelse med klager og søksmål.

Jernbaneverket mener også at protokollplikten i praksis har disiplinerende virkning i innkjøpsmiljøene. Den opplistede katalogen over hva protokollen skal inneholde etablerer både nyttige kjøreregler for anskaffelsen og forebygger usaklige vurderinger ved at den tydelig angir hvilke beslutninger som skal begrunnes og hvordan.

6 Kapittel 15.5 – endringer i eksisterende kontrakt

Jernbaneverket støtter *flertallets* forslag om at adgangen til å gjøre endringer i kontrakter som inngås etter del II bør være videre enn etter del III.

Forslaget støttes imidlertid kun under forutsetning av at bestemmelsen utformes slik at den blir retts teknisk enkel og praktikabel. Grunnen er at vurderingen knyttet til om vesentlige endringer foreligger er komplisert. Vi ønsker ikke å havne i en situasjon der vi har to ulike vurderingstemaer hhv i del II og III som begge er vanskelige å praktisere. Da er det tross alt bedre med likt vurderingstema over og under terskelverdiene.

7 Kapittel 16 – anskaffelsesprosedyrer

Jernbaneverket benytter i dag hovedsakelig konkurranse med forhandlinger ved innkjøp etter FOA del II. Anbudskonkurranse benyttes i mindre grad og bare der vi etter en konkret vurdering har konkludert med at den manglende fleksibiliteten som anbudskonkurranse medfører, klart oppveies av andre hensyn.

I flertallets forslag til tilbudskonkurranse er oppdragsgiver avskåret fra å binde seg til en bestemt prosedyre på forhånd. Dette er etter vårt syn ingen forenkling, men snarere en begrensning i oppdragsgivers fleksibilitet. Etter vår oppfatning kan det tvert imot være kostnadseffektivt, og bidra til lavere pris, at markedet gjøres kjent med konkurranseformen på forhånd, og kan tilpasse tilbudene sine deretter.

Oppsummert ønsker derfor Jernbaneverkets et regime som innebærer at:

- Oppdragsgiver skal ved kunngjøringen ha friheten til å kunne velge å
 - a) binde seg til en konkurranse med forhandling,
 - b) binde seg til en konkurranse uten forhandling, eller
 - c) unnlate å ta stilling til det (og komme tilbake til valget når tilbudene er mottatt)
- Dersom oppdragsgiver velger alternativ b) over, må dette suppleres med en utvidet avklaringsadgang basert på EU-direktivets artikkel 56 nr 3, slik foreslått av mindretallet.

8 Kapittel 22.4 – kunngjøring av konkurranseresultater

Jernbaneverket støtter *mindretallets* forslag og mener det bør innføres en plikt til å kunngjøre konkurranseresultatet.

Hensynet til gjennomsiktighet og tillit i markedet tilsier etter Jernbaneverkets syn en slik plikt. Kostnader og tidsbruk ved en slik kunngjøringsplikt antas å være svært beskjedne.

9 Kapittel 24.2.2 – angivelse av avvik i tilbudet

Utvalget foreslår å fjerne regelen om at leverandørene skal angi hvilke avvik fra konkurransegrunnlaget som tilbudet inneholder. Jernbaneverket er ikke enig med utvalget på dette punkt.

Jernbaneverket mener at leverandørens plikt til å angi avvik bidrar til en mer ressurseffektiv avviksidentifikasjon, enn dersom plikten fjernes. Dette gjelder selv om plikten er en ordensregel og uten direkte rettslige konsekvenser. Selv om vi uansett på selvstendig grunnlag må gjennomgå tilbudene for å identifisere avvik, er det likevel vår erfaring at leverandørens avviksangivelse hjelper oss et stykke på vei. For Jernbaneverkets del er altså den foreslåtte endringen ingen *forenkling*, snarere tvert i mot.

10 Kapittel 25 – avvisning

Jernbaneverket støtter *flertallets* forslag på alle punkt og tiltrer deres begrunnelse.

11 Kapittel 28 – utvalgets alternative forslag – minimumsregelverk

Jernbaneverket er enig i at *flertallets* forslag kan være et utgangspunkt for et minimumsregelverk. Det er imidlertid vanskelig å ta nærmere stilling til forslaget så lenge det ikke er grundigere utredet.

Jernbaneverket deler for øvrig utvalgets usikkerhet i forhold til om norske oppdragsgivere er kompetanse- og ressursmessig beredt til å ivareta de grunnleggende prinsippene på en forsvarlig måte ved en slik fleksibel ordning. Skal dette fungere tilfredsstillende, er det helt avgjørende at det lages gode veiledere som er lett tilgjengelige for alle innkjøpere.

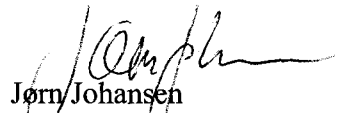
Da Jernbaneverket er positiv til at et minimumsregelverk utredes nærmere, men siden vi ser at et slikt forslag også kan by på utfordringer for oppdragsgivere, støtter vi utvalgets forslag om et prøveprosjekt.

12 Øvrige merknad - bestemmelsen i FOA § 2-1 (7)

Jernbaneverket omfattes i dag av særbestemmelsen i FOA § 2-1 (7). Ordningen innebærer bla at oppdragsgivere omfattet av bestemmelsen kan benytte både prekvalifikasjonsordninger og konkurranse med forhandlinger i del III uavhengig av om vilkårene i § 14-3 er oppfylt. Bestemmelsen er ikke omtalt i NOU 2014:4.

Jernbaneverket er kjent med at det nye anskaffelsesdirektivet art. 29 inneholder regler som gir oppdragsgiver en utstrakt rett til å forhandle med tilbyderne og at mulighetene til forhandlinger også er gode etter forsyningsdirektivet. Uansett hvilket regelverk Jernbaneverket vil bli omfattet av i fremtiden, ønsker Jernbaneverket likevel å understreke at det for denne organisasjonen er særdeles viktig for oppnåelse av gode og effektive anskaffelser, å ha mulighet til å velge konkurranse med forhandling (eller liknende prosedyre) både over og under terskelverdiene. Det samme gjelder for bruk av prekvalifikasjonsordninger.

Med hilsen



Jørn Johansen

Direktør Styring og Organisasjon

Dokumentet er godkjent elektronisk



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Behandlende enhet:
Kontor for anskaffelser i
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Nina Mellem
93284174

Vår referanse:
2014078855

Deres referanse:
14/3107-4

Vår dato
29.10.14

Svar på høring – NOU 2014:4 Enklere regler – bedre anskaffelser, Forenkling av det norske anskaffelsesreglementet

Statens vegvesen viser til brev av 20.06.14 om høring på «NOU 2014:4 Enklere regler – bedre anskaffelser, Forenkling av det norske anskaffelsesreglementet».

Forenklingsutvalgets mandat er basert på forenkling og økt fleksibilitet i den særnorske delen av anskaffelsesregelverket. Forslag til tiltak fremgår i Departementets NOU 1014:4.

Statens vegvesen er som en av landets største anleggsbygggherrer opptatt av effektivitet og totalkostnader, og er positive til forslag til forenklinger i anskaffelsesregelverket som medfører lavere transaksjonskostnader og mindre byråkrati, så lenge som de grunnleggende kravene til konkurranse, likebehandling, forutsigbarhet, og åpenhet i offentlige anskaffelser, er ivaretatt.

Vi vil imidlertid sterkt advare mot å fjerne bestemmelsene som skal sikre at hensynet til forhold som HMS, seriøsitet og miljø ivaretas (ikke anskaffelsesfaglige hensyn). Dette vil medføre at et stort antall offentlige entreprisekontrakter under 39 mill. kr. ikke vil ha noen slike bestemmelser. Det vil være i strid med intensjonene i de nye EU-bestemmelsene, og vanskeliggjøre arbeidet mot arbeidslivskriminalitet der det er etablert et samarbeid med arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene

og tilsynsmyndighetene. Det er her behov for klare og tydelige regler, ikke at disse fjernes.

Vi har i det følgende forsøkt å oppsummere Statens vegvesens syn på forslagene fra Forenklingsutvalget:

Kapittel 9 Formål

Statens vegvesen kan ikke se at forslaget om å klargjøre formålet med anskaffelsesregelverket vil føre til forenkling. Statens vegvesen slutter seg derfor til mindretallet på side 65.

Kapittel 10 Grunnleggende prinsipper

Statens vegvesen kan ikke se at forslaget om opprydding og klargjøring vil føre til forenkling. Vi slutter oss derfor til mindretallet på side 73.

Kapittel 11 Ivaretagelse av ikke-anskaffelsesfaglige hensyn i anskaffelsesregelverket

Vi viser til innledende kommentar. Statens vegvesen slutter seg ikke til flertallets innstilling. Ikke-anskaffelsesfaglige hensyn må ikke fjernes, men ivaretas gjennom klare og tydelige regler.

Kapittel 12 Unntak

Statens vegvesen ønsker at anskaffelser under kr 100 000 unntas fra regelverket og at dette fører til forenkling. Vi slutter oss derfor til flertallet på side 96.

Kapittel 13 Terskelverdier

Statens vegvesen slutter seg til mindretallet på side 118 og ønsker seg forslaget til medlemmet Brekke: *«den nasjonale terskelverdien på kr 500 000 videreføres for alle vare- og tjenestekontrakter, og slutter seg til forslaget om at terskelverdien for bygge- og anleggskontrakter heves til kr 3 mill.»*

Kapittel 14 Skriftlighetskrav

Statens vegvesen ønsker at protokollplikten videreføres og antar at dette vil være den enkleste måten å dokumentere anskaffelsen på. Vi slutter oss derfor til mindretallet på side 128.

Kapittel 15 Kontrakten

Statens vegvesen ønsker at regelen om kontraktstandarder må opprettholdes og vi slutter oss derfor til mindretallet på side 132. Dette gir forutsigbarhet for begge parter. Vi antar at det ikke vil forenkle situasjonen til leverandørene og oppdragsgiver dersom standardkontrakter ikke benyttes i like stor grad som i dag.

Kapittel 16 Anskaffelsesprosedyrer

Statens vegvesen ønsker at forhandlingsforbudet fjernes og slutter seg derfor til flertallet på side 151.

Kapittel 18 kommunikasjon og elektronisk verktøy

Statens vegvesen ønsker ikke at e-post skal kunne benyttes. E-post utgjør ikke noen sikker nok måte å levere tilbud på og inntil et elektronisk verktøy er på plass så kan vi benytte eksisterende måte. Vi slutter seg derfor til mindretallet på side 169.

Kapittel 20 Kvalifikasjonskrav og dokumentasjon

Statens vegvesen antar at forslaget er en god løsning for å forenkle. Vi slutter oss derfor til utvalgets forslag på side 180 om retten til å levere egenerklæring. Også utvalgets forslag på side 187 om adgangen til å be om ettersending og supplering av dokumentasjon utvides, ønskes velkommen og antas være et godt virkemiddel for å få et enklere regelverk.

Kapittel 25 Avvisning

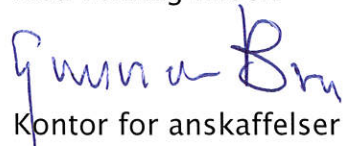
Utvalgets vurderer på side 212 om oppdragsgiver skal ha en rett eller en plikt til å avvise leverandører som er dømt for straffbare forhold. Statens vegvesen slutter seg til mindretallet på side 213 om at oppdragsgiver gis en avvisningsrett.

Utvalget vurderer på side 222 om oppdragsgiver er forpliktet til å avvise en leverandør som har levert i strid med reglene om kommunikasjon eller etter fristens utløp. Statens vegvesen slutter seg til flertallet på samme side og antar det blir en forenkling dersom det gis en rett til å avvise (og ikke en plikt).

Kapittel 28 Utvalgets alternative forslag til regler – et minimumsregelverk

Flertallet foreslår på side 262 at et minimumsregelverk kan baseres på anskaffelsesrettens grunnleggende prinsipper. Statens vegvesen antar at forslaget kan føre til forenkling og slutter seg derfor til flertallet.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gunnar Bru'.

Kontor for anskaffelser

Gunnar Bru

Seksjonssjef

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Nina Mellem'.

Nina Mellem

rådgiver