



Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Siri Stabell Daling/Gunn Schärer
Tlf.:
Faks:
E-post: schgun@jbv.no

Dato: 02.06.2015
Saksref.: 201502148-4
Deres ref.:
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Høring - Lov om offentlige anskaffelser og tilhørende forskrifter som ledd i gjennomføring av tre nye anskaffelsesdirektiver

1 INNLEDNING OG OVERORDNEDE SYNSPUNKTER

Jernbaneverket viser til ovennevnte høring fra Nærings- og fiskeridepartementet, samt brev fra Samferdselsdepartementet 19. mars 2015. Jernbaneverkets høringssvar sendes Samferdselsdepartementet iht dette.

Jernbaneverket kjøper inn varer og tjenester for over 14 milliarder kroner i året (2014). Dette gjør Jernbaneverket til en av Norges største innkjøpere.

Styrende for Jernbaneverkets høringssvar har vært ønsket om et regelverk som gir nødvendig fleksibilitet, som legger til rette for kostnadseffektive innkjøp og som gir forutberegnelighet i form av klare rammer, tydelige vurderingstemaer og enkle grensedragninger.

Jernbaneverkets kommentarer fokuserer i det vesentlige på forhold der Nærings- og fiskeridepartementet eksplisitt har bedt om tilbakemeldinger, forhold som er viktige for Jernbaneverket eller der vi ser behov for avklaringer og presiseringer.

Høringsnotatene besvares nedenfor under separate hovedpunkter.

2 HØRINGSNOTAT 1: FORSLAG OM ENDRINGER I LOV OM OFFENTLIGE ANSKAFFELSER

2.1 Kap. 3.2 Lovens formålsbestemmelse (§1)

Jernbaneverket er enig i forslaget til lovtekst. Det kan ikke sees nødvendig å vise til virkemidler for å oppnå de satte mål.

2.2 Kap. 6.2 Forskriftshjemmel

Jernbaneverket støtter forslaget om endring av loa § 16 slik at adgangen til å regulere anskaffelser i forsyningssektoren ikke begrenses. Det presiseres imidlertid at forskriftsregulering som går lenger enn det som følger av internasjonale forpliktelser, må begrenses til forhold som uansett er utslag av de generelle prinsippene. For øvrig er det viktig å beholde den fleksibilitet som ligger i forsyningsdirektivet.

3 HØRINGSNOTAT 2: FORSLAG TIL NY FORSKRIFT OM OFFENTLIGE ANSKAFFELSER

3.1 KAP 2 - ALMINNELIGE BESTEMMELSER

3.1.1 Kap. 2.6.1 Generelt

Jernbaneverket mener bestemmelsen om rådgiverhabilitet bør plasseres i forskriftens del I da bestemmelsen må anses å være et utslag av det generelle prinsippet om likebehandling.

Det foreslås å plassere bestemmelser om samordnede innkjøp i del III (kap.24). Selv om ordningen med innkjøpsentraler og felles/samordnet innkjøp mellom oppdragsgivere antakeligvis vil omfatte flest anskaffelser som i sum overstiger terskelverdien, bør bestemmelsene om samordnet innkjøp etter vårt syn også gjelde anskaffelser under terskelverdien. For å unngå uklarheter for samordnede kjøp under terskelverdien bør bestemmelsene plasseres i del I.

3.1.2 Kap. 2.6.2 Kontraktsvilkår

Jernbaneverket er positiv til forslaget til ny forskrift § 5-7. Jernbaneverket benytter i stor grad fremforhandlede kontraktstandarder, men med noen endringer og en rekke tillegg i form av særskilte kontraktsbestemmelser.

Bygging av jernbaneinfrastruktur tilsier at det stilles særskilte krav til leveransen, prosedyrer ved gjennomføring og til avslutning av arbeidene. Blant annet krav til kompatibilitet, sikkerhet i alle ledd herunder ved gjennomføring av arbeider nær og i spor, etterfølgende tillatelse fra Statens jernbanetilsyn til å ta infrastruktur i bruk og hensynet til minimalt brudd i togtrafikken nødvendiggjør spesiell regulering. Standardkontraktene inneholder også til dels uklarheter som er ønskelige å klargjøre ved endringstekst. Ny § 5-7 vil bidra til å sikre Jernbaneverket et nødvendig handlingsrom for en hensiktsmessig kontraktsutforming.

3.2 KAP 3 - ANSKAFFELSER OVER EØS-TERSELVERDIENE

3.2.1 Kap. 3.2.5 Valg av anskaffelsesprosedyre

Jernbaneverket er positiv til at prosedyren konkurransen med forhandling uten forutgående kunngjøring videreføres og at det foretas en splitting av bestemmelsen slik at man skiller ut tilfeller der oppdragsgiver kan gå direkte til én leverandør for å få

gjennomført anskaffelsen. En slik oppsplitting vil gjøre bestemmelsene mer tilgjengelige for brukerne.

Jernbaneverket har følgende merknader til forskriftsteksten:

Forslagets § 9-3 Vilkår for bruk av konkurranse med forhandling uten forutgående kunngjøring

Jernbaneverket ber om at det vurderes om det er hensiktsmessig å utvide § 9-3 (1) bokstav b) til også å omfatte forutgående konkurranse med forhandlinger der man ikke har mottatt forespørsel om å delta i konkurransen eller tilbud. Jernbaneverket har erfart at det i slike situasjoner kan være behov for å gå over i konkurranse med forhandlinger uten forutgående kunngjøring.

Forslagets § 9-4 Vilkår for anskaffelse uten konkurranse

Dersom direktivets bestemmelser ikke er til hinder for det, ser Jernbaneverket behov for å utvide bestemmelsen i punkt e) til også å omfatte varer som kan anskaffes særlig fordelaktig fordi de selges brukt, men som ikke faller inn under noen av de foreslåtte alternativene.

3.2.2 Kap. 3.2.9 Kvalifikasjonskrav - Forslagets § 12-9 Støtte fra andre virksomheter

Bestemmelsen i pkt. 4 fremstår for Jernbaneverket som noe uklar. Det fremkommer i annet punktum at «oppdragsgiver skal kreve at leverandøren skifter ut virksomheter som ikke oppfyller de relevante kvalifikasjonskravene, eller som er i en situasjon som nevnt i § 18-2 første ledd bokstav b til d eller annet ledd.»

Er det slik at denne utskiftingen skal skje i kvalifikasjonsprosessen, vil denne leverandøren kunne få mer tid enn sine konkurrenter til å stille med et kvalifisert team, noe som vel må kunne anses som et brudd på likebehandlingsprinsippet. Jernbaneverket ber på denne bakgrunn om en presisering av bestemmelsen.

3.2.3 Kap. 3.4.3 Avvisning på grunn av forhold ved leverandøren

Det foreslås at det innføres avvisningsplikt også i de tilfeller hvor leverandøren har vedtatt et forelegg for nærmere angitt straffbare forhold. Det er i dag uklart om et slikt forelegg etter dagens anskaffelsesregelverk skal sidestilles med en endelig dom, og det må nok tolkes som en innskjerping i forhold til direktivteksten.

Jernbaneverket slutter seg til vurderingen. Selv om bestemmelsen i enkelte tilfelle kan få uheldige konsekvenser ved at oppdragsgiver ikke får anledning til å vurdere om det er hensiktsmessig å avvise leverandøren i den konkrete konkurransen, er Jernbaneverket enig i at hensynene bak en slik bestemmelse likevel må veie tyngst.

3.2.4 Kap. 3.7.2 Innovasjonspartnerskap

Det foreslås å gjennomføre bestemmelsene om innovasjonspartnerskap som en ny kontraktsform fremfor en ny prosedyre slik som det fremkommer i direktivet. Jernbaneverket er enig i denne måten å regulere innovasjonspartnerskap på da bestemmelsen regulerer partnerskapets fremdrift og ikke tilblivelse. Jernbaneverket er

også enig i at det er hensiktsmessig at et innovasjonspartnerskap inngås etter reglene for konkurranse med forhandlinger.

3.2.5 Kap 3.10 - Oppsigelse av kontrakt

Bestemmelsen gir oppdragsgiver rett til å si opp en kontrakt i visse situasjoner. Etter Jernbaneverkets oppfatning har bestemmelsen uklare sivilrettslige implikasjoner siden den synes å etablere en oppsigelsesadgang mellom avtalepartene som kommer i tillegg til kontraktens egne oppsigelsesbestemmelser. Vi anbefaler derfor at disse implikasjonene klargjøres.

Jernbaneverket stiller også spørsmålsteget ved om en slik bestemmelse – som direkte griper inn i rettsstillingen til den private part i et allerede inngått avtaleforhold – bør inntas i lovs form av hensyn til legalitetsprinsippet.

3.2.6 Forslagets § 17-12 - Gjennomføring av konkurranse med forhandling etter forutgående dialog

Jernbaneverket mener at det i § 17-12(2) bør inntas en henvisning til § 17-16 slik at det tydeliggjøres at det kan skje en reduksjon av antall tilbud. Tilsvarende merknad er også inntatt i våre kommentarer til forsyningsforskriften, se nedenfor i dette notat.

4 HØRINGSNOTAT 3: FORSLAG TIL NY FORSKRIFT OM INNKJØPSREGLER I FORSYNINGSSEKTOREN

4.1 KAP. 2 - GJENNOMFØRING AV DIREKTIVET I NORSK RETT

Det foreslås å tilbakeføre offentlige myndigheter som driver forsyningsaktivitet til forsyningsforskriften.

I 2005 ble statlige, fylkeskommunale og kommunale oppdragsgivere overført til klassisk sektor. Jernbaneverket har siden den gang vært underlagt forskrift om offentlige anskaffelser uavhengig av om anskaffelsen skjer som ledd i utøvelse av forsyningsvirksomhet eller ei. Sammen med andre offentlige oppdragsgivere som utøver aktivitet som nevnt i forsyningsforskriften § 1-3, har imidlertid Jernbaneverket vært omfattet av særbestemmelsen i foa § 2-1 (7). Ordningen innebærer bl a at oppdragsgivere omfattet av bestemmelsen kan benytte kvalifikasjonsordninger og har mulighet til å benytte konkurranse med forhandlinger i del III uavhengig av om vilkårene i § 14-3 er oppfylt.

Jernbaneverket slutter seg til vurderingen og ser en tilbakeføring til forsyningsforskriften som hensiktsmessig for virksomheten. Den økte fleksibilitet som ligger i forsyningsforskriften vil gjøre det lettere for Jernbaneverket å gjennomføre gode og effektive anskaffelser, bl.a. der anskaffelsene fremstår som komplekse og/eller tidskritiske.

I tillegg kommer at øvrige jernbaneforvaltere i Europa er underlagt forsyningsdirektivet. Dette er relevant da Jernbaneverket i økende grad vil måtte forholde seg til et europeisk leverandørmarked.

Jernbaneverket ser også at forsyningsforskriften gir oss adgang til å benytte kvalifikasjonsordning, noe som anses som en fordel for virksomheten.

4.2 KAP 3 - ALMINNELIGE BESTEMMELSER

4.2.1 Forslagets § 1-6 Transport

Jernbaneverket ser det som er fordel om ordlyden § 1-6 (1) presiseres slik at det kommer klarere frem at **all** anskaffelsesaktivitet en virksomhet driver der hovedformålet er «å stille til rådighet eller drive rutenett beregnet på å yte transporttjenester ...», er regulert av forsyningsforskriften. Det tenkes her ikke på anskaffelser knyttet til utøvelse av *flere* aktiviteter, jf. forslagets § 4-9.

4.2.2 Kap. 3.1.6 Generelt

Til spørsmålet om bestemmelsene om skatteattest og HMS-erklæring skal videreføres, slutter Jernbaneverket seg til Forenklingsutvalgets forslag om å oppheve disse.

Verken skatteattest eller HMS-egenerklæring er nødvendigvis egnet til å vurdere om leverandøren er skikket til å levere den etterspurte ytelsen. Skulle man som oppdragsgiver likevel se behov for å etterspørre slik dokumentasjon, er det ikke noe i veien for å kreve slik fremlagt. Selv om Nærings- og fiskeridepartementet skulle komme frem til at man ønsker å videreføre disse bestemmelsene i foa, ser ikke Jernbaneverket behov for at bestemmelsene inntas i forsyningsforskriften.

4.2.3 Kap 3.1.7 - kontraktsvilkår

Jernbaneverket er positiv til bestemmelsen. Det vises til vår kommentar til tilsvarende bestemmelse i foa, jf vårt punkt 3.1.2 over.

For øvrig merker vi oss en forskjell mellom reguleringen i foa § 5-7 og forsyningsforskriften § 5-4, i den forstand at bestemmelsene opererer med hhv «anskaffelsesdokumenter» og «konkurransedokumenter». Vi ber om at det vurderes om denne forskjellen er tilsiktet, og at begrunnelsen for eventuell distinksjon klargjøres.

4.3 KAP. 4 - ANSKAFFELSER AV BYGGE- OG ANLEGG SARBEIDER UNDER EØS-TERSKELVERDIENE

4.3.1 Størrelsen på nasjonal terskelverdi

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår nasjonal terskel på MNOK 3,1.

Jernbaneverket ønsker generelt så høy nasjonal terskel som mulig.

Det er viktig for Jernbaneverket at størrelsen på nasjonal terskelverdi sees i sammenheng med hvor byrdefull reguleringen blir i del II. Dersom reguleringen hovedsakelig begrenses til bestemmelser som reflekterer grunnleggende anskaffelsesrettslige prinsipper vil det være enklere for Jernbaneverket å leve med en relativt lav terskel. Og omvendt: mindre fleksible prosedyreregler tilsier en høyere terskel. Sentralt for Jernbaneverket er at reguleringen i del II er enkel, forutsigbar og fleksibel å anvende slik at vi oppnår kostnadseffektive prosesser og leveranser.

Jernbaneverket synes for øvrig det er vanskelig å være mer konkret i forhold til den foreslåtte terskelen da Nærings- og fiskeridepartementet varsler at de vil komme tilbake til størrelsen på bakgrunn av forestående samfunnsøkonomiske vurderinger.

4.3.2 Generelt om prosedyreregler i del II

Jernbaneverket mener det vil være en stor fordel for brukerne om prosedyreregler som er utslag av de alminnelige prinsippene, inntas i del II. For å opprettholde forsyningsforskriftens fleksibilitet, bør det etter vårt syn imidlertid ikke innføres annen regulering enn dette i forsyningsforskriften del II. En for detaljert regulering vil medføre en innskrenking av den fleksibiliteten som det nettopp er ønskelig at ligger i forsyningsforskriften.

Selv om Jernbaneverket ikke har tatt stilling til hvilke bestemmelser i Nærings- og fiskeridepartementets forslag til del II som må anses som utslag av grunnleggende prinsipper, har vi følgende merknader, inntatt i punktene nedenfor.

4.3.3 § 6-6 Meddelelse om valg av leverandør og begrunnelse for valget

Nærings- og fiskeridepartementet ber om innspill på om forholdet bør reguleres. Jernbaneverket er enig i forslaget.

4.3.4 Del II - § 6-7 Karensperiode

Jernbaneverket er enig i at det bør tas inn en bestemmelse om karensperiode for å sikre at leverandørene gis anledning til å ivareta sine rettigheter. Vi mener imidlertid at det er tilstrekkelig at varigheten på karensperioden som oppdragsgiver skal fastsette angis som «rimelig tid», uten at det angis en eksplisitt varighet i antall dager.

4.3.5 Del II - § 6-8 Suspensjon av oppdragsgivers adgang til å inngå kontrakt

Jernbaneverket ser det ikke som hensiktsmessig at begjæring om midlertidig forføyning skal gis suspensiv virkning innen karensperioden eller innen ti dager etter dato for intensjonskunngjøring. Dette er en innstramming i forhold til dagens bestemmelser i foa del II, noe som vi ikke ser behov for.

4.3.6 Del II – kvalifikasjonsordning og rammeavtaler

Jernbaneverket ønsker at det inntas bestemmelser i del II som uttrykkelig presiserer at kvalifikasjonsordninger etter § 13-1 og varighet av rammeavtaler på 8 år etter § 22-1 (4), også skal gjelde i del II. Dette av hensyn til klarhet og forutberegnelighet.

4.4 KAP 5 - ANSKAFFELSER OVER EØS-TERSKELVERDIENE

4.4.1 Kap 5.1.6 - konkurranse med forhandling uten forutgående prosedyre og anskaffelse uten konkurranse

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår tilsvarende regulering som i foa. Jernbaneverket har de samme merknader på dette punkt som vi har til tilsvarende regulering i foa. Vi viser til vårt punkt 3.2.1 over, altså slik at vår merknad til foa § 9-3

relateres til forsyningsforskriften § 9-2 og vår merknad til foa § 9-4 relateres til forsyningsforskriften § 9-3.

4.4.2 Kap. 5.1.9 Kvalifikasjonskrav

Jernbaneverket er enig med Nærings- og fiskeridepartementet i at man bør ta inn de samme reglene i forsyningsforskriften som foreslått i foa for tilfeller der oppdragsgiver vil stille krav til leverandørens kvalifikasjoner som angitt i foa § 12-1.

Jernbaneverket mener imidlertid at den beste løsningen er å innta reguleringen fullt ut i forsyningsforskriften. Etter vår oppfatning bør henvisninger mellom foa og forsyningsforskriften i størst mulig grad unngås, slik at forskriftene står på egne ben. Dette av hensyn til enkelhet og oversiktighet for brukerne.

4.4.3 Kap 5.1.24 – utvelgelse av leverandører til forhandlinger

Jernbaneverket mener at det i § 18-8(2) bør inntas en henvisning til § 18-12 slik at det tydeliggjøres at det kan skje en reduksjon av antall tilbud. Merknaden gjelder også tilsvarende foreslåtte regulering i foa, se over.

4.4.4 Kap. 5.1.25 Avvisning

Jernbaneverket foretrekker eksplisitte avvisningsbestemmelser som foreslått. En slik løsning vil være enklere for brukerne av forskriften.

4.4.5 Kap 5.1.34 – Oppsigelse av kontrakt

Jernbaneverket mener bestemmelsen reiser flere problemstillinger. Vi viser til vår merknad til tilsvarende bestemmelse i foa, se vårt punkt 3.2.5 over.

5 HØRINGSNOTAT 4: FORSLAG TIL NY FORSKRIFT OM KONSESJONSKONTRAKTER

5.1 INNLEDNING

Jernbaneverket nytter i dag konsesjonskontrakter i begrenset omfang. Jernbaneverket legger imidlertid til grunn at regjeringens fokus på økt konkurranseutsetting i jernbanesektoren vil aktualisere bruk av konsesjonskontrakter i et vesentlig større omfang enn i dag. Utkast til ny konsesjonsforskrift er derfor meget relevant for Jernbaneverket.

Vi er generelt positiv til utkastet til regulering. Våre merknader følger nedenfor.

5.2 GENERELT - FORHOLDET MELLOM EØS-AVTALENS GRUNNLEGGENDE PRINSIPPER OG UTKASTETS REGULERING AV KONSESJONS-KONTRAKTER UNDER EØS-TERSKELVERDI

Det fremstår som noe uklart for Jernbaneverket om utkastet til regulering av konsesjonskontrakter under EØS-terskelverdi i kapittel II uttømmende er ment å regulere rettstilstanden for slike kontrakter, eller om det forutsettes at EØS-avtalens

grunnleggende prinsipper kommer til anvendelse på selvstendig grunnlag som et supplement til forskriften på dette punkt.

Spørsmålet er aktuelt i tilfelle der konsesjonskontrakten kan påvirke samhandelen. Utkastet legger f eks i kapittel II opp til at konsesjonskontrakter kun skal kunngjøres nasjonalt gjennom Doffin. Jernbaneverket stiller spørsmål ved om slik nasjonal kunngjøring vil være i samsvar med EØS-prinsippene dersom konsesjonskontrakten har grenseoverskridende virkning. Eller må det antas å foreligge en presumsjon for at kontrakten ikke har samhandelseffekt dersom verdien ikke overstiger EØS-terskelen, med den konsekvens at EØS-prinsippene under enhver omstendighet ikke kommer til anvendelse under terskel?

Jernbaneverket ber etter dette om at forholdet mellom reguleringen i kap. II og anvendelsen av EØS-avtalens grunnleggende prinsipper klargjøres. En slik klargjøring kan f eks tas inn enten i forskriften eller i tilhørende veileder.

5.3 KAP 4 - KONSESJONSKONTRAKTER MELLOM MNOK 6 OG EØS-TERSKELVERDIEN

5.3.1 Punkt 4.1 - størrelsen på nasjonal terskelverdi på MNOK 6

Nærings- og fiskeridepartementet ønsker synspunkter på den foreslåtte nasjonale terskelverdien på MNOK 6. Departementet har begrunnet størrelsen med at det er hensiktsmessig med færrest mulig terskelverdier i anskaffelses-, forsynings- og konsesjonsforskriftene samlet sett.

Jernbaneverket ønsker generelt en så høy terskel som mulig.

Jernbaneverket ser at det kan ha en viss egenverdi at tersklene i forskriftene samkjøres. Samtidig bør heller ikke dette hensynet tillegges for stor vekt. Etter vår oppfatning bør f eks hensynet til samfunnsøkonomiske effektivitetsbetraktninger tillegges større vekt, og at disse relateres til hver enkelt anskaffelsestype. Det er i denne sammenheng ikke gitt at samfunnsøkonomiske vurderingene som departementet varsler at vil bli gjennomført, vil gi de samme konklusjonene for hva som er de optimale tersklene for hhv anskaffelser og konsesjoner, siden dette er grunnleggende forskjellige måter å strukturere leveranser av tjenester på.

Det er viktig for Jernbaneverket at størrelsen på nasjonal terskelverdi sees i sammenheng med hvor byrdefull reguleringen blir i del II. Dersom reguleringen hovedsakelig begrenses til bestemmelser som reflekterer grunnleggende anskaffelsesrettslige prinsipper, vil det være enklere for Jernbaneverket å leve med en relativt lav terskel. Og omvendt: mindre fleksible prosedyreregler tilsier en høyere terskel. Sentralt for Jernbaneverket er at reguleringen i del II er enkel, forutsigbar og fleksibel å anvende slik at vi oppnår kostnadseffektive prosesser og leveranser.

Jernbaneverket vil også bemerke at nasjonal terskelverdi på MNOK 6 synes lav i forhold til hvordan nasjonal terskelverdi er fastsatt i klassisk sektor. Mens nasjonal terskelverdi i klassisk sektor er satt til 50 % av EØS-terskelverdi (hhv kr 500 000 og MNOK 1), innebærer forslaget til nasjonal terskelverdi for konsesjonskontraktene at denne terskelen vil utgjøre kun ca. 15 % av EØS-terskelverdien på MNOK 39.

Jernbaneverket synes for øvrig det er vanskelig å være mer konkret i våre kommentarer til den foreslåtte terskelen, siden departementet varsler at de vil komme tilbake til størrelsen på bakgrunn av forestående samfunnsøkonomiske vurderinger.

5.3.2 Prosedyreregler i del II

Jernbaneverket viser til vår merknad til prosedyrereglene i forsyningsforskriften del II, se vårt punkt 4.3.2 over.

Til forslaget til § 5-6 (karensperiode) og § 5-7 (suspensjon), har vi samme merknader som til tilsvarende bestemmelser i forsyningsforskriften, se våre punkter 4.3.4 og 4.3.5.

5.4 KONSESJONSKONTRAKTER OVER EØS-TERSKELVERDIER

5.4.1 Kap 5.3 – avvisningsbestemmelser knyttet til formalfeil og forhold ved tilbudet

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår eksplisitte avvisningsbestemmelser knyttet til formalfeil og forhold ved tilbudet. Samtidig bes om en tilbakemelding på dette forslaget. Vi legger til grunn at bestemmelsene departementet viser til er inntatt som hhv §§ 8-1 og 8-8.

Jernbaneverket har ingen merknader til **utkastet § 8-1** om avvisning på grunn av formalfeil.

Jernbaneverket har heller ikke innvendinger mot avvisningsgrunnene som er foreslått i **utkastet § 8-8**. Jernbaneverket mener imidlertid i motsetning til Nærings- og fiskeridepartementet, at også avvisningsgrunnene i første ledd bør være «kan»-basert. Dette av hensyn til økt fleksibilitet for oppdragsgiver (dog innenfor rammene av de grunnleggende prinsippene). Jernbaneverket antar i denne forbindelse at tildeling av konsesjoner i stor grad vil være forhandlingsbasert og legger også til grunn at hensynet til fleksibilitet generelt veier noe tyngre ved tildeling av konsesjoner enn ved anskaffelser, gitt de grunnleggende forskjellene mellom konsesjoner og anskaffelser.

5.4.2 Kap 5.3 – avvisning ved unormalt lave tilbud

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår en bestemmelse som gir avvisningsadgang ved unormalt lave tilbud. Samtidig ønsker departementet en særlig tilbakemelding på dette forslaget.

Jernbaneverket er usikker på om en slik bestemmelse er hensiktsmessig. Kriteriene for tildeling av konsesjoner vil variere avhengig av om leverandørens kostnader kan dekkes inn av markedet, eller om leverandøren i tillegg må kompenseres gjennom tilskudd fra oppdragsgiver. Man kan også tenke seg tilfelle der tjenesten i seg selv er så lønnsom at oppdragsgiver (i kontrakten bestemmer at han) skal motta en viss andel av det vederlaget leverandøren mottar fra markedet, evt. at konsesjonen i slike tilfeller tildeles gjennom auksjon til høystbydende.

Ovennevnte viser at både pengestrøm, incentiver og tildelingskriterier vil variere fra konsesjon til konsesjon, avhengig av konsesjonens underliggende bedriftsøkonomiske lønnsomhet. Den foreslåtte reguleringen synes kun å ta høyde for det tilfelle at tilbyderne konkurrerer på bakgrunn av lavest mulig tilskudd fra oppdragsgiver.

Jernbaneverket anbefaler derfor at det vurderes om den foreslåtte reguleringen i tilstrekkelig grad fanger opp de forskjellige typesituasjonene man står overfor ved tildeling av konsesjoner, eventuelt om bestemmelsen bør tas ut av hensyn til å unngå forvirring knyttet til mulig bruk av bestemmelsen i situasjoner der den ikke er formålstjenlig.

5.4.3 Kap 5.6.2 - Oppsigelse av kontrakt

Jernbaneverket mener bestemmelsen reiser flere problemstillinger. Vi viser til vår merknad til tilsvarende bestemmelse i foa, se vårt punkt 3.2.5 over.

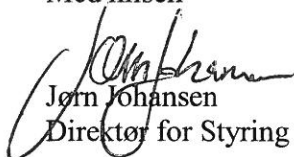
5.5 KAPITTEL 8 – ØVRIGE FORHOLD

Nærings- og fiskeridepartementet ber i punkt 8 om tilbakemelding på om det er hensiktsmessig å ta inn en eller flere av nærmere angitte typer bestemmelser i forskriften.

Jernbaneverket anser det hensiktsmessig å innta bestemmelsene som er nevnt. Etter vår oppfatning medvirker bestemmelsene til å klargjøre oppdragsgivers handlingsrom på noen praktiske punkter, samt at de i praksis ikke medfører økte administrative byrder eller redusert fleksibilitet.

Jernbaneverket ønsker også adgangen til å benytte kvalifikasjonsordning etter konsesjonsdirektivet. Dette av hensyn effektiv prosess. Vi ber om at det vurderes om direktivet åpner for dette, og evt. ta inn egnet regulering.

Med hilsen



Jørn Johansen
Direktør for Styring og organisasjon



Tove Pettersen
Administrasjonsdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk

Kopi til: Juridisk seksjon