



Det Kongelige Nærings – og Fiskeridepartement  
Konkurransopolitisk avd. v/ Liv Lunde  
Postboks 8004 Dep  
0030 Oslo

Avdeling Buskerud  
Styreleder Kjell Ar. Andersen  
Roabakken  
3536 NORESUND  
MOB.: 90 10 18 51  
ntavdbuskerud@nortaxi.no

Noresund 18.08.2015.

## Høringsuttalelse endring av Lov om Offentlig anskaffelse.

Vi takker for muligheten for å inngi høringsuttalelse i forbindelse med det pågående arbeid med endring av Lov om Offentlig anskaffelse. Vårt fokus vil være på de deler av lovverket som er av størst betydning for oss.

Norges Taxiforbund avdeling Buskerud er en fylkesavdeling av Norges Taxiforbund, og er en interesseorganisasjon for drosjeeiere, og denne næringa er den største utøver av tjenestekontrakter i form av vare-og persontransport. Denne næringa består av svært mange små bedrifter og offentlige anskaffelser er ofte avgjørende for å kunne opprettholde et taxitilbud spesielt i distriktene. Vi vil hevde at vi i mange tilfeller er et samfunnsgode som det settes pris på å ha tilgang til. Vi er underlagt Yrkestransportforskriften, som blant mye annet også pålegger oss vakt 24 timer i døgnet 365 dager i året, og dette er pålagt driveplikt. Det sier seg selv at uten offentlig betalt transport så blir dette smalhans for mange, og de velger å ikke drive lenger. Det er også etter hvert blitt veldig vanskelig å besette ledige løyver pga dårlig inntjening, noe som spesielt distriktene merker.

Vi vil forsøke å inngi en høringsuttalelse som kan være med å fremme de uttalte mål som denne endringsprosessen skal stimulere til, og vårt fokus vil da i hovedsak være på Del III, offentlige anskaffelser over terskelverdiene, men vi kommer også til å ha mening om noe i Høringsnotat 1. Etter vår mening er muligheter for bruk av skjønn for å kunne ta en avgjørelse ofte uheldig, og det er etter vår oppfatning avgjørelser tuftet på skjønn som ofte avgjøres rettslig, noe som vi mener slettes ikke bidrar til de uttalte mål i denne revideringsprosessen. Gode og klare retningslinjer for krav til ytelse, bruk av tekniske spesifikasjoner, Kvalifikasjonskrav, tildelingskriterier, og ikke minst et godt konkurransegrunnlag er det som skal avgjøre om et tilbud er i tråd med de uttalte mål for hensyn til miljø, sosiale hensyn, innovasjon og andre samfunnshensyn som skal hensyntaes ved en anskaffelse.

### **Valg av metode:**

Når det gjelder valg av metode for gjennomføring av dette høringsnotat, så er den slik at etter gjennomlesing ble de viktigste momenter merket, og det lages et mest mulig kortfattet sammendrag, og blir deretter kommentert. Dette gjøres punkt for punkt.

## Høringsnotat nr. 1.

### **Ikke anskaffelsefaglige hensyn.**

**Pkt.3.1** Norges Taxiforbund avd. Buskerud er av den oppfatning at såkalte *ikke-anskaffelsesfaglige hensyn* bør vurderes som en del av Tjenestekontrakter. Vi registrerer at noe av hensikten med denne revideringen er å *ivareta samfunnshensyn, slik som miljø, sosiale hensyn, innovasjon og lettere tilgang til offentlige kontrakter for små og mellomstore bedrifter, og at offentlige anskaffelser må gjennomføres på en måte som ikke får samfunnsskadelige konsekvenser og offentlige anskaffelser også kan benyttes aktivt for å fremme andre samfunnshensyn.*

**Kommentar:** Det er de enkelte Helseforetak som i hovedsak tilfører vår næring tjenestekontrakter, men de har organisert seg i 6 avdelinger, og det har vært flere tilfeller av svært ulik bruk av Lov om Offentlig anskaffelse. Enkelte steder er det ikke drosjetilbud igjen, noe som gir til dels store lokale samfunnsskadelige konsekvenser.

**Pkt. 3.4.** Norges Taxiforbund avd. Buskerud registrerer at *miljømessige konsekvenser av anskaffelsen* skal hensyntas. Videre skal offentlige anskaffelser brukes som middel for å nå de politiske vedtatte klimamål.

**Kommentar:** Når tjenestekontrakter blir tildelt operatør med svært langframkjøring fra stasjoneringsted til tjenestested, i flere tilfeller mange mil hver vei med tom bil, og det er snakk om opptil 7 mil i enkelte tilfeller, gir dette i løpet av avtalens varighet store utslipp, og når dette dreier seg om flere biler hver dag, så blir klimautslippene store. Etter vårt skjønn skal miljømessige hensyn taes, og begrunnes.

**Pkt.7 .** Norges Taxiforbund avd. Buskerud registrerer at *regelverk skal sikre effektiv bruk av samfunnets ressurser, og at det offentlige opptrer med integritet ved gjennomføringen av offentlige anskaffelser.*

**Kommentar:** Det bør være et absolutt krav at hensynet til annen lovgivning skal ivaretaes på en måte som sikrer disse sine formål og bestemmelser.

Lov om pasient- og brukerrettigheter er en av disse lovene som gir brukerne av loven rettigheter som skal oppfylles også gjennom Lov om offentlig anskaffelse.

## **Oppsummering høringsnotat nr. 1.**

Norges Taxiforbund avd. Buskerud registrerer at de ovennevnte momenter i §§ 3-1, 3-4 og 7 er forsøkt ivaretatt i ny § 6, Miljø, arbeidsforhold og sosiale forhold, men etter vår oppfatning bør dette presiseres sterkere og klarere slik at de uttalte mål kan nås.

## Høringsnotat nr. 2.

**Innledning:** Vi velger vår innfallsvinkel til dette høringsnotatet med et referat: For å bedre adgangen til offentlige oppdrag for små og mellomstore bedrifter, pålegges oppdragsgiver å gi en begrunnelse dersom kontrakten ikke deles opp.

Videre angis det hvilke maksimumskrav oppdragsgiver kan stille til leverandørens omsetning. Kravene til årlig omsetning kan ikke overstige to ganger kontraktens verdi.

**Kommentar:** Etter Norges Taxiforbund avd. Buskerud sitt syn er dette selvmotsigende. Hvis det er ønskelig å holde de små og mellomstore bedrifter utenfor ei kontrakt er det jo bare å gjøre kontrakten så stor som mulig. I vår næring er fylkene blitt gjort til ett løyveområder med oppdeling i stasjoneringsområder. Det er derfor ikke noe som kan hindre å legge ut ei tjenestekontrakt for hele fylket og få en stor operatør med den konsekvens at de fleste små og mellomstore transportører ute i distriktene opphører. Og hvor er da målsettingen med å legge til rette for små og mellomstore bedrifter på markedet og hensyntagende til miljø, sosiale hensyn, innovasjon og andre

samfunnshensyn gjennom de offentlige anskaffelser. Med andre ord så kan en innkjøper som ikke ønsker små og mellomstore aktører i sitt marked med noe kynisme fjerne disse ved å ikke dele opp kontrakter.

#### **Pkt. 3.2.2. Konkurransesgrunnlaget.**

*Det er forslag fra departementet at dagens bestemmelse om at oppdragsgiver skal utarbeide et konkurransegrunnlag endres til at oppdragsgiver plikter å utarbeide. Forslaget er også at kvalifikasjonsgrunnlaget i i gjeldene lov fjernes med den begrunnelse at kravene i konkurransegrunnlaget og kvalifikasjonsgrunnlaget er de samme.*

**Kommentar: Konkurransesgrunnlaget og kvalifikasjonsgrunnlaget blir regnet som likeverdige, men Norges Taxiforbund avd. Buskerud undres over om kravet til utførelse og kapasitet for å gjennomføre også er en del av det som nå skal hete konkurransegrunnlaget. Dette bør presiseres, for tildeling av ei tjenestekontrakt til noen som ikke kan dokumentere verken kapasitet eller evne bør ikke skje.**

#### **Pkt. 3.2.5. Valg av anskaffelsesprosedyre.**

*Det foreslås en egen bestemmelse for tilfeller der oppdragsgiver kan gå direkte til kun en leverandør for å gjennomføre anskaffelsen. Dette da i tilfeller hvor det kun er en leverandør som reelt kan utføre anskaffelsen. ( Forslag til ny forskrift §§9-1 til 9-4)*

**Kommentar: Dette virker på oss som fornuftig å gjennomføre i distrikter med svakt grunnlag trafikalt grunnlag. Alle de uttalte mål kan nåes i slike tilfeller.**

#### **Pkt.3.2.9. Kvalifikasjonskrav.**

*Her blir noe av det som står i høringsnotatets innledning tatt opp. Den viktigste nye regelen er at det settes et tak på hvilke krav oppdragsgiver kan stille til leverandørens omsetning. Kravet til leverandørens årlige omsetning kan som hovedregel ikke overstige to ganger verdien av kontrakten. Bestemmelsen er gitt for å bedre små og mellomstore bedrifters muligheter til å konkurrere om offentlige kontrakter.*

*Alle kvalifikasjonskrav skal være relatert til og proporsjonale med leveransen, noe som skal bidra til å minske unødige høye krav, og samtidig skal det være et mål å unngå overdrevne administrative byrder og unødig risiko for avvising. Oppdragsgiver må levere dokumentasjon på at de etterspurte krav oppfylles. ( Forslag til ny forskrift §§ 12-1 til 12-12)*

**Kommentar: I dette punktets første setning benyttes ordet kan. Det burde ikke forekomme, for kvalifikasjonskrav skal etter vår mening være et krav til tjenestekontrakter. Disse kravene skal sikre at leverandør er i stand til fra første dag å oppfylle avtalen. I disse kravene ligger det etter Norges Taxiforbund avd. Buskerud sin oppfatning at EU-kommisjonens mål med de foreslåtte endringer kan oppfylles. Disse målene er omtalt tidligere. Et av hovedmålene med denne loven er å sikre at offentlige kjøp er basert på likebehandling og god forretningsskikk og at det offentlige opptrer med stor integritet, samt bidra til økt verdiskapning i samfunnet. Samtidig skal også disse kvalifikasjonskravene sikre at annen relevant lovgivning, som Lov om pasient-og brukerrettigheter, oppfylles.**

**Noe av dette ble kommentert i forbindelse med høringsnotat nr. 1. Det vi vil kalle kreativ tolkning av annet lovverk bør ikke være mulig. Med dette må det forstås bruk av annet lovverk på en slik måte at intensjoner i denne lov faktisk undergraves.**

**Er det noe i de ønskede målsettinger om å gi små og mellomstore bedrifter økt tilgang til de offentlige anskaffelser, samtidig som hensyn til miljø, sosiale hensyn, innovasjon og andre samfunnshensyn skal kunne oppnås, må det være klare formuleringer i forskriften som hindrer muligheter for kreativ tolkning.**

### **Pkt. 3.2.10. Tildelingskriterier.**

*Tildelingskriterier er de parameter som oppdragsgiver skal vurdere tilbudene etter, og som til slutt vil være avgjørende ved tildeling av avtalen. Det mest økonomisk fordelaktige tilbud er en formulering som er kommet inn og som skal være et overordnet kriterium. Det økonomisk mest fordelaktige tilbudet fra oppdragsgivers synspunkt skal identifiseres på grunnlag av tildelingskriteriene laveste pris, laveste kostnad eller beste forhold mellom pris og kvalitet. Ved tildeling etter forholdet mellom pris og kostnad kan oppdragsgiver evaluere kvalitative, miljømessige og sosiale sider ved tilbudet. I tillegg kan de i henhold til det nye direktive hensynta organiseringen av, og kvalifikasjoner og erfaringene til de ansatte som er satt til å gjennomføre kontrakten, som tildelingskriterier. Det nye anskaffelsesdirektivet åpner også for at oppdragsgiver i visse tilfeller kan nekte å benytte laveste pris eller laveste kostnad som evalueringsmodell. (Forslag til ny forskrift § 13-1)*

**Kommentar: Etter Norges Taxiforbund avd. Buskerud sitt syn så forsterker dette punktet at det skal stilles kvalifikasjonskrav, eller så har ikke dette punktet noe hensikt. Det vil etter vår klare oppfatning sikre at de intensjoner og mål som nettopp de foreslåtte endringer i Lov om Offentlig anskaffelse skal ha, og hensynet til andre gjeldene lovverk blir tatt tilfredsstillende hensyn til.**

### **Pkt. 3.2.12. Oppdeling av kontrakter.**

*Nytt direktiv innfører i artikkel 46 en bestemmelse om oppdeling av kontrakt i delkontrakter. Formålet med denne bestemmelsen er å gjøre det lettere for små og mellomstore bedrifter å delta i konkurranser om offentlige kontrakter. Det overlates til oppdragsgiver å vurdere om kontrakt skal deles opp, og i så fall i hvilke delkontrakter. Noe som også gjelder i dag, men det nye er at oppdragsgiver får en plikt til å vurdere oppdeling, og at det må gies en begrunnelse dersom det velges å ikke dele opp kontrakten. Det er ikke adgang til å overprøve oppdragsgivers begrunnelse, verken av KOFA eller domstolene.*

*Departementet foreslår ikke en plikt til å dele opp kontrakter.*

*Medlemsstatene kan innføre en bestemmelse som gir oppdragsgiver adgang til å forbeholde seg retten til å tildele en samlet kontrakt til en leverandør, selv om kontrakten er delt opp i delkontrakter. Dette forutsetter at en samlet kontrakt totalt sett vil oppfylle tildelingskriteriene bedre enn ved tildeling av en rekke delkontrakter. Det vil således også være mulig å tildele en samlet kontrakt til en leverandør som ikke var vurdert som den beste for hver enkelt delkontrakt, når det samlede tilbud fra denne leverandøren totalt sett er bedre. Departementet foreslår å innføre en slik regel. (Forslag til ny forskrift §14-1)*

#### **Kommentar:**

**Vi er igjen tilbake til EU-kommisjonens uttalte mål med endringene er enklere og mer fleksible regler, å redusere administrative byrder for både oppdragsgivere og leverandører, større rettslig klarhet, å legge bedre til rette for små og mellomstore bedrifter på markedet for offentlige anskaffelser og legge bedre til rette for at offentlige oppdragsgivere kan ivareta hensyn til miljø, sosiale hensyn, innovasjon og andre samfunns hensyn gjennom sine anskaffelser. Etter vår mening skal det også taes hensyn til likebehandling, god forretningsskikk, god anbudsskikk, og at det offentlige opptrer med stor integritet.**

**Uten klare føringer, er dette et punkt som enkelt kan argumenteres for ikke å ta noe stort hensyn til for de innkjøpere som kun tenker pris.**

**Oppdeling av kontrakter vil etter vår mening innebære flere fordeler og hensyn sett i forhold til de momenter som tidligere er nevnt for vår næring som er tjenestekontrakter. Oppdeling av tjenestekontrakter i vår næring vil etter vår vurdering**

helt klart medføre et enklere, raskere og rimeligere kontroll og oppfølgingssystem enn dagens system. Argumenter mot oppdeling som benyttes i høringsnotatet er påvirkning av juridisk ansvar og risikofordeling, når ansvaret plasseres på flere underleverandører, og at det vil bli mer ressurskrevende oppfølging og bruk av funksjonskrav vil bli vanskeligere. Dette er etter vår mening ikke særlig relevant for vår næring i denne reguleres av Yrkestransportloven, og gjennom muligheten for bruk av Ad-hoc avtaler. Det er etter vårt syn svært betenkelig at en begrunnelse om ikke å dele opp kontrakter ikke har et klageorgan. Oss bekjent er retten til å klage på et offentlig vedtak en grunnleggende rettighet, og bør således også gjelde her. En slik klageadgang bør kunne gies fortrinnsrett i KOFA. En slik rett til en offentlig innkjøper vil mye lettere kunne skape mistro og dermed manglene tillit til det offentlige, som er beskrevet tidligere i dette avsnitt..

Departementet vurderer å innføre en bestemmelse i forskriften som muliggjør tildeling av en oppdelt kontrakt til en leverandør med begrunnelse på at dette samlet sett blir det beste.

Innføring av en slik bestemmelse vil etter vår mening virke selvmotsigende i forhold til de intensjoner og mål disse nye endringene foreslått av EU-kommisjonen har som mål. Det bør heller vurderes krav om andre egnede samarbeidsavtaler mellom små og mellomstore bedrifter enn en slik bestemmelse, og Ad-hoc avtaler kan etter vårt syn benyttes.

#### **Forslag til ny forskrift om offentlige anskaffelser**

Vi ønsker å koble våre synspunkter direkte mot de enkelte paragrafer i forslag til ny forskrift om offentlige anskaffelser. Vi tar for oss det som er relevant for vår næring og tjenestekontrakter.

Vi har konsentrert våre meninger om Del III, Anskaffelser over EØS- terskelverdiene.

#### **§ 8-1 Konkurransesgrunnlaget.**

**Pkt.(1)**Norges Taxiforbund avd. Buskerud er fornøyd med at det skal utarbeides konkurransegrunnlag.

#### **§ 11-1 Kravspesifikasjoner.**

Det fremlagte forslag virker på oss tilfredsstillende for vår næring.

#### **§ 12-1 Kvalifikasjonskrav.**

**Pkt.(1).**Norges Taxiforbund avd. Buskerud anbefaler at ordlyd endres slik at oppdragsgiver skal stille krav til leverandørens kvalifikasjoner.

#### **§ 12-2 Krav til leverandørens registrering, autorisasjon mv.**

**Pkt (1)** Norges Taxiforbund avd. Buskerud anbefaler at ordlyd endres slik at oppdragsgiver skal stille krav om at leverandør er registrert .....

#### **§ 12-3 Krav til leverandørens økonomiske og finansielle kapasitet.**

**Pkt.(1)** Norges Taxiforbund avd. Buskerud er enige i det fremlagte forslag, men kunne ønske en noe sterkere krav til økonomi og finansiell kapasitet.

#### **§ 12-5. Krav til leverandørens tekniske og faglige kvalifikasjoner**

**Pkt.(1)** Norges Taxiforbund avd. Buskerud er av den klare oppfatning at dette bør være absolutte krav. Dette punktet bør etter vår mening ha et krav om at det skal dokumenteres tekniske og faglige kvalifikasjoner.

#### **§ 12-10. Krav til leverandører som deltar i fellesskap.**

**Pkt.(1)** Norges Taxiforbund avd. Buskerud er svært fornøyd med dette punktet for det innebærer bruk av såkalte Ad-hoc avtaler mellom flere små bedrifter og som vil være med å virke positivt i distriktene.

### § 13-1. Tildelingskriterier.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud savner begrepet samfunnsnytte. Det ville etter vår mening være naturlig å knytte EU-kommisjonens uttalte mål om å ivareta hensyn til miljø, sosiale hensyn, innovasjon og andre samfunnshensyn under denne paragrafen. Et sterkere hensyn til de forannevnte kriterier, vil også forsterke kravene til god anbudsskikk, integritet og den samfunnsnyttige vurdering.

Klarere tildelingskriterier bør også vurderes i forhold til annen relevant lovgivning slik at disse lovenes formål og bestemmelser fremmer tillitsformål, sosial trygghet og respekt i forhold til liv, integritet og menneskeverd.

### § 14-1 Oppdeling av anskaffelser.

**Pkt.(1)**Norges Taxiforbund avd. Buskerud er av den mening at de foreslåtte regler i denne paragraf er noe for generelle. Det bør være kriterier som forholder seg til de uttalte mål for denne endring av forskrift. Vi er videre av den mening at det vi tidligere har omtalt som *kreativ tolkning*, dvs å benytte deler av annen lovgivning enten helt eller delvis i den hensikt å motvirke denne forskriftens intensjon, eksempelvis å bruke Taxieierens driveplikt for å fremme mulige andre intensjoner, så er det mulig med uklare formuleringer i denne paragrafen. Det bør etter vårt syn helt klart være tydelige krav til begrunnelse om hvorfor kontrakt ikke deles opp samt at det også skal være mulighet for klageadgang, som på et hvert annet administrativt vedtak som fattes i dette land. Klagerett på administrative vedtak er en grunnleggende rett.

### § 14-2. Bruk av underleverandører.

**Pkt.(1)**. Norges Taxiforening avd. Buskerud vil her henwise til §12-10, hvor det i dag gjennom bruk av Ad-hoc avtaler kreves at det sammen med det innleverte tilbud også skal vedlegges en underskrevet samarbeidsavtale som ikke kan være i strid med konkurransetilsynets syn, og som skal angi en juridisk kontaktperson. Normalt er alle medlemmer av en slik Ad-hoc avtale likestilt som leverandører, noe som ofte medfører et mye enklere og mer oversiktlig leveransesystem.

### § 18-9. Unormalt lave tilbud.

Norges Taxiforbund avd. Buskerud er av den oppfatning at innføring av denne paragrafen i Lov om offentlig anskaffelse, vil ved aktivt bruk hindre mye av det som i dag er et problem med tjenestekontrakter i vår næring. Tilbud som er så lave at det etter hvert blir vanskelig å gjennomføre leveransen. Dette er til dels vanlig hos en større leverandør som er avhengig av flere underleverandører for å kunne levere i henhold til ei inngått avtale. Eksempelvis vil en transportsentral som inngår ei leveringsavtale, ikke kunne klare å levere varen hvis det ikke er tilstrekkelig medlemmer i denne transportsentralen. Denne paragrafen forsterker vårt syn på uttalelse i § 12-1 til 12-12. Denne paragrafen taler også for en aktiv bruk av å dele opp anbud i delkontrakter.

### Betraktninger fra dagens situasjon

Norges Taxiforbund avd. Buskerud vil tilkjenne sin tilslutning til dette arbeidet som nå skjer med en helt ny Lov om offentlig anskaffelse. EU-kommisjonen har uttalt at målene med endringene er enklere mer fleksible regler, å redusere administrative byrder for både oppdragsgivere og leverandører, større rettslig klarhet, å legge bedre til rette for små og mellomstore bedrifter på markedet for offentlige anskaffelser og å legge bedre til rette for at offentlige oppdragsgivere kan ivareta hensyn til miljø, sosiale hensyn, innovasjon og andre samfunnshensyn gjennom sine anskaffelser.

For at de uttalte mål skal kunne nåes må en helt vekk fra tanken om at det skal bestandig være det billigste alternativ som skal velges, med andre ord, Pris og kun pris som gjelder. Dette virker etter vår oppfatning helt feil å bygge videre på. Men dette er en forskrift som gjelder

over hele EØS markedet og det skal utvises stor forsiktighet med å ha uklare forskrifter som bare vil gagne rettssystemet med erstatningssaker. Avgjørelser som fattes av oppdragsgiver skal grunnfestes i de ønskede hensyn som lovens bygger på, og de til enhver tid gjeldene lover og forskrifter. Alle vedtak bør gjøres under henvisning til hjemmel. Dette sikrer integritet, likebehandling, tillit, forretningsmessighet og ikke minst god anbudsskikk. For at dette skal ivaretas på en god måte, hører ikke ordene **bør** og **kan** fornuftig inne i et regelverk som i tillegg til de ovennevnte momenter, men også sikre at EU-kommisjonens uttalte mål skal hensyntas. Men dette krever en forskrift som har enkle, klare og tydelige formuleringer. Muligheten for skjønn bør miniseres slik at uklarheter unngås. Ofte er det avgjørelser som baserer seg på bruk av skjønn som ender med en rettslig prosess. Det å påstå at en rettsprosess, som kunne vært unngått med et klart og tydelig regelverk, bidrar til å redusere administrative byrder for både oppdragsgivere og leverandører, faller på sin egen urimelighet.

Når det gjelder vår egen næring, så er den regulert gjennom Yrkestransportforskriften, som pålegger oss som innehaver av taxiløyve driveplikt, som innebærer at vi er pålagt å holde bilen i drift 24 timer i døgnet 365 dager i året. De fleste lover innen HMS gjelder heller ikke for oss som eiere persontransportsegmentet opptil 4 personer.

Vi er også pålagt å ha montert elektronisk registrerende taksameter i bilene som skal være koblet mot en dataserver 24 timer i døgnet. Vi er også pålagt taksameterkontroll fra Justervesenet. I tillegg til de nasjonale forskrifter har vi fylkeskommunale og lokale forskrifter, så næringa er rimelig godt omfattet av diverse lover og forskrifter.

Når det gjelder hovedtyngden av de tjenstekontrakter som vår næring er med å konkurrerer om, så er dette relatert mye til transport for Pasientreiser. Dette er organisert gjennom Helseforetakenes innkjøpsservice og omfatter hele 6 selvstyrte organisasjoner.

Vår næring har til tider erfart en noe forskjellig bruk forståelse av det til en hver tid gjeldene innkjøpsregelverk. Dette har etter vår oppfatning medført en del merkelige tildelinger av tjenstekontrakter med ulike konsekvenser. Dette har rammet en uskyldig tredjepart, noe som helst ikke bør skje. Vårt innspill i dette høringsnotatet må gjerne sees på som et aktivt bidrag for å unngå slike hendelser, men som heller er med å sikrer rettigheter i henhold til annen lovgivning.

### **Sammendrag.**

Norges Taxiforbund avd. Buskerud støtter denne revideringen av Lov om offentlige anskaffelser og den intensjon denne revideringen skal ha.

Vi vil fra vår side presisere at jo klarere formuleringer det er lagt i forskriften, jo bedre blir kvaliteten på leveransen. Det er også helt klart etter vår mening, at bruk av skjønn i denne loven ikke er heldig, og resulterer i rettslige konflikter. Vi har tatt fram Helseforetakenes Innkjøpsservice i vår uttalelse, og dette på bakgrunn av at de aller fleste tjenstekontrakter i vår næring kommer fra dette organ. Men vi har også tatt opp problematikken med at Helseforetakenes Innkjøpsservice er delt i 6 helseregioner med hvert sitt innkjøpskontor, og hverdagens virkelighet i vår næring viser helt klart ulik tolkning av dagens regelverk. Det er etter vår mening rimelig logisk at ord som **kan** og **bør** åpner for bruk av skjønn og så lenge det da sitter flere personer i hver sin region å skal tolke, blir ikke resultatet god anbudsskikk basert på forretningsmessighet, likebehandling, god integritet, inngivelse av tillit fra allmenheten samt god ressursbruk som skal innfri EU-kommisjonens uttalte mål. Muligheter for små og mellomstore bedrifters mulighet for å være en aktiv aktør i dette offentlige markedet er gjennom mindre kontrakter. Oppdeling av kontrakter bør derfor være en selvfølge for ivaretagelse av miljø, sosiale hensyn, innovasjon og andre samfunnshensyn, noe som også skal ivareta hensyn til annet relevant lovverk.

Etter vår forståelse så er de enkelte paragrafer i et lovverk bygd opp med punkter, hvor det er ordlyden i det første punktet som faktisk avgjør om en paragraf skal kunne anvendes. Norges Taxiforbund avd. Buskerud er derfor av den oppfatning at ord som **bør** og **kan** ikke skal anvendes i pkt. 1 i en paragraf. For å sikre de uttalte mål med denne revidering av Lov om offentlig anskaffelse er rett ord å benytte **skal**.

Vi håper at våre synspunkter i dette høringsnotat vektlegges i det videre arbeid med revidering av Lov om offentlig anskaffelse, og takker for muligheten for inngivelse av høringsnotat.

Skulle det være ønskelig med at vi ønskes til ei samtale for utdyping og avklaringer i forhold til vårt høringsnotat, stiller vi gjerne opp.

Med hilsen

Kjell Ar. Andersen  
Leder av Norges Taxiforbund avd. Buskerud

