



Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

Oslo, 8. august 2004

Deres ref.: 200500610- /EMS

HØRINGSBREV – NY FORSKRIFT OM INNKJØPSREGLER FOR FORSYNINGSSSEKTORENE

Vi viser til Deres brev av 27. juni då vedlagt høringssak fra Moderniseringsdepartementet.

Innledningsvis vil vi bemerke at vi finner det uheldig at man fra det ansvarlige departement har lagd ferdig en høring som man sender ut like før ferien med svarfrist rett over ferien. Den reelle svarfrist er på denne måte blitt betydelig redusert og har vanskeliggjort arbeidet med å utarbeide høringssuttalelse.

Det fremgår av Moderniseringsdepartementets liste over høringsinstanser at fem av våre medlemshavner hatt fått saken til høring direkte. Disse vil sende egne uttalelser til Moderniseringsdepartementet.

Vi er kjent med at det tidligere i år har vært en egen høring om endringer i forskrift om offentlige anskaffelser. Da flere forslag i foreliggende høring innebærer at virksomheter som nå er omfattet av regelverket for forsyningssektorene skal overføres til regelverket for offentlige anskaffelser, burde disse to høringer vært foretatt samlet. Våre merknader i det etterfølgende gjelder kun foreliggende forslag om endringer i regelverket for forsyningssektorene.

Våre medlemshavner er i dag organisert etter tre modeller:

- Som kommunale foretak, KF, jfr kommuneloven kap 11,
- som interkommunale selskap, IKS, jfr Lov om interkommunale selskaper,
- som interkommunale samarbeidsenheter, jfr kommuneloven kap 5.

Alle kommunale trafikkhavner er i dag, i egenskap av sentrale aktører i transportsektoren, underlag regelverket for forsyningssektorene. Dette gjelder uavhengig av ovennevnte organisasjonsformer.

En konsekvens av forslaget til endringer i regelverket for forsyningssektorene som er viktig å merke seg er at man derved vil få to ulike regelverk for havner som ellers kan være relativt like, både med hensyn til størrelse og virksomhet. Dette følger som en konsekvens av at det foreslås at alle oppdragsgivere som ikke er skilt ut fra stat, fylkeskommune eller kommunesom egne rettssubjekt, skal overføres til regelverket for offentlige anskaffelser. I henhold til forslaget vil havner som er KF bli underlagt regelverket for offentlige anskaffelser, mens havner som er organisert som IKS vil være egne rettssubjekt og dermed fortsatt være underlagt regelverket for forsyningssektorene. For havner som er organisert som interkommunale samarbeidsenheter skal det i henhold til forslaget foretas konkret vurdering i det enkelte tilfellet. Det er uklart hvordan dette vil gjøre seg utslag i praksis.

Man får dermed en situasjon der ellers like havner vil bli underlagt ulikt regelverk med hensyn til innkjøp. Problemet er at dette ikke kommer som følge av størrelse, virkemåte, trafikkmønster ol, men som følge av organisasjonsform. Og da som følge av en organisasjonsform som i mange tilfeller er betinget av ulike lokale politiske og forvaltningsmessige hensyn og ikke av forretningsmessige hensyn. Dette kan få konkurransevridende effekter både mellom de offentlige havnene og mot private havner som ikke er underlagt slikt regelverk.

Vi mener dette er meget uheldig.

Vi ser ellers at der er forhold som taler for at også havnevirksomheten kunne vært underlagt regelverket for offentlige anskaffelser og kan gi vår tilslutning til noen av de momenter som er nevnt i Moderniseringsdepartementets høringsbrev hva angår å sikre konkurranse og hindre ”korrupsjon og lignende adferd”. Imidlertid vil, som vi har sett av ovenstående, det foreliggende forslag kunne medføre at man ikke sikrer økt konkurranse, men tvert i mot at man får konkurransevridende virkninger. I nevnte høringsbrev er også anført at man venter mer effektiv ressursbruk som følge av forslaget. Vi stiller oss tvilende til at man vil få mer effektiv ressursbruk av å overføre de fleste havner til regelverket for offentlige anskaffelse. Fra en havn fremholdes at det kan være heldig for en mindre havn at man underlegges samme regelverk som eierkommunen. Flere av våre medlemshavner peker imidlertid på at de frykter at dette vil medføre økt byråkratisering i anskaffelsesprosessen og gjøre den dyrere for mindre anskaffelser. Som sentrale ledd i transportsektoren, basert på forretningsmessig drift, er havnene ofte avhengige av å ta raske beslutninger med hensyn til nødvendige tiltak for å møte markedets krav til løsninger.

Det vil derfor være uheldig om man blir underlagt et regelverk som for relativt mindre anskaffelser kan medføre forsinkelser og økte kostnader i prosessen, jfr ovennevnte henvisning til konkurransesituasjonen.

Et annet forhold som er tatt opp berører dette med tidsaspektet i saksbehandlingen. For anskaffelser i henhold til regelverket for offentlige anskaffelser synes det å ha utviklet seg en tendens, blant anbydere som taper i konkurransen, til i økende grad å klage saken inn for KOFA, Klagenemnda for offentlige anskaffelser. Da det ikke koster noe å fremme klagesak, synes det å være lav terskel for mange klageres realitetsvurdering av egen sak. KOFA har imidlertid saksbehandlingskapasitet som ikke er tilpasset klagemengden og dermed oppstår det lang saksbehandlingstid. Klagen har oppsettende virkning og dermed kan kjøper få stopp i anskaffelsesprosessen. For forretningspregede virksomheter kan dette slå meget uheldig ut.

Vi har anmodet om gjenpart av de uttalelser som sendes fra de fem høringshavnene og disse vil, dersom Fiskeri- og kystdepartementet ikke får egen gjenpart, bli videreformidlet til departementet.

Med vennlig hilsen
Norsk Havneforbund

Rune Mjøs
direktør