



Til Nærings- og fiskeridepartementet

Høringsinnspill fra Kollektivtrafikkforeningen til Ny lov om offentlige anskaffelser (NOU 2023: 26)

Kollektivtrafikkforeningen takker for muligheten til å gi innspill.

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Vi organiserer de fylkeskommunale administrasjonsselskapene i kollektivtrafikken med ansvar for innkjøp av kollektivtjenester, og som dermed har omfattende erfaring med å stille strenge miljøkrav i offentlige anskaffelser både i modne og umodne markeder.

Anskaffelsesutvalgets oppdrag var å foreslå en ny struktur for anskaffelsesregelverket der en større del flyttes fra forskrift til lov, for derigjennom å sikre demokratisk forankring og muliggjøre lovforarbeider som gir veiledning om de underliggende EØS-reglene. Videre har utvalget fått i oppdrag å se etter muligheter for forenkling av regelverket og gjennomgå reglene om samfunnshensyn, hvor klima- og miljøhensyn særlig er trukket frem.

Kollektivtrafikken har positive erfaringer med å bruke offentlige anskaffelser til å nå samfunns mål

Kollektivtrafikkforeningen er positiv til hovedgrepene i Anskaffelsesutvalgets utredning. Vi mener det er forenkling at bestemmelsene i hovedsak samles i lovs form, og at dette også vil sikre god demokratisk legitimitet til føringene for offentlige innkjøp.

Kollektivtrafikken har svært gode erfaringer med bruk av offentlige innkjøp som bidrag til å nå viktige samfunns mål. Ett eksempel er på klima- og miljøområdet, hvor de første elektriske bussen kom i drift i Norge i 2015, og kun få år etterpå er store deler av bussparken i byene i ferd med å bli elektrisk. Bransjen er langt på vei i rute til at alle nye bybusser fra 2025 vil være utslippsfrie. Dette skyldes en aktiv bruk av offentlig innkjøpsmakt i samspill med omfattende markedsdialog. Et annet eksempel er innenfor sjåfør- og trafikksikkerhet, hvor våre medlemmer de senere årene har stilt krav om sikkerhetskrav og systemer utover lovpålagte krav, som bidrar til både tryggere arbeidsplasser og trafikksikker interaksjon med aktive trafikanter i by- og tettsteder.

Formål og samfunnsoppdrag

Utvalget foreslår at alle regler om samfunnshensyn samles i et nytt kapittel 2 i lov om offentlige anskaffelser. Hensikten er å synliggjøre de samfunnshensyn som ligger til grunn for de ulike pliktene som pålegges oppdragsgiver og leverandører, og videre har utvalget viet særlig oppmerksomhet til å klargjøre og tydeliggjøre bestemmelsenes innhold.

Kollektivtrafikkforeningen støtter dette forslaget. I dagens lovtekst heter det at loven skal fremme effektiv bruk av samfunnets ressurser, samtidig som anskaffelsespolitikken i praksis har flere formål, som at det offentlige skal bidra til å utvikle markeder for miljøvennlige løsninger og bidra konkret til f.eks. utslippskutt eller økt gjenbruk. De foreslåtte endringene gjør dette langt tydeligere, og vil være en fordel for våre medlemmer som bruker og tolker regelverket for offentlige anskaffelser.



Det er imidlertid et samfunnshensyn som savnes i nytt lovutkast. I dagens anskaffelseslov synliggjøres universell utforming som et viktig samfunnshensyn, jf. anskaffelsesloven § 5 tredje ledd. I utkast til ny lov er universell utforming ikke med i opplistingen av samfunnshensyn i § 2-1 (1), jf. § 1-1. Selv om krav i kravspesifikasjonen til universell utforming videreføres i ny anskaffelseslov kapittel 13, kan det at universell utforming ikke tas med i kapitlet om samfunnshensyn medføre at offentlige oppdragsgivere reduserer sitt fokus på universell utforming til fordel for opplistede hensyn. Dette anser vi som uheldig og ikke i tråd med ønsket samfunnsutvikling.

Vi anbefaler derfor at «et universelt utformet samfunn» legges til i opplistingen i § 1-1 (2)

Klima og miljøhensyn

Anskaffelsesutvalget foreslår videre å ta i bruk standardiserte minimumskrav på prioriterte områder, stille krav til klima- og miljøhensyn i anskaffelser over og under EØS-terskelverdi og synliggjøre innovasjon som et viktig virkemiddel for grønn omstilling.

Utvalget foreslår også å fjerne forskriftskravet fra 1.1.2024 om at miljø i utgangspunktet skal vektas 30 % som tildelingskriterium.

Kollektivtrafikkforeningen støtter dette forslaget. Vår erfaring er at det i mange tilfeller er mer effektivt å sette minstekrav til miljø fremfor å bruke tildelingskriterier. Et eksempel på dette er fra anskaffelser av utslippsfrie busstjenester hos våre medlemmer, hvor det har vært en vellykket strategi å først bruke tildelingskriterier/vektning i et umodent marked innenfor nullutslipp, for deretter å sette nullutslipp som et minstekrav når markedet er modent.

Dersom leverandørmarkedet er modent, er vår vurdering at det gir langt bedre effekt å stille klima- og miljøkrav som minstekrav i kravspesifikasjonen til ytelsen som anskaffes, fremfor å bruke tildelingskriterier/vektning. Fremgangsmåten tillater oppdragsgiver å bruke tildelingskriteriene til å ivareta andre viktige elementer ved ytelsen som anskaffes, eller andre viktige samfunnshensyn som er i utvikling, for eksempel krav til etisk handel (ivaretagelse av menneske- og arbeidstakerrettigheter). Vi mener kombinasjonen av omtalen i lovens formål, og krav til å vurdere klima- og miljøhensyn i alle anskaffelser, gir gode rammer for å oppnå store klima- og miljøgevinster gjennom offentlige innkjøp.

Innovasjon

Anskaffelsesutvalget skriver at nye og innovative løsninger er viktig for å løse de store samfunnsutfordringene, enten vi snakker om bærekraft, en sirkulær økonomi, klima- og miljøutfordringene, helse- og demografiutfordringene eller utenforskap med videre. Utvalget foreslår derfor å synliggjøre innovasjon i formålsbestemmelsen, samt i en egen bestemmelse om innovasjon under lovens kapittel om samfunnshensyn.

Kollektivtrafikkforeningen støtter dette. Vår erfaring tilsier at gode løsninger eksempelvis på miljøområdet i stor grad utvikles gjennom dialog med markedet. Vi støtter derfor også utvalgets forslag om å endre dagens lovtekst og utvide handlingsrommet noe til å «forbedre» tilbudet også i implementeringsfasen av et innkjøp.

Tilstrekkelige kompensasjonsordninger

Utvalget anerkjenner at innovasjon og teknologiutvikling er nødvendig for grønn omstilling, og at dette kan medføre merkostnader for oppdragsgiver. Kollektivtrafikkforeningen er enig i at det er nødvendig at offentlige oppdragsgivere i visse tilfeller må akseptere rimelige merkostnader for å bidra til å løse klima- og miljøutfordringer. Kollektivtrafikkforeningen mener i den forbindelse at det er viktig med gode statlige



kompensasjonsordninger slik at fylkeskommuner, med en allerede presset økonomi, har mulighet til å bli med på den grønne omstillingen. Kollektivtransportsektoren står foran en stor omstilling, spesielt med tanke på etablering og oppgradering av nødvendig infrastruktur for å nå målene knyttet til nullutslipp. Dette er betydelige kostnader fylkeskommunen vanskelig kan bære alene.

Lovtekniske forhold

Kollektivtrafikkforeningens medlemmer gjør innkjøp etter både anskaffelsesforskriften, forsyningsforskriften og kollektivtransportforordningen (for konsesjonskontrakter), jf. forskrift om persontransport. Våre medlemmer har derfor god erfaring med å håndtere flere regelsett innenfor anskaffelsesrettens område. Når det gjelder lovtekniske forhold støtter Kollektivtrafikkforeningen Utvalgets syn på å dele opp regelverket i flere lover tilsvarende dagens forskrifter, jf. boks 8.1. En oppdeling i fire lover vil i større grad tilsvare dagens situasjon, noe som kan lette opplæringsarbeidet ved nytt regelverk. Uavhengig løsning er det viktig at det ikke blir en komplisert henvisningsøvelse, og at det ikke blir strengere krav til anskaffelser i forsyningssektoren enn det fremgår av regelverket i dag.