



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité
Stortinget
Karl Johans gate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
09/1316- CVS

Dato
21.02.2011

**Ulovlig prissamarbeid i asfaltbransjen - Dokument nr. 3:16 -
oppfølgingsspørsmål**

Jeg viser til brev av 3. februar 2011 fra Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité om ulovlig prissamarbeid i asfaltbransjen.

Jeg vil innledningsvis vise til at Statens vegvesen frem til 2003 selv i noen grad produserte asfaltmassen og la denne ut på vegene. Størsteparten av asfalteringen ble også før den tid utført av private entreprenører etter avholdt konkurranse. Fra 1. januar 2003 ble all asfaltering konkurranseutsatt. Tilsvarende har en rekke større reparasjoner på vegnettet som for eksempel rehabilitering av bruer, blitt gjennomført av private etter avholdt konkurranse. Drift og øvrig vedlikehold på riks- og fylkesvegene ble frem til 1. januar 2003 utført i regi av Statens vegvesens egenproduksjon. Private entreprenører utførte før den tid allerede en del oppgaver som underentreprenører for vegvesenets egenproduksjon, som for eksempel brøyting. Det ble også gjort noen forsøk med driftskontrakter før 2003. Alle slike drifts- og vedlikeholdsoppgaver ble fra dette tidspunktet, gjennom inngåtte overgangskontrakter, ivaretatt av Mesta for riks- og fylkesveger. Løpetiden for de ulike kontraktene var tilpasset slik at konkurranseutsettingen ble gjennomført i løpet av fire år. Disse kontraktene fikk betegnelsen "funksjonskontrakter" fordi entreprenørene fikk som oppdrag selv å avpasse innsatsen slik at vegnettet driftsmessig fungerte etter sin hensikt.

Det er disse kontraktene det ble gjort rede for under høringen 8. februar 2010. Dette har derfor ikke direkte forbindelser med de påstander om prissamarbeid som er tatt opp i media. Det er viktig å være klar over at funksjonskontraktene ikke omfatter asfaltering. Vedlikehold av vegdekker kontraheres i egne asfaltkontrakter.

Statens vegvesen har i etterkant av Riksrevisjonens undersøkelser, og senere evaluering av konkurranseutsetning av drift og vedlikehold utført av Dovre Group AS, identifisert en rekke tiltak som kan ha betydning for konkurransesituasjonen og som sikrer bedre leveranser. Noen disse tiltakene er allerede gjennomført. Statens vegvesen har tro på at for eksempel endring av risikoprofilen, der vegholder tar større ansvar enn før, vil føre til at prisene ikke øker like sterkt i fremtiden.

Komiteens spørsmål besvares nedenfor.

Hva har statsråden gjort for å forsikre seg om at den ekstraordinære prisveksten i asfaltbransjen ikke skyldes prissamarbeid mellom enkeltaktører med stor markedsrett?
De analyser som er gjennomført, viser at det ikke er spesielt høy prisutvikling for asfaltentreprisene for landet som helhet. De siste fire årene har prisene i gjennomsnitt økt med om lag 7,2 prosent pr. år, med relativt stor variasjon fra år til år. Indeksen for bindemiddel, som benyttes for regulering av priser i et år, har til sammenligning i gjennomsnitt økt med ca 10,9 prosent pr. år, mens Statistisk sentralbyrås indeks for drift og vedlikehold økte med ca 5,1 prosent i gjennomsnitt pr. år.

Hvilke tiltak har statsråden iverksatt for å forsikre seg om at det er reell og effektiv konkurranse ved utlysning av asfaltkontrakter som gjelder utbygging og vedlikehold av vegnettet?

Statens vegvesen har strategier for hvordan en skal utøve byggherrerollen på slik måte at det fremmer sunn konkurranse. Dette gjelder også innenfor asfaltområdet. Analyser av prisnivået i de ulike områder av landet fra det ene året til det andre, blir sammen med opplysningene om antall mulige leverandører, om det er stasjonære og/eller mobile asfaltverk, og transportform fra verk til utleggersted (bil eller båt/bil) lagt til grunn i planleggingen av asfaltarbeider.

Hvordan har statsråden forsikret seg om at dette er fulgt opp i de ulike regionene?

Strategiene for utbygging, drift og vedlikehold av vegene ligger til grunn for all planlegging og gjennomføring av tiltak. Strategiene blir stadig gjennomgått i et samspill mellom Vegdirektorat og regionene og kommunisert videre ut i organisasjonen. Det er om lag 100 asfaltkontrakter som utlyses og gjennomføres hvert år og som derfor involverer ulike nivåer i organisasjonen og en rekke personer. Det er en utfordring å opptre som en enhetlig byggherre. Statens vegvesen gjennomfører opplæring av byggherrepersonell gjennom en egen Byggherreskole. Dette tiltaket øker kompetansen og evnen til å opptre enhetlig og ivareta byggherrerollen på en for stat og fylkeskommunene god måte. Denne opplæringen skjer i samarbeid med NTNU og gir studiepoeng.

Mener statsråden at Stortingets klare forutsetning om et fungerende marked på dette området er oppfylt?

Når det gjelder funksjonskontraktene, jeg presiserer igjen at disse ikke omfatter vedlikeholdsasfaltering, har det vært noe i underkant av 3 tilbydere pr. kontrakt som et gjennomsnitt fra en startet utlysningen i 2003 og frem til 2010. Statens vegvesen har så langt åpnet 12 av 17 kontrakter som skal inngås i løpet av 2011. For disse kontraktene er gjennomsnittlig antall tilbydere 3,8. Dette er en utvikling som blant annet kan ha sin bakgrunn i den endring av risikoprofil som nå er gjennomført og som er omtalt foran.

I asfaltmarkedet er det overkapasitet i forhold til å produsere nok asfaltmasse både for offentlig og privat forbruk. Strukturendringer gjennom oppkjøp av konkurrenter skjer også i denne bransjen og kan føre til mindre konkurranse. Dette er forhold som stadig overvåkes av Konkurransetilsynet, som kan gripe inn om det blir nødvendig med avbøtende tiltak. Det er vesentlig for videre konkurranse i asfaltmarkedet å hindre at enkelte entreprenører sikrer seg enerettighet til massetak rundt om i landet, og derved kan redusere muligheten for at konkurrenter kan stille opp mobile asfaltverk for kortere eller lengre perioder i områder der de selv eier permanente verk. Dette er noe Konkurransetilsynet ventes å ivareta i sin virksomhet også i fremtiden. I 2010 var det i gjennomsnitt om lag 2,9 tilbydere pr. asfaltkontrakt, landet sett under ett, med en variasjon fra gjennomsnittlig 2,5 tilbydere pr. kontrakt i region sør til 3,3 tilbydere pr. kontrakt i region øst.

Med hilsen


Magnhild Meltveit Kleppa