



STORTINGET

Innst. 263 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:38 S (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Geir Pollestad, Marit Knutsdatter Strand og Sigbjørn Gjelsvik om styrking av norsk anleggsbransje

ter, i henhold til forskrift om offentlige anskaffelser § 19-4. Oppdeling av anskaffelser.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Dokument 8:38 S (2019–2020) Om styrking av norsk anleggsbransje og den skriftlige høringen med frist 26. mars. Det var ved fristens utløp kommet inn fire høringsuttalelser. Disse er fra Norsk Arbeidsmandsforbund, Maskinentreprenørenes Forbund, Byggenæringens Landsforening, og Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg.

Komiteen viser til at den planlagte høringen grunnet koronakrisen ble erstattet med en skriftlig høring.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til at høringssvarene i hovedsak gir sin tilslutning til forslagene, med noen endringer. Det gjelder kontraktsform, størrelse på kontrakter og

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Nye Veier, fylkeskommunene og andre relevante aktører i forbindelse med offentlige anskaffelser prioriterer å utvikle kapasitet og kompetanse i lokalt, regionalt og nasjonalt næringsliv.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at det ved offentlige innkjøp er en anskaffelsesstrategi som legger til rette for lokale, regionale og nasjonale arbeidsplasser.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for at kunnskap om, og erfaring fra, norske forhold, eksempelvis klima og topografi, vektlegges ved offentlige anskaffelser.
4. Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, bruk av lærlinger og egne ansatte på byggeplassen ved offentlige innkjøp.
5. Stortinget ber regjeringen sørge for at store kontrakter etter markedsdialog deles opp i delkontrak-

bedre tilrettelegging for samarbeid om store kontrakter etter konkurranseloven.

Komiteen legger til grunn at representantforslaget vil bli vurdert som en naturlig del av en helt nødvendig helhetlig strategi for å styrke norsk anleggsbransje etter koronakrisen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at regjeringen har gjennomført, og fortsetter å gjennomføre, viktige reformer i samferdselssektoren. Disse har gitt gode resultater. Særlig opprettelsen av selskapet Nye Veier AS har bidratt til smartere arbeidsprosesser og mer vei for fellesskapets penger. Gjennom målbasert dialog med kommunene i planfasen, tidlig involvering av entreprenører, større og helhetlig prosjektgjennomføring, stort fokus på kostnadskontroll og ved å tenke nytt og utfordre etablerte sannheter har selskapet evnet å få ned kostnadene og økt utbyggingstakten i prosjektene.

Flertallet påpeker at det i alle offentlige anskaffelser stilles krav til tilbyders kvalifikasjoner. I den sammenheng er det naturlig å stille krav til erfaring fra arbeid av tilsvarende kompleksitet, herunder grunnforhold. Erfaringer viser at vi har et veldig konkurransedyktig norsk marked, og vi ser at de norske, med få unntak, vinner i konkurranse med utenlandske aktører. For å gi et illustrerende bilde av situasjonen viser flertallet til Nye Veier, hvor kontraktsandelen som vinnes av norske entreprenører, ligger på over 80 pst. – både i antall og volum. Nye Veier har til nå signert tretten kontrakter til en samlet verdi på om lag 33 mrd. kroner eksklusive merverdiavgift, hvorav elleve er gått til norske entreprenører med en samlet kontraktsverdi på om lag 26 mrd. kroner. Flertallet registrerer at Nye Veiers erfaring viser at det som skiller på hvem som leverer tilbud på deres konkurranser, i liten grad preges av størrelsen på kontraktene, men snarere av hvor tekniske prosjektene er. Prosjekter med for eksempel store brukonstruksjoner har ofte en høy andel utenlandske søkere – uavhengig av størrelsen på kontrakten. Eksempler er ny Grenlandsbru, som er et prosjekt på under én mrd. kroner og ny Mjøsbru på om lag 2,5 mrd. kroner. I begge tilfellene var det kun utenlandske tilbydere som viste interesse.

I tilfeller hvor internasjonale aktører vinner hovedentreprisen, ser vi at mange av underleverandørene likevel er norske. Flertallet vil i den forbindelse trekke frem et par eksempler: E6-utbyggingen i Trøndelag og Follobanen. Selv om det var utenlandske selskaper som vant kontraktene, så er henholdsvis over 80 pst. og over 70 pst. av verdiskapingen norsk.

Flertallet viser til forslagsstillernes ønske om at det ved offentlige innkjøp «...er en anskaffelsesstrategi

som legger til rette for lokale, regionale og nasjonale arbeidsplasser». I tillegg til avsnittene over vil flertallet vise til at Statens vegvesen, som frem til 2020 har hatt en så stor markedsandel på veibygging at de gjennom sin strategi har hatt et hovedansvar for markedsutvikling i anleggsmarkedet for veisektoren, allerede innretter sine anskaffelser mot alle markedssegmentene, både de store riksdekkende, de mellomstore regionale og de små lokale foretakene.

Flertallet vil også fremheve hvordan norsk anleggsbransje har vist en imponerende omstillingsevne som har resultert i en mer konkurransekraftig og solid anleggsbransje på hjemmebane. Norge har i dag et bredt og differensiert anleggsmarked med et stadig tilfang av nye aktører.

Når det gjelder representantforslaget fra Senterpartiet om å dele opp store kontrakter i mindre delkontrakter, vil flertallet understreke at kontraktstrategi er avgjørende for prosjektenes måloppnåelse. Det er avgjørende at kontraktstrategien tilpasses det enkelte prosjekt. Samferdselsprosjektene i Norge varierer enormt i omfang, fra små og enkle utbedringsprosjekter til store og komplekse nybyggingsprosjekter som går over mange år. Denne brede sammensetningen av både kontraktstørrelser og -typer gjør at flertallet mener det er liten risiko for at den gode markedsutviklingen ikke skal fortsette. Flertallet vil også benytte anledningen til å fremheve at norske entreprenører har etterspurt totalentrepriser, som i sin tur gir større kontrakter, i flere år. Totalentreprise, som tidligere ikke har vært vanlig å bruke i veibygging i Norge, har vært en tydelig bidragsfaktor til at norske entreprenører nå tar et større ansvar og samtidig får muligheten til å styre store prosjekter – som tidligere var delt opp i små kontrakter. Samtidig peker flertallet på at det er viktig at de ulike anbudene utformes på en slik måte at flest mulig har muligheten til å delta i anbudskonkurransene.

Flertallet vil for øvrig opplyse om at krav om norske lønns- og arbeidsvilkår og bruk av lærlinger allerede er innarbeidet, og det er en klar forventning om at disse kravene videreføres.

Flertallet vil påpeke at det i dag er svært få utenlandske entreprenører i entrepriser for drift og vedlikehold. Lokal tilstedeværelse er utvilsomt et konkurransefortrinn da drift- og vedlikeholdsentreprisene forutsetter døgnkontinuerlig beredskap.

Flertallet mener at det er gode muligheter for norsk anleggsbransje til å fortsette å utvikle seg og vinne kontrakter – både nå og i fremtiden. Norge vil fortsette å trenge en nasjonal anleggsbransje som både er nyskapende, attraktiv og ser mulighetene ved å bygge og drifte viktig infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Ven-

streparti mener at offentlige penger skal brukes til det beste for innbyggerne og skal gagne norsk næringsliv og sørge for at det skapes flere arbeidsplasser og oppnås økt verdiskaping i Norge. Det er i årene framover planlagt store samferdselsinvesteringer. For NTP-perioden 2018–2029 er det planlagt en statlig ramme på 933 mrd. kroner, i tillegg er det lagt til grunn om lag 131 mrd. kroner i bompenger. Samlet utgjør dette om lag 1 064 mrd. kroner for hele perioden.

For å synliggjøre kjernen i forslaget viser disse medlemmer til henvendelse sendt til nordnorske politikere, fra EBA Nord-Norge:

«EBA har ved hjelp av Samfunnsøkonomisk Analyse fått utarbeidet en ringvirkingsanalyse av konkrete større utbyggingsprosjekter. Her fremkommer det en forskjell på over 50 % både i nasjonal verdiskaping og nasjonal skatteinnngang avhengig av om man ender opp med én stor utenlandsk aktør eller får gjort prosjektet tilgjengelig for norske entreprenører.

Konsekvensene for antall arbeidsplasser er også stor. Investeringen på 10 milliarder kroner vil bare skape 3200 nye årsverk dersom man investerer i et utenlandsk selskap mot 8600 nye årsverk dersom et norsk selskap får oppdraget. Dette er av vesentlig betydning når vi står i en situasjon hvor landet skriker etter flere arbeidsplasser.»

Utvikling av sterke fagmiljøer i norsk anleggsbransje er også viktig for å sikre kunnskap og erfaring fra spesielle norske topografiske og geologiske forhold. Dette vil igjen bidra til å sikre bedre og mer effektiv gjennomføring av de store prosjektene som skal utvikles i framtiden, og drift og vedlikehold av vei og jernbane.

Disse medlemmer viser til at situasjonen med koronaviruset har gjort forslagene i representantforslaget svært aktuelle, og at situasjonen har synliggjort behovet for at forslaget vedtas. Disse medlemmer viser til Stortingets vedtak 31. mars i Innst. 216 S (2019–2020):

«Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige anbud innen vei, jernbane og farled utformes slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene, forutsatt at dette ikke medfører økte kostnader ved prosjektene, blant annet når det gjelder størrelse på kontraktene, og det må stilles krav til kunnskap om norske forhold, klima og topografi der dette er relevant for oppdraget, samt krav til norske lønns- og arbeidsvilkår og bruk av lærlinger og egne ansatte på byggeplassen.»

Disse medlemmer er glad for at Stortinget har sluttet opp om vedtaket, som i stor grad er sammenfallende med representantforslaget fra Senterpartiet. Disse medlemmer mener videre at det er behov for de konkretiseringene representantforslaget inneholder.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Nye Veier, fylkeskommunene og andre relevante aktører i forbindelse med offentlige anskaffelser prioriterer å utvikle kapasitet og kompetanse i lokalt, regionalt og nasjonalt næringsliv.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det ved offentlige innkjøp er en anskaffelsesstrategi som legger til rette for lokale, regionale og nasjonale arbeidsplasser.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at kunnskap om, og erfaring fra, norske forhold, eksempelvis klima og topografi, vektlegges ved offentlige anskaffelser.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at store kontrakter etter markedsdialog deles opp i delkontrakter, i henhold til forskrift om offentlige anskaffelser § 19-4. Oppdeling av anskaffelser.»

«Stortinget ber regjeringen benytte anskaffelsesstrategien vedtatt 31. mars 2020 i Innst. 216 S (2019–2020) og sørge for at Hålogalandsvegen deles opp i mindre delkontrakter, slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene.»

«Stortinget ber regjeringen benytte anskaffelsesstrategien vedtatt 31. mars 2020 i Innst. 216 S (2019–2020) og sørge for at Sotrasambandet deles opp i mindre delkontrakter, slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav om fagbrev, lærlinger og faste ansettelser på byggeplassen ved offentlige innkjøp for å sikre at seriøsitetsbestemmelsene mellom Byggenæringens Landsforening, Fellesforbundet og Norsk Arbeidsmandsforbund overholdes i praksis.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at siden representantforslaget ble fremmet, har koronakrisen satt norsk anleggsbransje i en enda vanskeligere situasjon enn det forslaget legger opp til. Det vil derfor være behov for både iverksetting av strakstiltak og mer langsiktige tiltak for å styrke bransjen. Vi trenger raskt å få opp igjen aktiviteten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at dagens kontraktregime for større infrastrukturprosjekter har i takt med økningen til samferdselsinvesteringer medført at kontraktene for bygging av infrastruktur nå er blitt så store at de i praksis ofte diskvalifiserer norsketablerte entreprenører fra å kunne gjennomføre prosjektene. Dette er en utvikling

som truer norsk anleggsnæring, og som på både kort og lang sikt vil føre til færre arbeidsplasser, tapte skatteinntekter, redusert verdiskapning og tap av kompetanse og konkurransekraft.

Disse medlemmer mener det er behov for tydelige byggherre- og leverandørstrategier som støtter opp under utviklingen av norske leverandører innenfor anleggsbransjen. Denne strategien må se hen til hvilke leverandører og hvilken kompetanse vi bør ha i et langt perspektiv for å realisere de krevende anleggsprosjektene vi er avhengige av i fremtiden. Norske entreprenører har omfattende kompetanse og erfaring med å planlegge og gjennomføre krevende anleggsprosjekter. Strategien må bidra til at denne kompetansen blir benyttet og videreutviklet. Strategiene må også inneholde krav til innovasjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti påpeker de åpenbare svakhetene med offentlig-privat samarbeid (OPS) som metode for utbygging av offentlig infrastruktur. At staten skal sette vekk finansiering og utbygging av vegprosjekter til private, for deretter å betale leie for bruk av sine egne veger til private investorer, er en modell som etter disse medlemmers syn passer svært dårlig i Norge.

Disse medlemmer minner om at det allerede i dag er – uten bruk av OPS som prosjektmodell – de private bedriftene som både bygger og vedlikeholder veger, og at bruk av anbud gir sunn konkurranse om oppdragene. Disse medlemmer mener OPS i realiteten kan svekke konkurransen, siden OPS-leverandøren gis monopol på drift og vedlikehold i hele kontraktsperioden, og at kun store og kapitalsterke anbydere gis mulighet til å komme i betraktning i anbudsprosessen.

Disse medlemmer mener prosjektet kommer raskere i gang ved å omgjøre OPS. Det å gjennomføre prekvalifisering over nett med utenlandske entreprenører for så store prosjekt er nærmest useriøst. Det er vanlig at ulike fagmiljøer fra staten jobber tett sammen for å sikre de beste løsningene og bruk av fellesskapets penger. Konsekvensene av korona vil vare i lang tid, og det vil være utfordrende for reiser og transport for de som skal bygge opp en ny ledelse og forhandle med lokale underleverandører. OPS innebærer også stor usikkerhet for pris og gjennomføring av vedlikeholdsavtale i etterkant av bygging.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at et viktig kjennemerke på et faglig sterkt og seriøst arbeidsliv er at fagbedriftene har lærlinger. Disse medlemmer mener derfor det skal innføres lærlingeklausuler i offentlige innkjøp, det vil si at virksomheter som leverer til offentlig sektor, må doku-

mentere at de har lærlingordning og at de har ansatte lærlinger på prosjekter.

For å styrke seriositeten i arbeidslivet mener komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti at regjeringen bør vise større ansvar for tiltak som øker organisasjonsgraden i det norske arbeidslivet, herunder å lage en opptrapningsplan for å doble fagforeningsfradraget i løpet av neste stortingsperiode.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener at for å styrke seriositeten i arbeidslivet, bør regjeringen vise større ansvar for tiltak som øker organisasjonsgraden i det norske arbeidslivet, herunder å øke fagforeningsfradraget i løpet av neste stortingsperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener Arbeidstilsynet bør gis en mer aktiv tilsynsrolle når det gjelder vilkårene knyttet til innleie av arbeidskraft, herunder likebehandlingsreglene, jamfør arbeidsmiljøloven § 14-12 a.

Disse medlemmer mener det bør innføres en registreringsplikt for utenlandske tjenesteytere, utstasjonerte og selvstendig næringsdrivende som utfører arbeid i Norge, hvor det fremkommer informasjon om arbeidssted, tidsperiode og de personer som utfører arbeidet.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å begrense antall ledd i offentlige kontrakter slik at utgangspunktet er hovedentreprenør og et underliggende ledd, men at flere ledd i leverandørkjeden kan aksepteres når særlig kompetanse eller et fåtall leverandører gjør det nødvendig. Disse medlemmer mener at også innleie skal omfattes av slike bestemmelser.

Disse medlemmer mener at arbeids- og tjenesteinnvandrere bør gis bedre opplæring både i språk, sikkerhetskultur og kunnskap om den norske arbeidslivsmodellen, herunder deres rettigheter og plikter som arbeidstakere.

Disse medlemmer mener det bør gjøres en helhetlig gjennomgang av regelverket som er til hinder for informasjonsdeling mellom kontrolletatene og mellom kontrolletatene og politiet, herunder reglene om taushetsplikt, med det formål å forenkle og tydeliggjøre regelverket og bedre mulighetene til å dele informasjon for å avdekke og bekjempe arbeidslivskriminalitet.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å sikre bedre kompetanse i offentlig sektor om oppdragsgivers oppfølging av oppdragstakers etterlevelse av krav til lønns- og arbeidsvilkår, herunder sikre at Arbeidstilsynet har tilstrekkelig kompetanse til å føre tilsyn mot sosial dumping.

Disse medlemmer mener regjeringen, med så store kontrakter, påtar seg et alvorlig ansvar for å sørge

for et bedre samarbeid mellom myndighetene og arbeidslivets parter for å avdekke og motvirke sosial dumping og arbeidslivskriminalitet.

Disse medlemmer mener det er viktig å velge mest mulig klimavennlig drift og satsing på dette i offentlige anleggskontrakter for å møte det grønne skiftet og for å gi norske bedrifter gode incentiver i fremtidige offentlige anskaffelser.

Disse medlemmer mener distriktpolitiske virkemidler er helt avgjørende for å opprettholde et konkurransedyktig anleggsmarked i Norge. Disse faktorene er særskilt viktige som følge av koronapandemien og dens økonomiske følger for bransjen. Nødvendigheten av egne tiltakspakker for anleggsnæringen synes derfor å bli stor i tiden som kommer.

Disse medlemmer viser til at prosjektsamarbeid også i enkelte tilfeller kan være en mulig løsning på utfordringene knyttet til store anleggskontrakter. Konkurranseloven regulerer samarbeid, og objektive kriterier tilsier hvorvidt et prosjektsamarbeid er tillatt. Entreprenørene opplever at det er betydelig risiko forbundet med å inngå samarbeid av denne typen.

Gjennomføringsmodell og risiko er også svært viktig for entreprenørene i denne vurderingen. Særlig gjelder dette risiko for den prosjekteringen som allerede er gjennomført, og ansvaret for grunnforholdene. Disse medlemmer mener at gjennomføringsmodell og kontraktstørrelse bør avgjøres etter dialog med næringen. Det er videre avgjørende at oppdragsgiver sikrer en klar og entydig prosjektbeskrivelse med kalkulerbar og balansert risiko.

Disse medlemmer mener Konkurransetilsynet må styrkes for å kunne gi bedre veiledning om tillatte former for prosjektsamarbeid i enkeltprosjekter. Dette kan styrke konkurranseevnen i norsk anleggsnæring. Ved vurderingen er flere forhold relevante, for eksempel økonomiske forhold, kompetanse, utstyr mv. Det er ingen tydelige svar på om vilkårene for prosjektsamarbeid er oppfylt, og konsekvensene av brudd på konkurranse-reglene er så store at bedriftene ikke tar sjansen. For å kunne inngå prosjektsamarbeid trenger bedriftene en form for forhåndsavklaring og klarere veiledning fra konkurransemyndighetene.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå bort fra bruk av OPS (offentlig-privat samarbeid) for Sotrasambandet.»

«Stortinget ber regjeringen gå bort fra bruk av OPS (offentlig-privat samarbeid) for Hålogandsveien.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senter-

partiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til den krevende situasjonen Norge og norsk næringsliv står i knyttet til koronavirusets virkning på verdiskapning og sysselsetting rundt om i landet. I denne forbindelse ber flertallet regjeringen sørge for kontraktstrategier som i størst mulig grad stimulerer til og legger til rette for deltakelse fra norske entreprenører ved infrastrukturbygging i Norge.

Flertallet viser i denne sammenhengen til Hålogandsveien og ber regjeringen legge til grunn en kontraktstrategi der utbyggingsprosjektet deles opp ved anbudsutlysning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til høringsinnspill fra Norsk Arbeidsmandsforbund (NAF), som understreker viktigheten av at det også stilles krav til fagbrev for en vesentlig del av arbeidstakerne, og at dette vil virke preventivt mot sosial dumping i anleggsbransjen. Det er i tillegg viktig for kvaliteten på arbeidet at det utføres av fagfolk. Disse medlemmer viser til seriositetsbestemmelsene mellom Byggenæringens Landsforening, Fellesforbundet og NAF, som lyder:

«Ved utførelsen av kontraktsarbeidet skal minimum 50 % av arbeidede timer innenfor bygg- og anleggsganene (de fag som omfattes av utdanningsprogrammet for bygg- og anleggsteknikk samt anleggsgartnerfaget) samlet utføres av personer med fagbrev, svennebrev eller dokumentert fagopplæring i henhold til nasjonal fagopplæringslovgivning eller likeverdig utenlandsk fagutdanning. Det skal være fagarbeidere i alle ovennevnte fag. Kravet kan også oppfylles ved at arbeidede timer er utført av personer som er under systematisk opplæring og er oppmeldt etter kravene i Praksiskandidatordningen, jf. opplæringslova § 3-5.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at dette kravet er en viktig del av den vellykkede «Oslomodellen» for anskaffelser.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til at NAF påpeker at dagens konkurranselovgivning kan stå til hinder for samarbeid mellom flere bedrifter på større kontrakter. Det er vanskelig for bedrifter å vite på forhånd om det er mulig å inngå samarbeid på prosjekter, og om det vil godkjennes av Konkurransetilsynet i etterkant, noe som fører til at norske entreprenører vegrer seg for å inngå samarbeid. Dette kan i praksis gå ut over både kvaliteten og prisen på prosjektene, fordi gode alternativer ikke blir med i anbudsrunder på grunn av uklart regelverk rundt kontraktene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede handlingsrommet innenfor konkurranseloven med sikte på å tydeliggjøre muligheten for samarbeid for norske entreprenører i anleggsbransjen.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Nye Veier, fylkeskommunene og andre relevante aktører i forbindelse med offentlige anskaffelser prioriterer å utvikle kapasitet og kompetanse i lokalt, regionalt og nasjonalt næringsliv.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at det ved offentlige innkjøp er en anskaffelsesstrategi som legger til rette for lokale, regionale og nasjonale arbeidsplasser.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for at kunnskap om, og erfaring fra, norske forhold, eksempelvis klima og topografi, vektlegges ved offentlige anskaffelser.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen sørge for at store kontrakter etter markedsdialog deles opp i delkontrakter, i henhold til forskrift om offentlige anskaffelser § 19-4. Oppdeling av anskaffelser.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen benytte anskaffelsesstrategien vedtatt 31. mars 2020 i Innst. 216 S (2019–2020) og sørge for at Hålogalandsvegen deles opp i mindre delkontrakter, slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen benytte anskaffelsesstrategien vedtatt 31. mars 2020 i Innst. 216 S (2019–2020)

og sørge for at Sotrasambandet deles opp i mindre delkontrakter, slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektene.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen sørge for at det stilles krav om fagbrev, lærlinger og faste ansettelser på byggeplassen ved offentlige innkjøp for å sikre at seriøsitetsbestemmelsene mellom Byggenæringens Landsforening, Fellesforbundet og Norsk Arbeidsmandsforbund overholdes i praksis.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen utrede handlingsrommet innenfor konkurranseloven med sikte på å tydeliggjøre muligheten for samarbeid for norske entreprenører i anleggsbransjen.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen gå bort fra bruk av OPS (offentlig-privat samarbeid) for Sotrasambandet.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen gå bort fra bruk av OPS (offentlig-privat samarbeid) for Hålogalandsveien.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:38 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Geir Pollestad, Marit Knutsdatter Strand og Sigbjørn Gjelsvik om styrking av norsk anleggsbransje – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. mai 2020

Helge Orten

leder

Kirsti Leirtrø

ordfører

