



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Næringsministeren

Stortingets næringskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/1259-3

18. februar 2022

Dokument 8:84 S (2021-2022) - representantforslag om å stramme inn praktisering av anskaffelsesregelverket

Jeg viser til brev av 11. februar 2022 der Stortingets næringskomité ber om Nærings- og fiskeridepartementets vurdering av Dokument 8:84 S (2021-2022) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingrid Fiskaa, Christian Torset og Torgeir Knag Fylkesnes, om å stramme inn praktisering av anskaffelsesregelverket.

Representantforslaget berører også Samferdselsdepartementets ansvarsområde, og punkt 2 av representantforslaget er overført til Samferdselsdepartementet som rette adressat.

Når det gjelder representantforslaget punkt 1, er det bedt om at regjeringen, senest innen forslag til revidert nasjonalbudsjett 2022, kommer tilbake til Stortinget med en forpliktende plan for å stramme inn praktiseringen av anskaffelsesregelverket når det gjelder næringslivets overholdelse av folkeretten i konfliktområder.

I representantforslaget er det vist til at det finnes lite veiledning eller få retningslinjer knyttet til hvordan regelverket er ment å praktiseres for å sikre at menneskerettighetene etterleveres i konfliktområder av virksomheter, underleverandører og forretningsforbindelser. Videre at dette bidrar til at offentlige oppdragsgivere ikke i tilstrekkelig grad klarer å ivareta de folkerettslige reglene som gjelder i konfliktområder.

Veiledning

Regelverket for offentlige anskaffelser har til formål å fremme effektiv bruk av samfunnets ressurser, og lov om offentlige anskaffelser § 5 angir at statlige aktører skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at viktige samfunnshensyn ivaretas, herunder grunnleggende menneskerettigheter. Loven angir derfor at visse offentlige oppdragsgivere skal ha «*egnede*

rutiner for å fremme respekt for grunnleggende menneskerettigheter ved offentlige anskaffelser der det er en risiko for brudd på slike rettigheter».

Det følger av forarbeidene til bestemmelsen at den enkelte oppdragsgiver må ha stor frihet til å tilpasse sine interne rutiner til sin virksomhet, og det følger av sakens natur at kravet om «egne rutiner» vil variere ut fra den enkelte oppdragsgivers anskaffelse.

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har god veiledning på sine nettsider om menneskerettigheter i offentlige anskaffelser. Det er gitt veiledning til hvordan norske offentlige virksomheter i anskaffelsesprosessen kan stille krav for å fremme grunnleggende menneskerettigheter. For de anskaffelsene hvor oppdragsgivere kjøper inn produkter hvor det generelt forekommer brudd på menneskerettigheter, såkalte høyrisikoprodukter, er det gitt detaljerte føringer og eksempler til hvordan en offentlig oppdragsgiver bør gå frem.

I tillegg er det i veiledning fra DFØ gitt eksempler på hvilke kontraktsvilkår som kan benyttes for å ivareta grunnleggende menneskerettigheter i leverandørkjeden.

Næringslivets overholdelse av folkeretten i konfliktområder

Lov om offentlig anskaffelser § 5 angir en plikt til å ha rutiner, og at disse skal være egnede. Det nærmere innholdet i hva som er «egne rutiner» vil bero på oppdragsgivers anskaffelse i det konkrete tilfellet. I de anskaffelser hvor det foreligger en risiko for brudd på menneskerettigheter stiller loven krav om at oppdragsgiver må ha rutiner på plass. Oppdragsgiver har en grad av fleksibilitet i utarbeidelsen av slike rutiner, men det følger av DFØs veiledning at dette f.eks. kan være å ta i bruk etiske kontraktsvilkår med tilhørende systemer for oppfølging i kontraktsperioden.

Det å ha rutiner for å fremme grunnleggende menneskerettigheter i anskaffelsesprosesser, kan ikke anses å være det samme som å sikre etterlevelsen av grunnleggende menneskerettigheter eller folkeretten som sådan. Anskaffelsesregelverket kan derfor ikke brukes som et enkeltstående verktøy for å sikre næringslivets overholdelse av folkeretten i konfliktområder. Samtidig er det viktig at offentlige oppdragsgivere skal opptre med integritet, og ha en anskaffelsespraksis som ivaretar hensynet til grunnleggende menneskerettigheter.

Oppsummert er min vurdering at anskaffelsesregelverket legger til rette for at offentlige virksomheter skal kunne ivareta respekt for grunnleggende menneskerettigheter gjennom lovens krav om å ha egnede rutiner, og det eksisterer god veiledning hos DFØ om hvordan dette kan operasjonaliseres i den enkelte anskaffelsesprosess.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Jan Christian Vestre". The signature is fluid and cursive, with the first name "Jan" being the most prominent.

Jan Christian Vestre



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/461-2

18. februar 2022

Dokument 8:84 S (2021–2022) – representantforslag fra Ingrid Fiskaa, Christian Torset og Torgeir Knag Fylkesnes om å stramme inn praktiseringen av anskaffelsesregelverket

Jeg viser til Stortingets brev av 11.2.2022, med forespørsel om Nærings- og fiskeridepartementets vurdering av ovennevnte representantforslag om å stramme inn praktiseringen av anskaffelsesregelverket når det gjelder næringslivets overholdelse av folkeretten. Som ansvarlig statsråd for eierskapet i Norske tog AS (Norske tog) og kjøp av persontransport med tog, besvarer jeg del 2 av representantforslaget om å sikre at Norske tog ikke tar i bruk opsjonen på å kjøpe ytterligere 170 tog fra Alstom, så lenge sistnevnte har forretninger i strid med de folkerettslige reglene som gjelder i konfliktområder.

Jeg vil først minne om at det er Stortinget som tar endelig stilling til om opsjonen skal utløses eller ikke. I forbindelse med Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett 2020, jf. Prop. 117 S (2019–2020) og Innst. 360 S (2019–2020), vedtok Stortinget økt restverdigaranti til anskaffelse av 30 nye lokaltog. Dette gir Norske tog en garanti for fremtidige inntekter og bidrar til reduserte finansieringskostnader for selskapet. Dette var også praksis da togene var eid av Vygruppen AS (tidligere NSB AS), eksempelvis ved utløsning av opsjoner for Flirt-togene. Lokaltogene skal etter planen leveres fra 2025, og skal erstatte de gamle lokaltogene av type 69 som går mellom Stabekk, Oslo og Ski.

Samferdselsdepartementet vil i tråd med denne praksisen legge frem forslag for Stortinget om økt restverdigaranti når det er nødvendig å utløse den første delen av opsjonen på totalt 170 tog. Dersom Stortinget ikke innvilger økt restverdigaranti, vil det ikke være aktuelt å utløse opsjonen. Konsekvensene av å ikke utløse opsjonen vil være alvorlige og medføre at forbedringer i togtilbudet ikke kan gjennomføres som forutsatt. Det vil ikke være mulig å realisere økt togtilbud som følge av nye jernbaneinvesteringer og at gamle tog erstattes med

nye. Målsettinger om vekst på jernbanen, som f.eks. inngår i nullvekstmålet, vil bli vanskeligere å oppnå. Nyttien ved jernbaneprosjektene vil dermed ikke kunne utløses, slik det ble lagt til grunn da Stortinget tok stilling til å starte prosjektene. Det vil ikke være mulig å innfri mål om fortsatt passasjervekst i tråd med anmodningsvedtakene vedtatt ifm. Stortingets behandling av Prop. 51 S (2021–2022) og Innst. 119 S (2021–2022).

Togselskaper som lykkes med å skape vekst i passasjergrunnlaget, vil få utfordringer med å betjene veksten, som følge av at de ikke har nødvendig tilgang til egnede kjøretøy for å kunne levere et attraktivt tilbud. Vekst i behov vil føre til trengsel på togene og svekket attraktivitet for jernbanen som transportsystem for passasjerer. Operatører vil få større press på seg til å prioritere å bruke kjøretøy der det er økonomisk fordelaktig, på bekostning av tilbudet på strekninger der det er færre reisende. Valgene vil bli vanskeligere og konsekvensene vil kunne oppleves som mindre hensynfulle overfor de mer marginale gruppene av reisende, når togtilbudet må tilpasses en situasjon der det er underskudd på egnede kjøretøy.

Ved å utløse opsjonen, vil togene kunne leveres fra 2026. Dersom opsjonen for lokaltoganskaffelsen ikke utløses, vil det være nødvendig å starte opp en ny anskaffelse. Erfaringsmessig tar det om lag fem år fra en anskaffelse settes i gang til togene blir levert. Norsk togmateriell må i stor grad spesialbygges. Europeisk jernbane er preget av en rekke ulike tekniske løsninger, slik at det i liten grad eksisterer et felles europeisk marked for togmateriell. Forskjellene gjelder hovedsakelig strømforsyning, sporbredde, plattformhøyde, signalsystemer, vognprofil (påvirker blant annet utforming av plattformer og tunneler) og ulike krav knyttet til geografiske eller klimatiske forhold.

En ny anskaffelse vil kunne medføre økte kostnader per tog. Dette skyldes at engangskostnader fordeles over de første 30 togene i lokaltoganskaffelsen, slik at opsjonen gir oss billigere tog. Ved å utløse opsjonen, vil vi i tillegg få en mer standardisert togpark enn om det inngås en avtalen med en ny leverandør. Det er i dag mange ulike togtyper som kjører på jernbanenettet i Norge. Det er et mål om å redusere antall togtyper, ved at gamle tog av ulik type erstattes av én togtype avhengig av formål (lokaltog, regiontog, fjerntog). En standardisering vil åpne for mer effektiv og fleksibel utnyttelse av togene, og vil potensielt gi lavere kostnader knyttet til drift, vedlikehold og reservedeler. En ny anskaffelse vil redusere disse gevinstene ved at ytterligere en togtype må tas i bruk.

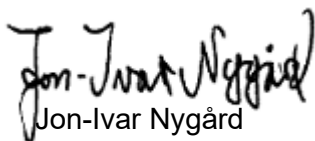
Norske tog har vurdert leverandørene i lokaltoganskaffelsen på områdene miljø, menneskerettigheter og sosialt ansvar. Tilbyderne som deltok i konkurransen om lokaltog er store, internasjonale aktører med aktiviteter i mange land. Funnene i *Integrity Due Diligence*-rapportene viser at alle tilbyderne (Stadler Bussnang, Hitachi Rail, Alstom Transport Norway og CAF) hadde flere identifiserte forhold heftet til seg. De fleste av disse tilbyderne er å finne igjen blant de prekvalifiserte leverandørene i fjerntogkonkurransen.

Alstoms datterselskap, Alstom SA, har tidligere vært engasjert i et samarbeid om å bygge bybane i Øst-Jerusalem. I tillegg deltar datterselskapet for tiden i en konkurranse om å bygge

en annen del av bybanen i Øst-Jerusalem. Datterselskapet er derfor på FNs liste over selskaper med aktivitet på okkupert palestinsk territorium. Alstom har bekreftet overfor Norske tog at de foretar løpende aktsomhetsvurderinger knyttet til dette prosjektet. Videre har Alstom bekreftet at de følger FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og at selskapet overholder internasjonal menneskerettslovgivning der de har virksomhet.

Jeg har ikke vurdert hvorvidt det er mulig å avgrense en ny anskaffelse slik at Alstom eller andre togselskaper omtalt i Dokument 8:84 S (2021–2022) ikke kvalifiserer. Det er styret og ledelsen i Norske tog som er ansvarlig for at anskaffelsesprosesser og kontraktsinngåelser skjer etter gjeldende regelverk. Selskaper med statlige eierinteresser må forholde seg til gjeldende regelverk og gjøre grundige vurderinger før de ekskluderer leverandører. Dersom det ikke er anledning til å ekskludere leverandører etter regelverket, må selskapene inngå kontrakt med leverandøren som skårer høyest på evalueringskriteriene i konkurransen. Staten som eier har en forventning om at selskapet følger internasjonalt anerkjente retningslinjer, prinsipper og konvensjoner, som OECDs retningslinjer og FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP).

Med hilsen


Jon-Ivar Nygård