



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Næringsministeren

Stortingets næringskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/3034-6

12. april 2022

Dokument 8:174 S (2021-2022) med representantforslag om tiltakspakke for transportnæringen og bygge- og anleggsnæringen

Jeg viser til brev av 5. april 2022 der Stortingets næringskomite ber om Nærings- og fiskeridepartementets vurdering av Dokument 8:174 S (2021-2022) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Gisle Meininger Saudland, Hans Andreas Limi, Tor André Johnsen og Marius Arion Nilsen om en tiltakspakke for transportnæringen og bygge- og anleggsnæringen.

Svaret er utarbeidet med bidrag fra Finansdepartementet. Det vises for øvrig til finansministerens svar på spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 1523 fra stortingsrepresentant May Helen Hetland Ervik om ev. tiltak for å demme opp mot den høye og økende drivstoffprisen. Det vises også til finansministerens brev til Stortingets finanskomite vedrørende Dokument 8:150 S (2021-2022) med representantforslag om å fjerne drivstoffavgiftene for å kompensere for en ekstraordinær prisutvikling fra stortingsrepresentantene Himanshu Gulati, Roy Steffensen, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Frank Edvard Sve, Silje Hjemdal, Per-Willy Amundsen, Tor André Johnsen, Erlend Wiborg og Terje Halleland.

Vurdering av enkeltforslag

1. Stortinget ber regjeringen hurtig utarbeide og legge frem en tiltakspakke for transportnæringen og bygge- og anleggsnæringen som skal hjelpe disse næringene i den akutte situasjonen de befinner seg i på bakgrunn av de ekstraordinært høye drivstoffprisene.

Som det vises til i representantforslaget, er vi inne en krevende tid med betydelige prisstigninger i mange markeder, deriblant drivstoff som bensin og diesel.

Årsakssammenhengene er sammensatte, og skyldes blant annet kapasitetsutfordringer i globale verdikjeder og ekstraordinære forhold i strøm- og energimarkedene i Europa og Norge. Krigen i Ukraina har forsterket utfordringene, og ført til økt usikkerhet i den internasjonale økonomien. Dette er krevende for norsk næringsliv, men det er utvilsomt også en europeisk og global utfordring.

Regjeringen er opptatt av å gjøre hverdagen enklere for vanlige folk. Derfor valgte vi i stor grad å skjerme bilistene og transportbedriftene for økingen av CO₂-avgiften i årets budsjett. Regjeringen stilte også klart og tydelig opp for bedrifter som ble rammet av inntektssvikt under pandemien, gjennom blant annet den nasjonale kompensasjonsordningen for næringslivet, den kommunale kompensasjonsordningen for lokale virksomheter og lønnsstøtteordningen. Dette var viktige tiltak som gav trygghet for næringslivet, og som også kom transportnæringen og bygg- og anleggsnæringen til gode.

Regjeringen har vært klar på at vi vil gjøre de grep som er nødvendig for å bidra til holde aktivitetsnivået i norsk økonomi oppe og å sikre arbeidsplasser. Vår jobb er samtidig hele tiden å vurdere grensene mellom bedriftenes ansvar og statens ansvar. Det handler om hvordan vi bruker felleskapets midler på en best mulig måte. Bedrifter er vant til at priser svinger i en rekke markeder, herunder blant annet markedene for strøm, drivstoff og valuta, og til å tilpasse seg slike svingninger. Norsk næringsliv har generelt god omstillingsevne. Dette er et fortrinn i møte med den store klimaomstillingen vi er i gang med og skal gjennom, og for å realisere vekst og nye lønnsomme arbeidsplasser i det grønne skiftet.

Hovedbildet er at norsk økonomi går godt, og aktiviteten har økt betydelig også etter utfasingen av de siste smitteverntiltakene. Det er lite ledig kapasitet i store deler av næringslivet, og mange bedrifter mangler arbeidskraft. Ifølge NAV må vi tilbake til høsten 2008 for å finne like lav ledighet som nå¹. I en nylig rapport fra Norges Banks regionale nettverk meldes det om økende aktivitet i næringslivet. Bedriftene venter sterkere vekst det neste halvåret, men også problemer med å få tak i arbeidskraft, i tillegg til utfordringer med logistikk og knapphet på innsatsfaktorer².

I den situasjonen vi er i nå, må vi unngå at den økonomiske politikken fører til en overoppheting av økonomien. Det er derfor nødvendig at vi vurderer eventuelle tiltak nøye og i denne situasjonen legger stor vekt på en forsvarlig statlig pengebruk som sikrer den langsiktige verdiskapingen og konkurransekraften til næringslivet.

Regjeringen følger situasjonen tett. Vi har etablert god kontakt med partene i arbeidslivet og hele bredden av nærings- og bransjeorganisasjoner for gjensidig informasjonsutveksling og dialog om konkrete utfordringer. Jeg besøker bedrifter fra hele bredden av næringslivet i hele landet og får løpende informasjon om situasjonen i berørte bransjer. Jeg har også hatt et eget møte med Maskinentreprenørenes Forbund. Regjeringen utelukker ikke at det kan bli behov for nye tiltak for å avbøte situasjonen.

¹ Jf. [pressemelding](#) fra NAV av 1. april 2022

² [Norges Bank \(2022\): Regionalt nettverk 1/2022](#)

2. Stortinget ber regjeringen sørge for at det legges inn fleksibilitet med hensyn til drivstoffkostnader i offentlige innkjøp, og at det legges til rette for at slik fleksibilitet kan tas inn i gjeldende avtaler.

Representantene foreslår her to ting; for det første at det legges inn fleksibilitet med hensyn til drivstoffkostnader i offentlige innkjøp, og for det andre at det legges til rette for at slik fleksibilitet kan tas inn i gjeldende avtaler. Disse forslagene behandles separat under.

(1) Flexibilitet i offentlige innkjøp

Anskaffelsesregelverket inneholder gode muligheter for offentlige oppdragsgivere til å gjennomføre anskaffelser som legger til rette for fleksibilitet under kontraktperioden. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har nå kommet med veileder om anskaffelser i krise som nærmere utdyper hvilket handlingsrom man har i anskaffelsesregelverket for å regulere fremtidige risikoer og utfordringer. Som det fremgår av veilederen bør oppdragsgiver vurdere behovet for nærmere regulering og presisering av konsekvenser av ekstraordinære hendelser i fremtidige kontrakter. God kunnskap om viktige elementer i leveransen og prisdannelsen, ulike innsatsfaktorerens betydning, råvarer, transport, valuta osv., kan i denne sammenheng være nyttig for oppdragsgiver. Behovet for omfattende prisregulering i den enkelte kontrakt må vurderes opp mot den regulering som allerede langt på vei ivaretar disse utfordringene i lov og praksis, og ikke minst relatert til det aktuelle marked.

Anskaffelsesregelverket åpner opp for å innta endringsklausuler. Endringer foretatt i henhold til en endringsklausul vil i utgangspunktet være tillatt jf. anskaffelsesforskriften § 28-1(1) a. Forutsetningen er at endringsklausulen er angitt i anskaffelsesdokumentene. Det skal fremgå klart av endringsklausulen hvilke endringer som kan foretas, i hvilket omfang og på hvilke vilkår. Klausulene må være så tydelige at de relevante endringer i kontrakten kan gjennomføres uten forhandlinger mellom oppdragsgiver og leverandør. Det er videre en forutsetning at endringsklausulen ikke må endre kontraktens overordnede karakter.

(2) Flexibilitet i gjeldende avtaler

Regelverket om offentlige anskaffelser gir visse muligheter for å gjøre endringer i allerede inngåtte kontrakter. DFØs veiledning som vist til ovenfor inneholder nærmere informasjon om dette. Regelverk om offentlige anskaffelser legger føringer for hvor store endringer man kan gjøre. Man må imidlertid vurdere den enkelte kontrakt for å se hvilket mulighetsrom det er for å endre kontrakt som følge av høye drivstoffpriser.

Nærmere regler om endringer for anskaffelser over terskelverdi finnes i anskaffelsesforskriften [§ 28-1](#) og tilsvarende regler for anskaffelser under terskelverdi i [§ 11-2\(1\)](#). For anskaffelser etter forskriften del III angir § 28-1 hvilke endringer det er tillatt å foreta i en eksisterende kontrakt. [§ 28-2](#) angir hva som skal anses som vesentlige endringer og som dermed ikke er tillatt i henhold til anskaffelsesregelverket.

Generelt vil jeg understreke at når det gjelder inngåtte avtaler mellom det offentlige og private aktører, må det først og fremst være opp til oppdragsgiver og oppdragstaker å sørge for god kontakt seg imellom om eventuelle utfordringer man har knyttet til overholdelsen av avtaler. Begge bør ha felles interesse i dette. Det innebærer også at dersom oppdragstakere kommer i en krevende situasjon på grunn av eksempelvis høye drivstoffpriser, kan det være i begge parter interesse å gå i dialog om dette. Dette må imidlertid avtalepartene selv ta ansvar for, innenfor gjeldende regelverk.

Med hilsen



Jan Christian Vestre