



STORTINGET

Innst. 333 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
frå næringskomiteen

Dokument 8:174 S (2021–2022)

Innstilling frå næringskomiteen om 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

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet vert det fremja følgjande forslag:

- «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.
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.»

Ein viser til dokumentet for nærare grunngjeving for forslaga.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Karianne B. Bråthen, Per Vidar Kjølmoen, Sverre Myrli og Solveig Vitanza, frå Høgre, Olve Grotle, Linda Hofstad

Helleland og Lene Westgaard-Halle, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, leiaren Willfred Nordlund og Per Olav Tyldum, frå Framstegspartiet, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt, frå Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, frå Raudt, Geir Jørgensen, frå Venstre, Alfred Jens Bjørlo, og frå Miljøpartiet Dei Grøne, Rasmus Hansson, viser til Dokument 8:174 S (2021–2022) om en tiltakspakke for transportnæringen og bygge- og anleggsnæringen. Komiteen viser vidare til næringsministerens brev av 12. april 2022 med statsrådens vurdering av representantforslaget. Brevet er vedlagt innstillinga. Komiteen vil understreke at transportnæringa og bygge- og anleggsnæringane er store og viktige næringar i Noreg, med eit mangfald av små og store næringsaktørar som skaper arbeidsplassar og verdier over heile landet. Komiteen er også samd med forslagsstillarane i at mange bedrifter i desse næringane er inne i ein svært krevjande periode på grunn av stor kostnadsauke/prisstiging på mange innsatsfaktorar som er viktige i desse næringane, herunder drivstoff.

Komiteen syner til næringsministeren sitt brev til næringskomiteen dagsett 12. april 2022, der Nærings- og fiskeridepartementet, med bidrag frå Finansdepartementet, gjev sine vurderingar av dei konkrete forslaga i representantforslaget.

Komiteen merkar seg at næringsministeren understrekar at norsk økonomi samla sett går godt og er i vekst, at det er viktig å unngå at den økonomiske politikken fører til ei overoppheiting av norsk økonomi, og at staten samla sett har ein forsvarleg pengebruk som sikrar den langsiktige verdiskapinga og konkurransekrafta til næringslivet. Næringsministeren tilrår ikkje at

det blir etablert ei eiga tiltakspakke for transportnæringa og bygge- og anleggsnæringane no, men seier at han følgjer situasjonen tett og ikkje utelukkar at det kan bli behov for nye tiltak for å betre situasjonen.

Komiteen merkar seg vidare at når det gjeld fleksibilitet med omsyn til drivstoffkostnader i nye og eksisterande avtaler om offentlege innkjøp, påpeiker næringsministeren at anskaffingsregelverket inneheld gode moglegheiter for offentlege oppdragsgivarar til å gjennomføre anskaffingar som legg til rette for fleksibilitet under kontraktperioden, herunder å ta inn endringsklausular. Departementet peiker også på at det er visse moglegheiter i regelverket for å gjere endringar i allereie inngåtte kontraktar.

Komiteen syner også til skriftleg høyringsinnspel frå Maskinentreprenørenes Forening (MEF) til komiteen. MEF understrekar alvoret i situasjonen for sine medlemsbedrifter, med stadig stigande kostnader. Ei medlemsundersøking frå mars syner at fire av fem medlemsbedrifter er påverka negativt av situasjonen, og om lag ei av tre medlemsbedrifter varslar at dei om kort tid må redusere verksamda, permittere eller seie opp medarbeidarar og slutte å ta imot oppdrag. MEF understrekar særleg betydinga av at offentlege oppdragsgivarar utviser fleksibilitet i pågåande kontraktar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at den norske transportnæringen befinner seg i en prekær situasjon. Det var derfor disse medlemmer ønsket dette forslaget hastebehandlet, men dessverre gikk stortingsflertallet imot en slik behandling. Den alvorlige situasjonen for næringene vedvarer, og behovet for tiltakene i dette forslaget er stadig like stort.

Disse medlemmer viser til at de ekstraordinært høye drivstoffprisene har rammet hardt. Mange bedrifter har avtaler som gjelder for flere år om gangen, uten at det er mulighet for å justere for den økningen i energikostnader vi nå ser. Disse medlemmer viser til at dette gjelder blant annet mange av de transportbedriftene som har inngått kontrakter med det offentlige. Kontraktene for offentlig innkjøp av transporttjenester har i mange tilfeller varighet på 3 år eller mer, og er uten fleksibilitet for å justere for den økningen i drivstoffkostnader som har vært en realitet den siste tiden. Disse medlemmer mener enkelte bedrifter står i fare for å bli satt i en umulig situasjon der de må velge mellom å bryte kontrakten eller å gå konkurs for å fortsette driften. Det er ikke en situasjon Norge kan være bekjent med.

Disse medlemmer mener at et konkursras i transportnæringen med påfølgende arbeidsledighet vil ha store negative følger. Først og fremst for arbeidsplasser og de i næringen, men også for samfunnet og næringslivet for øvrig. Derfor mener disse medlemmer

at det er viktig at det snarest mulig kommer på plass en tiltakspakke som kan hindre denne katastrofen før den inntreffer.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at medlemmene i Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) sier selv i en medlemsundersøkelse om dieselpriis i anleggsbransjen at 99 pst. av dem i stor eller noen grad blir berørt av prisveksten. I tillegg sier hele 5 pst. at de er truet av snarlig konkurs på grunn av de ekstraordinært høye dieselpriisene.

Disse medlemmer mener det er viktig at transportnæringen får mulighet til å reforhandle avtalene de har inngått for offentlige innkjøp av transporttjenester. Der må fleksibilitet for drivstoffkostnader legges inn, og i nye avtaler må dette tas med fra inngåelse.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen hurtig utarbeide og legge frem en tiltakspakke for transportnæringen, som skal hjelpe næringen i den akutte situasjonen den befinner seg i på grunn av de ekstraordinært høye drivstoffprisene.»

Medlemene i komiteen frå Høgre, Framstegspartiet og Venstre syner til at både transportnæringa og bygge- og anleggsnæringa er næringar med eit stort mangfald av små og mellomstore bedrifter spreidde over heile landet, mange av dei med lokalt eigarskap. Desse næringane er også meir enn mange andre avhengige av å kunne ha fleksibilitet for å tilpasse seg skiftande rammevilkår og marknadsmoglegheiter. Situasjonen for næringane er difor ekstra alvorleg fordi Arbeidarparti–Senterparti-regjeringa allereie før denne nye kostnadskrisa inntreffe, har auka skattebyrden for privat norsk eigarskap gjennom innskjerping av formuesskatten, og varsla innstramming av reglane for innleige av arbeidskraft på ein måte som rammar særleg bygge- og anleggsnæringa hardt.

Medlemene i komiteen frå Høgre, Raudt, Venstre og Miljøpartiet Dei Grøne vil vidare peike på at transportnæringa og bygge- og anleggsnæringa er svært viktige næringar i den raske klima- og berekraftomstillinga og overgangen til sirkulærøko-

nomi som samfunnet no skal gå gjennom. Det er difor viktig at staten, i ei krevjande tid med eskalerande kostnadsnivå og fare for avlysing/utsetjing av store kontraktar, samarbeider tett med bransjane om å finne gode løysingar som sikrar arbeidsplassar og verdier, samtidig som vi ikkje misser tempo og framdrift i det grøne skiftet og klimaomstillinga av samfunnet.

Medlemene i komiteen frå Høgre, Venstre og Miljøpartiet Dei Grøne meiner at regjeringa samtidig må ta på alvor at auka skattar på privat norsk eigarskap og kollektiv straff av næringane gjennom å forby innleige av arbeidskraft, er eit alvorleg trugsmål mot framtida for sterke, lønsame og lokalt forankra bygg-, anleggs- og transportbedrifter over heile landet.

Medlemene i komiteen frå Venstre og Miljøpartiet Dei Grøne vil difor understreka at ei eventuell tiltakspakke retta mot desse næringane må ha ei tydeleg grøn innretning.

Forslag frå mindretal

Forslag frå Høgre, Framstegspartiet og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at det legges inn fleksibilitet med hensyn til drivstoffkostnader i offentli-

ge innkjøp av transporttjenester, og at det legges til rette for at slik fleksibilitet kan tas inn i gjeldende avtaler.

Forslag frå Framstegspartiet og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen hurtig utarbeide og legge frem en tiltakspakke for transportnæringen, som skal hjelpe næringen i den akutte situasjonen den befinner seg i på grunn av de ekstraordinært høye drivstoffprisene.

Tilråding frå komiteen

Komiteen har elles ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjere følgjande

v e d t a k :

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 – vert ikkje vedteke.

Oslo, i næringskomiteen, den 19. mai 2022

Willfred Nordlund

leiar

Alfred Jens Bjørlo

ordførar



Næringsministeren

Stortingets næringskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
22/3034-6

Dato
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) Fleksibilitet 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 innsatsfaktors 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) Fleksibilitet 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

