



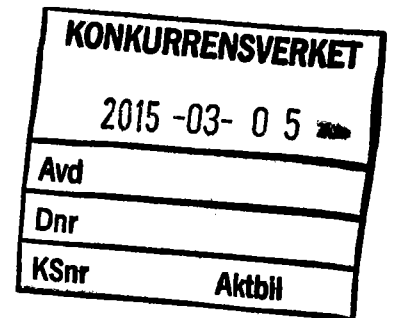
KLAGANDE

1. SCIOR Geomanagement AB, 556622-7483

Ombud: Advokat Madeleine Sifvert
Advokatfirman NOVA AB
Box 55996
102 16 Stockholm

2. SWECO Civil AB, 556507-0868

Ombud: Advokat Catharina Baerselman och
jur.kand. Arvid Bard Bringéus
Bird & Bird Advokat KB
Box 7714
103 95 Stockholm



MOTPARTER

1. Trafikverket
781 89 Borlänge

2. Geocama Consulting AB, 556684-0699

Ombud: Advokat Peter Adamsson
Sandart & Partners Advokatbyrå KB
Box 7131
103 87 Stockholm

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten i Faluns dom den 16 september 2014
i mål nr 967-14 och 2084-14, se bilaga A

SAKEN

Överprövning av avtals giltighet m.m. enligt lagen (2007:1091) om
offentlig upphandling, LOU

KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE

Kammarrätten ändrar förvaltningsrättens dom avseende regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst och avslår ansökan från Geocama Consulting AB om ogiltigförklaring av avtal.

Kammarrätten avvisar SWECO Civil AB:s överklagande av förvaltningsrättens dom i den del som avser regionerna Syd och Väst.

YRKANDEN M.M.

SCIOR Geomanagement AB (SCIOR) yrkar att kammarrätten ska förklara Trafikverkets avtal med SCIOR avseende regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst giltiga.

SWECO Civil AB (SWECO) yrkar att kammarrätten ska förklara Trafikverkets avtal med SWECO avseende regionerna Norr, Mitt respektive Stockholm/Öst giltiga. Vidare yrkar SWECO att kammarrätten ska avslå ansökan från Geocama Consulting AB om att upphandlingen avseende regionerna Syd och Väst ska göras om.

Trafikverket har fått tillfälle att svara på överklagandena men har inte kommit in med något svar.

Geocama Consulting AB (nedan Geocama) bestrider bifall till överklagandena.

VAD PARTERNA ANFÖR

SCIOR Geomanagement AB anför i huvudsak följande till stöd för sin talan.

Trafikverket genomförde den 30 maj 2013 en offentlig upphandling av ett ramavtal avseende konsulttjänster för geodetisk mätningsteknik. I ramavtalet angavs två modeller för tilldelning av avrop/uppdrag, dels avrop från rangordning för uppdrag under 200 000 kr, dels avrop genom förnyad konkurrensutsättning för uppdrag över 200 000 kr och upp till 1 000 000 kr. Kriteriet för val av leverantör var lägsta pris. I december 2013 genomförde Trafikverket en förnyad konkurrensutsättning avseende avrop av en specialistfunktion – ”Specialist, expertstöd mätningsteknik” – för fem specificerade regioner. Trafikverket hade identifierat ett specialistbehov i

storleksordningen 1 200 -1 800 timmar per region och år. Trafikverket gjorde bedömningen att specialistuppdragets kontraktswärde översteg 200 000 kr. Förvaltningsrätten har funnit skäl föreligga att ogiltigförklara avtalen mellan Trafikverket och SCIOR. Förvaltningsrätten har gjort en avtalsrättslig prövning – innefattande tolkning av materiella regler i det underliggande ramavtalet – och funnit att eftersom det uppdrag som omfattas av den förnyade konkurrensutsättningen tolkningsvis även skulle kunna anses som sådana uppdrag som faller under den rangordnade delen av ramavtalet, föreligger skäl att ogiltigförklara avtalen mellan Trafikverket och SCIOR enligt 16 kap. 13 § första stycket 2. LOU. Förvaltningsrätten har alltså funnit att LOU:s bestämmelser om ogiltighet av avtal innefattar den situationen att en upphandlande myndighet konkurrensutsätter ett köp av en tjänst ”för mycket”. Förvaltningsrätten har också funnit att skaderekvisitet i 16 kap. 13 § kan uppfyllas av tidigare upphandlad ramavtalspart som på grund av att annan ramavtalsleverantör lämnar *lägre priser* än denne i en förnyad konkurrensutsättning, går miste om att få leverera uppdraget i fråga till ett *högre pris* enligt det underliggande ramavtalet.

Förvaltningsdomstols ogiltighetsprövning enligt 16 kap. 13 § första stycket 2. LOU kan inte innefatta en avtalsrättslig prövning och bedömning – inklusive avtalstolkning – av materiella bestämmelser i ett underliggande ramavtal. Prövningen kan inte innefatta mer än en prövning av om avtalet kommit till stånd med iakttagande av de förfaranderegler som följer av LOU och preciseras i ramavtalet. Skaderekvisitet avser den skada leverantören lider på grund av att en upphandlande myndighet har brutit mot förfaranderegler för förnyad konkurrensutsättning. Skyddsintresset i upphandlingslagstiftningen tar inte sikte på avtalspart i befintligt kontrakt och dennes eventuella rättigheter. Skyddsintresset riktar sig gentemot dem som vill vara med och ”tävla” om uppdragen, men som går miste om denna möjlighet på grund av fel i förfarandereglerna.

Även förvaltningsrättens avtalsrättsliga bedömning av det underliggande ramavtalet är fel. Värdet av de uppdrag som omfattas av den förnyade konkurrensutsättningen överstiger 200 000 kr. Ramavtalet kan inte tolkas så att uppdrag ska delas upp i syfte att de ska kunna sorteras in i den rangordnade delen i stället för att konkurrensutsättas genom förnyad konkurrensutsättning.

Geocama har deltagit i den förnyade konkurrensutsättningen men förlorat uppdraget. Först därefter har Geocama kommit med invändningar mot förfarandet. Geocama kan inte anses ha lidit skada även om fel förfarande skulle anses föreligga. Om en myndighet tillämpat fel förfarande, men alltjämt tillämpat ett av de förfaranden som föreskrivs i upphandlingslagstiftningen, anses anbudsgivare som deltagit i förfarandet inte ha lidit skada (rättsfallet HFD 2013 ref. 53).

Det saknas grund för att förklara avtalen mellan Trafikverket och SCIOR ogiltiga avseende regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst. Avtalen har slutits enligt ett förfarande jämlikt 5 kap. 7 § LOU och i enlighet med de villkor som finns i underliggande ramavtal. Trafikverket har genomfört en förnyad konkurrensutsättning på ett korrekt sätt.

SWECO Civil AB anför i huvudsak följande till stöd för sin talan.

Parter i ramavtalet är bl.a. Geocama, SWECO och SCIOR. Vid den förnyade konkurrensutsättningen deltog samtliga dessa leverantörer.

Förvaltningsrätten har ogiltigförklarat avtalen som Trafikverket ingått med SWECO avseende regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst.

Förvaltningsrätten har felaktigt utgått från att rättsmedlet överprövning av avtals giltighet är tillämpligt i detta fall och har prövat tidigare upphandlat ramavtal materiellt. Förvaltningsrätten har förklarat avtalen ogiltiga med hänvisning till att förfarandet avrop efter förnyad konkurrensutsättning inte

skulle ha tillämpats utan att det vid en uppdelning av avropet skulle ha gjorts avrop enligt rangordning.

Ett avtal som tecknas efter förnyad konkurrensutsättning kan förklaras ogiltigt enligt 16 kap. 13 § första stycket 2. LOU om avtalet slutits utan att de villkor har följts som framgår av 5 kap. 7 § LOU, eller de villkor som följer av ramavtalet. Det angivna rättsmedlet syftar till att få prövat om de villkor som gäller vid förfarandet förnyad konkurrensutsättning har tillämpats på ett korrekt sätt. Om villkoren har överträtts och dessa överträdelser har inverkat på anbudsgivarens möjligheter att erhålla kontraktet, kan rätten besluta om ogiltighet av avtalet. Att det är just brister inom ramen för den förnyade konkurrensutsättningen som kan föranleda ogiltighet framgår av förarbetena (prop. 2009/10:180 s. 135), då bristen måste ha påverkat utgången av den förnyade konkurrensutsättningen. Geocama har deltagit i den förnyade konkurrensutsättningen och då inte påstått att det förelegat brister i förfarandet. Ogiltighetstalan enligt LOU är inte ett korrekt rättsmedel för avtalsbrott. Förvaltningsrätten har gjort en materiell prövning av ramavtalet och parternas avsikt vilket inte är korrekt.

Trafikverket har angett sitt behov av angiven specialistfunktion till 1 200 – 1 800 timmar per område och år. Värdet av detta överstiger 200 000 kr. Det finns inte något som pekar på att Trafikverket inte skulle ha rätt att bestämma föremålen för avropen på det sätt som gjorts. Enligt förvaltningsrätten skulle Trafikverket, i stället för att identifiera sitt behov mer samlat och utnyttja konkurrensen i en förnyad konkurrensutsättning, rätteligen ha gjort ett större antal mindre avrop för att kunna göra dessa enligt rangordning. Om en upphandlande myndighet i sin organisation ser ett samlat behov är det dock utifrån grundläggande upphandlingsregler detta samlade behov som ska tillgodoses.

Det är även en märklig slutsats att Geocama skulle ha lidit skada. Enligt förvaltningsrätten kan det inte avgöras om något av deluppdragen skulle ha

avropats enligt rangordning. Geocama har också deltagit i den förnyade konkurrensutsättningen och alltså haft samma chans till kontrakt som övriga anbudsgivare.

I övrigt hänvisar SWECO till vad SCIOR anfört i sitt överklagande till stöd för att de tecknade avtalen mellan Trafikverket och SWECO ska anses giltiga.

Geocama Consulting AB anför i huvudsak följande till stöd för sin inställning.

Det aktuella ramavtalet innehåller två punkter som behandlar avropsmetoder. Avropsmetoderna särskiljs med avseende på uppdragets sammanlagda värde varvid de konsultuppdrag vars sammanlagda värde understiger 200 000 kr ska avropas direkt från den leverantör som rangordnats som nummer ett. När det är fråga om ett större eller mer komplext konsultuppdrag vars värde överstiger 200 000 kr men inte uppgår till mer än 1 000 000 kr ska sådana konkurrensutsättas på nytt. I dessa fall ska avropet föregås av en förfrågan från beställaren, dvs. Trafikverket eller någon av regionerna, för att erfara vilken ramavtalsleverantör som kan erbjuda den för Trafikverket bäst anpassade lösningen enligt de kriterier som anges i avropsförfrågan. Avrop från ramavtalet avser resurser per kompetensområde och kompetensnivå. Vissa uppdrag kan spänna över en längre tidsperiod medan andra kan vara kortare. Avropsmetoden måste således utgå från det individuella konsultuppdragets uppskattade värde. Att såsom Trafikverket tillämpa förnyad konkurrensutsättning för ett flertal samlade uppdrag som därtill anges kunna delas in i deluppdrag är felaktigt.

En förutsättning för att ingripa enligt 16 kap. 13 § första stycket 2. LOU är att överträdelsen inverkat på anbudsgivarens möjligheter att erhålla kontraktet. Överträdelserna kan kategoriseras i formella överträdelser och materiella överträdelser. Formella överträdelser avser överträdelser i

samband med förfarandet vid den förnyade konkurrensutsättningen och materiella överträdelser avser överträdelser där den upphandlande myndigheten har tillämpat ramavtalets villkor felaktigt eller gått utöver vad ramavtalet tillåter. Vid en prövning av om en förnyad konkurrensutsättning inneburit en överträdelse och om den påkallar det efterföljande avtalets ogiltighet måste domstolen bedöma ramavtalet och de underliggande handlingarna samt övriga omständigheter vid själva förfarandet. Denna prövning inbegriper en kontraktsrättslig prövning i ljuset av de offentlighetsrättsliga bestämmelserna. Geocama delar således inte SCIOR:s och SWECO:s uppfattning att förvaltningsrättens prövning inte kan inbegripa en tolkning av ramavtalets villkor.

Trafikverket har i avropsförfrågan beskrivit uppdraget. Avsikten har varit att upphandla projektstöd i investeringsprojekt vilket inbegriper att stödja Trafikverkets projektledning – Trafikverkets beställarorganisation – i projektets frågor gällande mätteknik. Uppdraget indelas i deluppdrag som svarar mot varje specifikt investeringsprojekt. Anvisningar för deluppdragen görs av beställarens ombud. Förvaltningsrätten har korrekt bedömt att det av avropsförfrågan framgår att uppdraget i realiteten består av flera deluppdrag som inte definieras i avropsförfrågan utan kommer att avropas av beställarens ombud för varje specifikt investeringsprojekt. Avropets totala värde uppgår till 5 137 500 kr för ett okänt antal deluppdrag. Trafikverket har således med SCIOR:s och SWECO:s resonemang avropat konsulttjänster värda fem gånger så mycket som är tillåtet enligt ramavtalet. Om man ska förstå uppdraget på sätt som SCIOR och SWECO gör gällande borde en ny upphandling ha gjorts.

Geocamas skada består i att ha förlorat möjligheten att direkt tilldelas uppdrag i enlighet med rangordningen. Det är just Trafikverkets beslut att välja avropsmetoden förnyad konkurrensutsättning som utgör överträdelserna av LOU.

SKÄLEN FÖR KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE

Regionerna Syd och Väst – överprövning av upphandling

Förvaltningsrätten har på ansökan av Geocama förordnat att upphandlingen i denna del ska göras om. Domen innefattar således inte något förordnande som påverkar SWECO:s ställning som anbudsgivare på sådant sätt att bolaget har talerätt mot förvaltningsrättens avgörande i den nu aktuella delen (se rättsfallen HFD 2011 ref. 29 och HFD 2011 ref. 85). SWECO:s överklagande i denna del ska därmed avvisas.

Regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst – ogiltigförklaring av avtal

Om ramavtal ingåtts med flera leverantörer och om inte alla villkor är angivna i ramavtalet, ska parterna bjudas in att på nytt lämna anbud i enlighet med de villkor som anges i ramavtalet (5 kap. 7 § LOU). Villkoren i ramavtalet får preciseras och vid behov även kompletteras vid den förnyade konkurrensutsättningen. Det är inte tillåtet att bjuda in nya leverantörer att delta i den förnyade konkurrensutsättningen och det är inte möjligt att väsentligt avvika från ramavtalsvillkoren (Andersson m.fl., Lagen om offentlig upphandling – en kommentar, 2012. sid. 273).

En förnyad konkurrensutsättning ska följa de villkor som uppställs i 5 kap. 7 § och i ramavtalet. Om det inte har skett, och det har medfört att leverantören lidit eller kan komma att lida skada, ska ett ingånget avtal förklaras ogiltigt (16 kap. 13 § första stycket 2. LOU)

Vilka överträdelser som ska medföra ogiltighet anges inte i det bakomliggande direktivet och inte heller i förarbetena. Av prop. 2009/10:180 s. 135 framgår följande. Överträdelser som här avses leda till ogiltigförklaring av avtalet är sådana som inverkat på anbudsgivarens möjligheter att erhålla kontrakt. Eventuella brister i förfarandet som inte

påverkar utgången av en förnyad konkurrensutsättning ska således inte föranleda någon ogiltighet.

Vid prövningen av en ogiltighetstalan som riktar sig mot ett avtal som slutits efter en förnyad konkurrensutsättning har domstolarna, enligt kammarrättens mening, i första hand att bedöma om avtalet har tillkommit i enlighet med de förfaranderegler som finns i lagen och i ramavtalet. Upphandling av ett ramavtal är i sig ett förfarande som kan angripas genom överprövning. Förvaltningsrättens åtgärd att bl.a. utifrån avsikten hos ramavtalets parter söka utröna innebörden i ramavtalets materiella villkor, är därför alltför långtgående i ett mål om ogiltighetstalan mot ett avtal som slutits efter förnyad konkurrensutsättning.

Det är den som ansöker om att domstolen ska ogiltigförklara ett avtal som har att visa att förutsättningarna för det är uppfyllda.

Geocama har inte påstått att det skulle föreligga några brister i genomförandet av den förnyade konkurrensutsättningen utan bolagets talan riktar sig mot Trafikverkets val av förfarande.

I ramavtalet anges bl.a. att avrop kommer att ske genom rangordning under 200 000 kr, och förnyad konkurrensutsättning, över 200 000 kr men under 1 000 000 kr.

Enligt kammarrättens mening måste det vara upp till upphandlande myndighet att utifrån sina behov närmare fastställa föremålet för upphandlingen. Trafikverket har i underlaget angett ett specialistbehov i storleksordningen 1 200 – 1 800 timmar per region och år och att kontraktsvärdet för respektive uppdrag överstiger 200 000 kr. Kammarrätten bedömer därmed att förutsättningarna för valet av förfarande framgår i underlaget och att Trafikverket också har följt dessa förutsättningar, jfr rättsfallet RÅ 2010 ref. 97.

Vad som framkommit i målen visar således inte att den förnyade konkurrensutsättningen har genomförts i strid mot ramavtalets bestämmelser för när förnyad konkurrensutsättning får ske eller att avtalet inte har tillkommit i enlighet med de förfaranderegler som finns i 5 kap. 7 § LOU.

Geocamas ansökan i förvaltningsrätten om överprövning av avtalens giltighet ska därför avslås och de avtal som tecknats mellan Trafikverket och SCIOR samt Trafikverket och SWECO avseende regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst inte anses ogiltiga. Överklagandena avseende dessa regioner ska således bifallas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B (formulär 9).



Peter Lij
kammarrättsråd
ordförande



Torbjörn Eriksson
kammarrättsråd
referent



Petra Ebbing
kammarrättsråd

Jeanette Sundqvist
föredragande



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN
Enhet 2
Oskar Viström
förvaltningsrättsnotarie

DOM
2014-09-16
Meddelad i
Falun

Mål nr
967-14, 2084-14

SÖKANDE

Geocama Consulting AB, 556684-0699
Elsa Brändströms gata 52, 129 52 Hägersten

Ombud: Advokat Peter Adamsson
Sandart & Partners Advokatbyrå KB
Box 7131, 103 87 Stockholm

MOTPARTER

1. Trafikverket
Box 810, 781 28 Borlänge

2. SWECO Civil AB, 556507-0868
Box 34044, 100 26 Stockholm

Ombud: Advokat Catharina Baerselman
Bird & Bird Advokatbyrå KB
Norrländsgatan 15
Box 7714, 103 95 Stockholm

3. SCIOR Geomanagement AB, 556622-7483
Terminalvägen 16, 861 36 Timrå

Ombud: Advokat Madeleine Sifvert
Advokatfirman NOVA AB
Box 55996, 102 16 Stockholm

SAKEN

Överprövning av avtals giltighet m.m. enligt lagen om offentlig upphandling

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten beslutar att Trafikverkets avtal med SCIOR Geomanagement AB och SWECO Infrastructure AB (numera SWECO Civil AB), avseende regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst, är ogiltiga.

Förvaltningsrätten beslutar att upphandlingen avseende regionerna Syd och Väst ska göras om.

Dok.Id 117808

Postadress Box 45 S-791 21 Falun	Besöksadress Kullen 4	Telefon 023-383 00 00 E-post: forvaltningsrattenifalun@dom.se	Telefax 023-383 00 80	Expeditionstid måndag – fredag 08:00-12:00 13:00-16:00
---	---------------------------------	---	---------------------------------	--

BAKGRUND

Trafikverket har efter upphandling den 30 maj 2013 tecknat ramavtal avseende konsulttjänster för geodetisk mätningsteknik (TRV 2013/37703, nedan ramavtalet). Den 19 december 2013 gjorde Trafikverket avrop från ramavtalet avseende ”Specialist, expertstöd mätningsteknik – för 5 stycken regioner” (TRV 2013/92781). Enligt avropsförfrågan skulle två anbud per region antas. Den 30 januari 2014 beslutade Trafikverket att anta SCIOR Geomanagement AB:s (SCIOR) och SWECO Infrastructure AB:s – numera SWECO Civil AB – (SWECO) anbud för regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst. Samma dag beslutade Trafikverket att anta SCIORs och WSP Sverige AB:s (WSP) anbud för regionerna Syd och Väst. Den 28 februari respektive den 3 mars 2014 tecknade Trafikverket avtal med SCIOR och SWECO avseende regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst.

YRKANDEN M.M.

Geocama Consulting AB (bolaget) ansöker om överprövning och yrkar att avtalen tecknade för regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst ska förklaras ogiltiga samt att upphandlingen avseende regionerna Syd och Väst i första hand ska göras om och i andra hand rättas. Till stöd för sin talan anför bolaget bl.a. följande. Uppdragen som upphandlingen avser bör falla inom den rangordnade delen av ramavtalet i fråga om omfattning och kan därför inte avropas från delen som avser förnyad konkurrensutsättning. Av § 2.2 ramavtalet framgår att ”*Avrop från detta ramavtal kommer att ske genom rangordning, under 200.000 SEK, och förnyad konkurrensutsättning, över 200.000 SEK och under 1.000.000 SEK*”. Av beskrivningen av de avropade tjänsterna framgår att det är fråga om konsulttjänster där uppdragens omfattning kan variera och av § 2.2.2 ramavtalet framgår vidare bl.a. att ”*Vid avrop av konsulttjänster skall priset för den enskilda konsultinsatsen fastställas*”. Syftet var att vid större uppdrag skulle avrop föregås av en förfrågan från Trafikverket för att undersöka vilken leverantör som kunde erbjuda den bäst anpassade lösningen. I nu aktuella avropsförfrågan

ges en allmän beskrivning av uppdraget varvid anges att uppdraget kan delas in i deluppdrag som omfattar expertstödsuppdrag för ett specifikt investeringsprojekt. Trafikverket verkar ha valt att kalla de faktiska uppdragen för deluppdrag för att på så sätt undvika att avropa dem inom den rangordnade delen av ramavtalet. Verket har valt att för varje region avropa ett allomfattande övergripande uppdrag från vilket man sedan skall tilldela leverantörerna specifika uppdrag för specifika investeringsprojekt. Upplägget kan liknas vid ett ramavtal inom ramavtalet som prompt konkurrerar med det ursprungliga avtalet. För den rangordnade delen av ramavtalet tilldelades bolaget första plats. Konsekvensen av den aktuella upphandlingen blir därför att bolaget går miste om uppdrag bolaget egentligen borde blivit tilldelat via den rangordnade delen av ramavtalet.

Trafikverket bestrider bifall till ansökan och anför till grund för sin inställning bl.a. följande. Trafikverket har korrekt använt sig av förnyad konkurrensutsättning. Såsom bolaget anført ska förnyad konkurrensutsättning ske för uppdrag större än 200 000 kr och som bolaget likaledes anført är uppdragens omfattning per region betydligt större. Bolaget har tydligen inte förstått att det är uppdraget som helhet per region vars värde som ska bedömas utan gjort beräkningen efter "deluppdrag" inom det totala uppdraget på ifrågavarande region.

SWECO har beretts tillfälle att yttra sig över handlingarna i mål nr 2084-14 men uppgett att de inte avser att inkomma med något yttrande.

SCIOR anför – vad angår mål nr 2084-14 – bl.a. följande. Det saknas rättslig grund för att förklara avtalen avseende regionerna Stockholm/Öst, Mitt och Norr ogiltiga. Bolagets yrkande härom ska därför ogillas. Trafikverket har följt ramavtalets och upphandlingsbestämmelserna om förnyad konkurrensutsättning. Kontraktvärdet hänförligt till det uppdrag som Trafikverket avropat uppgår till ca 600 000 kr. Vad bolaget anför om hur ram-

avtalet ska tolkas är under alla förhållanden en avtalsrättslig fråga mellan berörda avtalsparter som vare sig kan eller ska prövas av förvaltningsrätten. Att en avtalspart anser sig förbigången – utifrån hur vederbörande tolkar sina rättigheter enligt ramavtalet – är inte något som kan läggas till grund för en ogiltighetsförklaring. Ett avtal kan inte ogiltigförklaras på grund av att en upphandlande myndighet konkurrensutsätter ett avrop ”för mycket”.

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Reglerna om överprövning av ett avtals giltighet återfinns i 16 kap. 13 § lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU). Enligt första stycket andra punkten i paragrafen ska rätten besluta att ett avtal som har slutits mellan en upphandlande myndighet och en leverantör är ogiltigt, om avtalet har slutits enligt ett förfarande i 5 kap. 7 § LOU utan att de villkor har följts som framgår av den paragrafen eller av det ramavtal som ligger till grund för det nya anbuds förfarandet och detta har medfört att leverantören har lidit eller kan komma att lida skada. För det fall något avtal ännu inte ingåtts framgår av 16 kap. 6 § LOU att rätten ska besluta att en upphandling ska göras om eller rättas om den upphandlande myndigheten brutit mot någon bestämmelse i den lagen och att detta medfört att leverantören lidit eller kan komma att lida skada. De bestämmelser som reglerar ramavtal återfinns i 5 kap. LOU.

Bolaget har gjort gällande att Trafikverket, i strid med vad som bestämts i ramavtalet, avropat de i målet aktuella uppdragen genom förnyad konkurrensutsättning istället för genom rangordning. Bolagets uppfattning är att Trafikverket – genom att använda beskrivningen deluppdrag – betraktat som ett uppdrag vad som egentligen utgör flera skilda uppdrag. Enligt tilldelningsbeslutet för ramavtalet är bolaget rangordnat som etta vilket innebär att avrop för uppdrag med ett värde under 200 000 kr i första hand ska tillfalla bolaget. Med hänvisning till att Trafikverket felaktigt avropat de i

målen aktuella uppdragen genom förnyad konkurrensutsättning har bolaget gjort gällande att det lidit eller kan komma att lida skada. Trafikverket, å sin sida, har anfört det är uppdraget som helhet per region vars värde som ska bedömas och att det därmed var riktigt av verket att använda sig av avrop genom förnyad konkurrensutsättning. SCIOR delar Trafikverkets mening i detta avseende.

Frågan som förvaltningsrätten har att ta ställning till är vad som ska anses utgöra ett *uppdrag* (alt. *tjänst* eller *dylikt*) i avtalsförhållandet mellan Trafikverket, bolaget och övriga avtalsparter till ramavtalet och vad som därmed måste värdebestämmas och avropas separat.

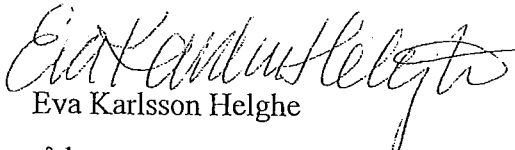
Förvaltningsrätten kan inledningsvis konstatera att det i ramavtalet – såvitt framgår av utredningen i målet – saknas uttryckliga bestämmelser om vad som ska gälla i aktuellt hänseende. Något svar kan därför inte uttolkas från ramavtalets lydelse. Enligt förvaltningsrättens mening ger tillgänglig utredningen i målet i övrigt mycket knapphändig ledning för vad parternas gemensamma avsikt varit. Det bör emellertid, med hänsyn till vad som anges i ramavtalets § 2.2, rimligen kunna förutsättas att någon form av uppdelning av uppdrag avsetts. Nämnada avtalsbestämmelse vore annars verkningslös, såtillvida avsikten inte varit att Trafikverket ensidigt skulle få bestämma hur avrop ska komma att genomföras. Att avsikten varit sådan har enligt förvaltningsrätten inte stöd i målets utredning. Enligt förvaltningsrättens mening bör ett uppdrag – vid frånvaro av någon annan definition – rimligen definieras som en eller ett antal uppgifter/åtaganden som har någon praktisk koppling till varandra och som rationellt bör utföras av en aktör eller i samarbete mellan flera aktörer. Som bolaget anfört tycks Trafikverket inom ramen för aktuella avrop har efterfrågat en leverantör som inom ramen för det avropade uppdraget kan åta sig en rad – som bolaget benämnt det – deluppdrag. I avropsförfrågan beskrivs uppdraget på så sätt att leverantören ska tillhandahålla projektstöd i investeringsprojekt (jfr §

5.1 avropsförfrågan). Förutom att det anges vara mätningstekniskt stöd som efterfrågas – från avtalslut till och med den 31 januari 2016 – saknas det vidare information om vilka specifika projekt det rör sig om, hur många projekt det rör sig om och vilken koppling projekten har till varandra. Mot bakgrund av det sagda finner förvaltningsrätten, då Trafikverket inte förmått visa annat, att det avropade uppdraget i själva verket består av flera olika ospecificerade uppdrag som enligt ramavtalet skulle ha avropats separat från varandra.

Det går mot bakgrund av vad som framkommit i målet inte att fastställa hur det avropade uppdraget rätteligen skulle ha uppdelats och därmed kan något värde för de olika delarna heller inte fastställas. Det framstår dock som mycket sannolikt att, vid en uppdelning av de avropade uppdraget, delar av detsamma skulle ha utgjort tjänster med ett värde under 200 000 kr. Utförandet av sådana tjänster skulle då ha tillkommit bolaget och därmed anser förvaltningsrätten det visat att bolaget lidit skada.

Av det sagda följer att de kontrakt som Trafikverket ingått avseende regionerna Norr, Mitt och Stockholm/Öst ska förklaras ogiltiga och upphandlingen avseende regionerna Syd och Väst ska göras om.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 3109/1C LOU)


Eva Karlsson Helghe
rådman

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Den som vill överklaga kammarrättens avgörande ska skriva till Högsta förvaltningsdomstolen. Skrivelsen ställs alltså till Högsta förvaltningsdomstolen *men ska skickas eller lämnas till kammarrätten.*

Överklagandet ska ha kommit in till kammarrätten *inom tre veckor* från den dag då klaganden fick del av beslutet. Om beslutet har meddelats vid en muntlig förhandling, eller det vid en sådan förhandling har angetts när beslutet kommer att meddelas, ska dock överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag domstolens beslut meddelades. Tiden för överklagande för det allmänna räknas dock från den dag beslutet meddelades.

Om sista dagen för överklagande infaller på en lördag, söndag eller helgdag, midsommar-, jul- eller nyårsafton, räcker det att skrivelsen kommer in nästa vardag.

För att ett överklagande ska kunna tas upp i Högsta förvaltningsdomstolen krävs att prövningstillstånd meddelas. Högsta förvaltningsdomstolen lämnar prövningstillstånd om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas eller om det finns synnerliga skäl till sådan prövning, såsom att det finns grund för resning eller att målets utgång i kammarrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Om prövningstillstånd inte meddelas står kammarrättens beslut fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Högsta förvaltningsdomstolen varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

I mål om överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling eller lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens dom eller beslut har löpt ut. Vanligtvis får, då kammarrätten inte har fattat något interimistiskt beslut om att upphandlingen inte får avslutas, avtal slutas omedelbart. I de fall där kammarrätten har fattat ett interimistiskt beslut om att upphandlingen inte får avslutas, får avtal slutas när tio dagar har gått från det att rätten avgjort målet eller upphävt det interimistiska beslutet. Ett överklagande av rättens avgörande får inte prövas sedan avtal har slutits. Fullständig information finns i 16 kapitlet i de ovan angivna lagarna.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla följande uppgifter;

1. den klagandes namn, person-/organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer till bostaden och mobiltelefon. Dessutom ska adress och telefonnummer till arbetsplatsen och eventuell annan plats där klaganden kan nås för delgivning lämnas om dessa uppgifter inte tidigare uppgetts i målet. Om klaganden anlitat ombud, ska ombudets namn, postadress, e-postadress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges. Om någon person- eller adressuppgift ändras är det viktigt att anmälan snarast görs till Högsta förvaltningsdomstolen
2. det beslut som överklagas med uppgift om kammarrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet
3. de skäl som klaganden vill åberopa för sin begäran om att få prövningstillstånd
4. den ändring av kammarrättens beslut som klaganden vill få till stånd och skälen för detta
5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.