



2021-03-26

fi.remissvar@regeringskansliet.se
frida.niklasson@regeringskansliet.se

Ert dnr: Fi2020/05179

Handläggare: Mattias Adell

Svensk Kollektivtrafiks remissvar rörande En effektivare överprövning av offentliga upphandlingar

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 85 % av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Det årliga värdet av kollektivtrafikupphandlingarna i Sverige uppskattas till c 40 miljarder kronor.

Bakgrund

Förslagen i utkastet syftar till att upphandlingsmålen ska kunna avgöras snabbare och att domstolsprocessen ska bli mer förutsägbar för parterna. Det föreslås bland annat att det i upphandlingsmålen ska införas ett lagstadgat skyndsamhetskrav och en regel som begränsar leverantörernas möjligheter att efter en viss tidpunkt i domstol åberopa nya fel och brister i upphandlingen (så kallad preklusionsfrist).

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks yttrande

- Svensk Kollektivtrafik välkomnar förslaget ambition att upphandlingsmål ska kunna avgöras snabbare, och att utgången av domstolsprocessen ska bli lättare att förutsäga för parterna. Vi är dock tveksamma till om de åtgärder som föreslås kommer att ha nämnvärd effekt därvidlag.
- Tidigare överprövningsutredningar har innehållit flera kloka förslag. Ett sådant förslag från Överprövningsutredningen var att inte tillåta överprövningar gällande anbudsunderlaget efter det att anbud lämnats in. I Förenklingsutredningen föreslogs en ansökningsavgift på 7500 kr och processkostnadsansvar för förlorande part. Dessa förslag hade sannolikt lett till ett minskat antal "okynnesöverprövningar". Men den ambitionen verkar inte den föreliggande utredningen ha, utan dess bedömning verkar vara att väldigt få förslag från tidigare utredningar är så bra att de bör genomföras.
- Svensk Kollektivtrafik ser positivt på förslaget om införande av skyndsamhetskrav i mål om överprövning, men saknar en definition av vad skyndsamhet skulle innebära ifråga om minskad tidsåtgång för överprövningsmål.
- Svensk Kollektivtrafik tillstyrker förslaget om införande av preklusionsfrist i förvaltningsrätt och kammarrätt, men anser att sådan frist även ska gälla under anbudstiden.



Inledning

En mycket stor del av den svenska kollektivtrafiken upphandlas. Endast ett mycket begränsat antal regioner och kommuner bedriver kollektivtrafik i egen regi. Eftersom trafiken upphandlas långsiktigt, 10-årskontrakt är t.ex. standard för busstrafik, så blir kontraktsvärdena höga och kontraktsbelopp på miljardbelopp är vanliga. En konsekvens av att upphandlingarna gäller stora belopp och löper över lång tid, är att de kan vara av stor betydelse för trafikföretagens verksamhet. Trafikupphandlingarnas viktighet gör att överprövningar av sådana upphandlingar är vanligt förekommande, och en tydlig trend under senare år är att antalet överprövningar av trafikupphandlingar ökar kraftigt. Gällande överprövningar generellt ligger Sverige mycket högt i ett europeiskt perspektiv. Svensk Kollektivtrafik vill understryka att det är mycket viktigt att få ned antalet "strategiska överprövningar" där förlorande part tilltvingar sig rätten att fortsätta att köra trafiken ytterligare några år, och att det är av lika stor vikt att överprövningstiderna kortas.

Det stora avtalet överprövningar är en av orsakerna till att handläggningstiderna i förvaltningsdomstolarna i många fall blir väldigt långa, och svåra att förutse. Detta förhållande leder till ökade kostnader för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, som ofta tvingas förlänga avtal med förlorande och omotiverade trafikföretag, eller direktupphandla för korta tidsperioder med risk för få anbudsgivare och höga anbudspriser. För den vinnande leverantören i en upphandling innebär en överprövning att klart besked om när trafiken kan komma igång inte kan ges, och osäkerhet gällande företagets ekonomi och för dess personal blir en konsekvens av detta.

Ett sätt att stärka kompetensen, och därigenom korta handläggningstiderna i förvaltningsdomstolarna, skulle vara att koncentrera upphandlingsöverprövningar till ett fåtal specialiserade förvaltningsdomstolar. Dessa specialdomstolar skulle därigenom få kunskap, rutin och förmåga att snabbt förstå och hantera komplexa upphandlingar, och snabbare kunna komma till beslut gällande överprövningar. Om kompetens tillförs och koncentreras i första instans, bör även mängden mål i kammarrätterna minska. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att en sådan omorganisering skulle få en positiv effekt på handläggningstiderna i överprövningsmål, och därmed vara mycket värdefullt för kollektivtrafiken i stort. Svensk Kollektivtrafik beklagar att utkastet inte innehåller några förslag i den riktningen.

Förslag i utredningen

Skyndsamhetskrav och tidsfrist för måls avgörande

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på förslaget om skyndsamhetskrav i mål om överprövning av upphandling även om effekten av förslaget bara kan förväntas bli marginell. För att förslaget ska leda till önskade resultat krävs en definition om vad skyndsamhet skulle innebära i förkortad handläggningstid.

En åtgärd som Svensk Kollektivtrafik skulle välkomna vore införande av en tydlig tidsfrist inom vilken upphandlingsmål normalt ska avgöras och tillföra förvaltningsdomstolarna resurser så att tidsfristerna kan hållas. Detta skulle medföra samhällsekonomiska vinster genom att tiden för avgörande av överprövningsmål skulle bli kortare.



Preklusionsfrist

Svensk Kollektivtrafik tillstyrker de föreslagna preklusionsreglerna, och menar att de kan bidra till att överprövningsmål i vissa fall kan komma att avgöras något snabbare. De är dock otillräckliga. Problemet att leverantörer begär överprövning av påstått oproportionerliga krav först efter tilldelningsbeslut, i de fall man inte vunnit upphandlingen åtgärdas inte i utredningen. Svensk Kollektivtrafik menar att preklusion även under anbudstiden skulle förstärka dialogen mellan leverantörer och upphandlande myndighet och ge ökad trovärdighet åt offentlig upphandling som företeelse.

Preskription av skadeståndstalan

Svensk Kollektivtrafik stöder utredningens uppfattning att dagens nationella reglering måste ändras med hänsyn till EU-rätten, men avstyrker emellertid utformningen av den föreslagna regeln om preskription av skadestånd. Som framgår uttryckligen nederst på sidan 74 i utkastet kommer det med förslaget inte att finnas någon bestämd tidpunkt när risken att få betala skadestånd för fel eller brister i en upphandling upphör. En sådan ordning är inte acceptabel. Det finns inget rimligt skäl för att det ska kunna gå att föra en skadeståndsprocess 50 år eller 100 år efter det att avtal slutits. Dessutom står förslaget i strid med det synsätt som framgår högst upp på sidan 62 beträffande ogiltighetstalan, dvs att upphandlande myndigheter vid någon tidpunkt ska kunna veta vad som gäller. En yttersta tidsgräns om 10 år (ordinär preskription) från det att avtal tecknats är nödvändigt som komplettering för att förslaget i denna del ska kunna betraktas som rimligt.

Uteslutning av leverantör på grund av brott eller missförhållanden

Svensk Kollektivtrafik har inget att invända mot bedömningen att förslaget är nödvändigt med hänsyn till EU-rätt och godtar därför detsamma.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD