



2019-02-01

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: Fi2018/02531/OU

Handläggare: Mattias Adell

Remissvar rörande Möjligt, tillåtet och tillgängligt – förslag till enklare och flexiblare upphandlingsregler och vissa regler om överprövningsmål

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik.

Bakgrund

Utredningen om vissa förenklade upphandlingsregler har lämnat förslag till lagstiftning i två delar. Den första delen handlar om förenkling vid upphandling av sociala tjänster och andra särskilda tjänster. I den andra delen föreslås åtgärder för att minska antalet överprövningsmål. Svensk Kollektivtrafik kommer i detta svar endast att framföra synpunkter på förslagen i utredningens del 2.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks yttrande

- Svensk Kollektivtrafik välkomnar utredningens ambition att minska antalet överprövningar.
- Den föreslagna ansökningsavgiften på 7500 kr är lågt satt, och kommer knappast att ha någon avhållande effekt när det gäller antalet överprövningar av trafikupphandlingar. Avgiften borde istället sättas i relation till det aktuella kontraktsvärdet.
- Svensk Kollektivtrafik ser positivt på förslaget om processkostnadsansvar och bedömer att det kommer att leda till en minskning av antalet överprövade trafikupphandlingar. Det är önskvärt att förslaget kombineras med ett kostnadstak för förlorande part.
- Svensk Kollektivtrafik beklagar att det i utredningen inte finns något förslag om att inte tillåta överprövningar gällande anbudsunderlaget efter det att anbud lämnats in. Ett sådant förslag hade med stor sannolikhet lett till ett minskat antal "okynnesöverprövningar".
- Lika viktigt som att minska antalet överprövningar är att förkorta handläggningstiden för överprövningar. Svensk Kollektivtrafik menar att detta



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

skulle kunna uppnås genom att koncentrera överprövningsmålen till betydligt färre förvaltningsrätter.

- Förslaget om direktupphandling i samband med överprövning (täckningsköp) är bra, men eftersom ordningen endast föreslås gälla under tröskelvärdena kommer den inte att bli aktuell vid överprövning av trafikupphandlingar.

Inledning

En mycket stor del av den svenska kollektivtrafiken upphandlas. Endast ett fåtal regioner och städer bedriver kollektivtrafik i egen regi. Eftersom trafiken upphandlas långsiktigt, 10-årskontrakt är t.ex. vanligt för busstrafik, så blir kontraktsvärdena höga och kontraktsummor på miljardbelopp är inte ovanliga. En konsekvens av att upphandlingarna gäller stora belopp och löper över lång tid, är att de kan vara av avgörande betydelse för ett trafikföretags verksamhet, och ibland faktiskt en fråga om överlevnad. Som en följd av trafikupphandlingarnas stora betydelse, är överprövningar av sådana upphandlingar vanligt förekommande. Svensk Kollektivtrafik vill understryka att utredningens ambition att minska antalet överprövningsmål är riktig och viktig, men också att det är lika viktigt att korta ned överprövningstiderna.

Förslag för att minska antalet överprövningar

Ansökningsavgift i överprövningsmål

Ett av utredningens förslag för att minska antalet överprövningar är att införa en ansökningsavgift i överprövningsmål. Avgiften föreslås uppgå till 7500 kr och ska regleras i lag. Med tanke på de mycket höga kontraktsvärdena som trafikupphandlingarna har, torde en så jämförelsevis låg ansökningsavgift inte få någon nämnvärd effekt på avtalet överprövade kollektivtrafikupphandlingar. Det vore betydligt bättre om nivån på ansökningsavgiften sattes i relation till värdet på upphandlingen.

Processkostnadsansvar i överprövningsmål

Utredningens andra huvudsakliga förslag för att minska antalet överprövningar är att införa processkostnadsansvar för förlorande part. En sådan ordning kan säkerligen avskräcka vissa förlorande anbudsgivare från att begära överprövning av ett tilldelningsbeslut, men kan också få andra effekter. En mindre och inte så kapitalstark anbudsgivare kan avstå från att ansöka om överprövning, även i fall då det skulle vara motiverat pga. risken att tvingas betala motpartens processkostnader. Ett tak för hur höga kostnader som förlorande part riskerar att få betala skulle lindra effekterna av förslaget, och domstolarna har möjlighet att jämka oskäligen ersättningsyrkanden. En annan tänkbar situation är att den förlorande parten i förvaltningsdomstolen söker prövningstillstånd i högre instans för att gripa ett halmstrå, och därigenom kanske slippa betala motpartens kostnader. Svensk Kollektivtrafik anser att det finns för och nackdelar med förslaget, men vårt ställningstagande blir med viss tvekan trots allt positivt.



Ingen överprövning av anbudsunderlag efter att anbud lämnats in

Ett sätt att minska antalet överprövningar som inte finns med i utredningen, men som Svensk Kollektivtrafik gärna hade sett, vore att inte tillåta överprövningar gällande anbudsunderlaget efter det att anbud lämnats in. Därigenom skulle en betydande del av "okynnesöverprövningarna" kunna falla bort, och möjliggöra ett bättre resursutnyttjande i förvaltningsdomstolarna. Förslaget ovan fanns med i den tidigare överprövningsutredningen och Svensk Kollektivtrafik beklagar att det inte tagits med i det aktuella förslaget.

Koncentrera överprövningsmålen till ett litet antal specialistdomstolar

Det stora avtalet överprövningar är en av orsakerna till att handläggningstiderna i förvaltningsdomstolarna i många fall är väldigt långa, och svåra att förutse. Detta förhållande i sin tur leder till ökade kostnader för kollektivtrafiken, och att vinnande part i en upphandling inte kan ges klart besked om när trafiken kan komma igång. Svensk Kollektivtrafik anser därför att det är bra att utredningen föreslår en bestämmelse om direktupphandling i samband med överprövning (täckningsköp), men eftersom den endast avses gälla under tröskelvärdena kommer den inte att kunna användas vid överprövning av trafikupphandlingar. Det är därför önskvärt att beloppsgränsen för direktupphandling höjs.

Ett sätt att höja kompetensen, och därigenom korta handläggningstiderna i förvaltningsdomstolarna, vore att koncentrera upphandlingsöverprövningar till ett fåtal (förslagsvis två) specialiserade förvaltningsdomstolar. Dessa specialistdomstolar skulle därigenom få kunskap, rutin och förmåga att snabbt förstå och hantera komplexa upphandlingar, och snabbare kunna komma till beslut i gällande överprövningar. Svensk Kollektivtrafiks uppfattning är att en sådan omorganisering skulle få en positiv effekt på handläggningstiderna i överprövningsmål.

Dialog i upphandlingar

Svensk Kollektivtrafik ser mycket positivt på utredningens förslag. Det är bra med ett tydliggörande av att dialog i olika former är en värdefull del av en upphandlingsprocess. Att upphandlande myndigheter ska ha rätt (men inte skyldighet) att begära in rättelser, förtydliganden och kompletteringar är viktigt och möjliggör förbättrad konkurrens.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD