



DEBATT

HELENA ROSÉN ANDERSSON, MARTIN JOHANSSON

VÅRA TJÄNSTER

TJÄNST 1 – 2.100 kr/år

Tidningen AnbudsJournalen
Tidningen innehåller bland annat:

- Upphandlingar över/under tröskelvärdena
- Artiklar med inriktning offentliga affärer
- Information från Konkurrensverket
- Referat av rättsfall
- Information från NOU

TJÄNST 2 – 4.900 kr/år

Full tillgång till vår affärsdatabas
www.ajour.se

I databasen har du bland annat tillgång till:

- Samtliga upphandlingar som publiceras i EUs databas TED
 - Svenska förenklade upphandlingar, dvs upphandlingar som understiger tröskelvärdena och ej utannonseras i TED
 - Olika sökmöjligheter, ex. sökning efter specificerad vara/tjänst
 - Egen sökprofil som matchar de upphandlingar som Ert företag är intresserade av
 - Lagen om offentlig upphandling
- Tilläggs tjänst:
Tidningen AnbudsJournalen 900:-

TJÄNST 3 – 5.900 kr/år

Som tjänst 2, dessutom e-postmeddelande vid träff i sökprofil. Enligt önskemål skapas en sökprofil på de varor/tjänster som passar Ditt företag.
Tilläggs tjänst:
Tidningen AnbudsJournalen 900:-

TJÄNST 4 – 3.000 kr/år

(Kronoberg, Blekinge, eller Jämtland 2.400 kr/år, Gotland 1.200 kr/år).
Regional sökprofil – län.
Vid träff får du e-postmeddelande.
Tilläggs tjänst:
Tidningen AnbudsJournalen 900:-

TJÄNST 5 – 1.200 kr/år

(Stockholm, Malmö, eller Göteborg 2.400 kr/år).
Lokal sökprofil – kommun. Vid träff får du e-postmeddelande.
Tilläggs tjänst:
Tidningen AnbudsJournalen 900:-

Har Du frågor eller vill beställa ring 023-705 700 eller maila oss på info@allego.se

Samtliga priser exklusive moms. För priser angående ytterligare prenumerationer/licenser inom samma juridiska enhet, kontakta oss.

Trafikhuvudmän omfattas av försörjningsdirektivet

Den markbundna persontrafiken i Sverige är i stor utsträckning organiserad så att en trafik huvudman som har ansvar för att upprätthålla viss trafik uppdrar utförandet av trafiken åt någon annan. En principiellt viktig fråga som aktualiserats i samband med Sveriges genomförande av de nya EG-direktiven om offentlig upphandling är frågan om dessa trafik huvudmän får upphandla enligt de flexibla reglerna i det nya försörjningsdirektivet (direktiv 2004/17/EG). Om det inte är möjligt skall upphandling i stället ske enligt de strängare reglerna i det nya klassiska direktivet (direktiv 2004/18/EG).

Det är viktigt att lagstiftaren besvarar denna fråga inför genomförandet av de nya EG-direktiven. Lagstiftaren behöver klargöra vad det innebär att "tillhandahållande" av olika former av transportnät omfattas av det nya försörjningsdirektivet (se artikel 5 i försörjningsdirektivet). Det äldre, numera upphävda, försörjningsdirektivet (Rådets direktiv 93/38/EEG om samordning av anbudsförfarandet för enheter som har verksamhet inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna [EGT 1993 L 199, s. 84]), omfattade endast "drift" av sådana nät.

Enligt vår mening är det klart att det nya försörjningsdirektivet – genom tillägget av begreppet tillhandahållande – omfattar trafik huvudmän som ansvarar för att upprätthålla trafiknät men som uppdrar utförandet av trafiken åt annan.

Regeringen har i lagrådsremissen Ny lagstiftning om offentlig upphandling och upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, av den 24 maj 2006, sidorna 416-417 uttalat att tillägget "tillhandahållande av nät" innebär att en trafik huvudman, som har ansvar för att upprätthålla visst trafik men som uppdrar utförandet av trafiken åt någon annan, omfattas av bestämmelserna i försörjningsdirektivet och den kommande svenska lagen om upphandling inom försörjningssektorerna. Regeringen delar den bedömning som Upphandlingsutredningen 2004 gjorde (SOU 2005:22).

Regeringen har en annan uppfattning än Nämnden för offentlig upphandling (NOU) tidigare fört fram. NOU har nämligen tolkat EG-domstolens dom i *Concordia* (mål C-513/99), så att EG-domstolen där skulle ha slagit fast att trafik huvudmän skall upphandla tjänster enligt reglerna för upphandling av tjänster i den klassiska sektorn (jfr nuvarande svenska bestämmelser i 5 kap. LOU) och inte enligt reglerna för försörjningssektorerna (jfr nuvarande svenska bestämmelser i 4 kap. LOU), se NOU info mars 2004 sidorna 6-7 och december 2004 sidorna 11-12 samt NOU:s remissvar över betänkandet SOU 2003:67.

NOU har dessutom gjort gällande att det är fel av upphandlande enheter att tolka tillägget i det nya försörjningsdirektivet av begreppet tillhandahållande så att upphandlande enheter, som inte själva utför transporttjänster, skulle omfattas av det nya försörjningsdirektivet. Enligt NOU innebär det nya försörjningsdirektivet inte någon ändring i sak i förhållande till det äldre direktivet eftersom redan det äldre direktivet omfattade verksamheten tillhandahållande av nät. Det var, enligt NOU, endast av förbiseende som begreppet tillhandahållande inte uttryckligen angavs i det äldre direktivet (NOU info december 2004 sidorna 11-12).

NOU:s uttalanden har som regel stor genomslagskraft och tillmätts stor betydelse när en domstol avgör ett mål om överprövning av en upphandling eller ett mål om skadestånd med anledning av en upphandling. Trafikhuvudmän som endast ansvarar för att upprätthålla ett nät och som uppdrar utförande av trafiken åt annan har därför, efter NOU:s uttalanden, varit hänvisade till att upphandla enligt reglerna för den klassiska sektorn.

Vi menar, i likhet med regeringen, att trafik huvudmän som har ansvar för att upprätthålla ett trafiknät och som uppdrar utförandet av trafiken åt annan omfattas av det nya försörjningsdirektivet. Syftet med tillägget av begreppet "tillhandahållande" av trafiknät måste, enligt vår mening, vara att klargöra just detta.

Vi ifrågasätter dessutom NOU:s tolkning av Concoradiadomen. Tvärtom vad NOU tycks utgå från behandlade EG-domstolen i den domen inte över huvud taget frågan om enligt vilka regler en trafik huvudman skall upphandla. EG-domstolen konstaterade i stället att det inte var relevant att ta ställning till denna fråga för att besvara de av den nationella domstolen ställda frågorna rörande huruvida miljöskyddskriterier kunde beaktas vid anbudsutvärderingen. Enligt vår mening har NOU därför dragit för långtgående slutsatser av Concoradiadomen. Här kan tilläggas att svaret på frågan inte heller klargjordes i EG-domstolens senare dom i *Strabag AG och Kostmann* förenade målen C-462/03 och C-463/03.

NOU har inte i sitt remissyttrande över betänkandet i SOU 2005:22 redovisat sin tidigare tolkning av Concoradiadomen. Det är därför oklart om NOU vidhåller denna, vid flera tillfällen, framförda uppfattning.

Vi utgår från att regeringen i den kommande propositionen om ny upphandlingslagstiftning vidhåller den uppfattning som regeringen uttryckt i lagrådsremissen. Europeiska kommissionen, Europaparlamentet och EU:s ministerråd, inklusive den berörda rådsarbetsgruppen, bör rimligen, vid utarbetandet av det nya försörjningsdirektivet, ha behandlat innebörden av att verksamheten "tillhandahållande" av trafiknät tillagts. Det får därför förutsättas att regeringens uppfattning också har stöd i vad den europeiske lagstiftaren avsett med detta tillägg och att regeringen förankrat sin tolkning med tillämpningen av det nya försörjningsdirektivet i de andra EU-medlemsstaterna. Avslutningsvis kan tilläggas att i förslaget till Europaparlamentets och Rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg, KOM (2005) 319 slutlig, föreslås vissa ändringar i upphandlingsreglerna vad gäller skyldigheten att inleda ett formellt upphandlingsförfarande.

Juris kandidaterna Helena Rosén Andersson, Martin Johansson och Andreas Johard är verksamma vid Advokatfirman Vinge. Helena Rosén Andersson är specialiserad på bland annat processrätt och offentlig upphandling. Hon har tidigare arbetat i olika domstolar och med lagstiftningsarbete inom Regeringskansliet. Martin Johansson är specialiserad på EG-rätt och har tidigare arbetat bland annat på EG-domstolen och Förstainstansrätten samt på EFTA-sekretariatet under EES-förhandlingarna. Andreas Johard är praktikant på Vinges Brysselkontor.