

2021-03-29

**Finansdepartementet**  
Avdelningen för offentlig förvaltning  
Enheten för offentlig upphandling

Remissvar En effektivare överprövning av offentliga upphandlingar

Luftfartsverkets remissvar återfinns i bilaga 1.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören efter föredragning av juristen Izabella Lukacs. I ärendet har även strategisk inköpschef Lars Nessvi och chefsjurist Petra Sernulf deltagit.

**Dokumentnummer**

D-2021-239707

**Ärendenummer**

Å-2020-013623

**Er beteckning**

Fi2020/05179

**Handläggare**

Lukacs, Izabella

011-19 21 77T

011-19 25 75F

[Izabella.Lukacs@Luftfartsverket.se](mailto:Izabella.Lukacs@Luftfartsverket.se)

Ann Persson Grivas  
Generaldirektör

2021-03-29

**Finansdepartementet**  
Avdelningen för offentlig förvaltning  
Enheten för offentlig upphandling

## **Bilaga 1 Remissvar**

### **1. Inledning**

Luftfartsverket vill inledningsvis framhålla att Luftfartsverket är positivt inställt till att Överprövningsutredningens och, i relevanta delar, Förenklingsutredningens förslag och bedömningar behandlas tillsammans eftersom dessa har uppenbara beröringspunkter med varandra.

### **2. Luftfartsverket**

Luftfartsverket är en upphandlande myndighet men deltar också i upphandlingar i egenskap av leverantör av varor och tjänster. Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.

### **3. Luftfartsverkets synpunkter på utkast till lagrådsremiss**

#### **3.1 Mål om överprövning ska handläggas skyndsamt**

Luftfartsverket anser, liksom bedömningen i utkastet, att ett införande av ett lagstadgat skyndsamskrav kan bidra till en mer enhetlig handläggning när det gäller handläggningstid av målen i domstolarna samt till snabbare och mer förutsägbara handläggningstider i varje enskilt mål.

#### **3.2 Tidsfrist för målens avgörande**

Luftfartsverket förstår att det är svårt att sätta en tidsfrist på förhand när det gäller avgöranden i upphandlingsmål eftersom upphandlingsmål varierar till sin karaktär och i komplexitet. Luftfartsverket anser dock att det skulle kunna införas en maxfrist för avgörandet av upphandlingsmål eftersom det skulle leda till förutsebarhet för upphandlande myndigheter och enheter, samt anbudsgivare och att parterna på ett bättre sätt skulle ha möjlighet att planera för sin verksamhet.

#### **3.3 Krav på tidsplan för målens avgörande**

Luftfartsverket förstår att det är svårt att sätta en tidsplan på förhand vad gäller avgöranden i upphandlingsmål eftersom upphandlingsmål varierar till sin karaktär och i komplexitet. Luftfartsverket anser dock att det skulle kunna införas ett krav på att upprätta en tidplan som inte är bindande för domstolarna, men som kan verka som ett planeringsverktyg för parterna i upphandlingsmålen.

2021-03-29

**Finansdepartementet**  
Avdelningen för offentlig förvaltning  
Enheten för offentlig upphandling

### **3.4 Domstolens ansvar för materiell processledning**

Luftfartsverket har inget att erinra mot förslaget att inte förtydliga domstolarnas ansvar för materiell processledning i överprövningsmålen.

### **3.5 Preklusionsfrist under anbudstiden**

Luftfartsverket anser, likt bedömningen i utkastet, att en preklusionsfrist under anbudstiden sannolikt skulle medföra att leverantörerna i större utsträckning för fram sin kritik mot upphandlingen i ett tidigare skede än vad som görs i dag. Luftfartsverket håller dock med om att förslaget innebär att förfaranderegler om offentlig upphandling kompliceras ytterligare och att det skulle kunna leda till att överprövningsprocessen skulle belastas med nya processuella frågor.

### **3.6 Preklusionsfrister i mål om offentlig upphandling**

Luftfartsverket delar bedömningen i utkastet att det genom regler om preklusion kan skapas en bättre ordning i processen och hindra att onödigt material tillförs denna samt få till stånd ett snabbare avgörande.

Avtalsspärren, som normalt är tio dagar lång, tillsammans med dessa föreslagna två veckor ger dock anbudsgivaren enbart sammanlagt ca tre veckor att förbereda målet i sin helhet. Luftfartsverket anser att en frist om två veckor kan vara väl kort eftersom utredningsarbetet kan vara omfattande och eventuellt kan tre till fyra veckor tänkas mer lämpligt.

### **3.7 Ansökningsavgift och processkostnadsansvar**

#### *Ansökningsavgift*

Luftfartsverket delar inte den bedömning som görs i utkastet när det gäller ansökningsavgift utan vidhåller de synpunkter Luftfartsverket framförde synpunkter avseende förslaget om ansökningsavgift när Förenklingsutredningens förslag var på remiss. Luftfartsverket vidhåller att det i stort ställer sig positivt till införandet av ansökningsavgifter i överprövningsmål men anser att ansökningsavgiften ska nyanseras beroende på om upphandlingens värde överstiger eller understiger tröskelvärdet för direktivstyrd upphandling. Luftfartsverket anser att det bör vara en högre ansökningsavgift vid överprövning av upphandling som överstiger tröskelvärdet för direktivstyrd upphandling och att avgiften kan vara lägre vid upphandling som understiger detta tröskelvärde.

2021-03-29

**Finansdepartementet**  
Avdelningen för offentlig förvaltning  
Enheten för offentlig upphandling

Luftfartsverket tror att ansökningsavgift vid överprövningsmål kan komma att leda till en utveckling mot en ökad dialog i upphandlingarna genom att leverantörerna styrs mot att föra fram sina synpunkter till den upphandlande myndigheten och enheten under upphandlingens gång, istället för att vända sig till domstol i ett sent skede i förfarandet.

#### *Processkostnadsansvar*

Luftfartsverket är positivt inställt till att det i utkastet till lagrådsremiss föreslås att regler om ömsesidigt processkostnadsansvar inte bör införas i mål om överprövning av en upphandling eller överprövning av ett avtals giltighet.

Luftfartsverket framförde synpunkter avseende förslaget om ömsesidigt processkostnadsansvar när Förenklingsutredningens förslag var på remiss. Luftfartsverket framförde då sammanfattningsvis att Luftfartsverket anser att ett införande av ett ömsesidigt processkostnadsansvar skulle bidra till ytterligare juridifiering och därigenom ett ökat fokus på att göra rätt och mindre fokus på att göra en god affär. Luftfartsverket framhöll vidare att ett ömsesidigt processkostnadsansvar dessutom skulle kunna resultera i att den upphandlande myndigheten och enheten riskerar att bli ersättningskyldig gentemot flera leverantörer. Luftfartsverket vill även framhålla att samma upphandling kan komma att bli föremål för flera successiva ansökningar om överprövning.

### **3.8 Övriga frågor om överprövning**

#### *Förlängd avtalsspärr*

Luftfartsverket tillstyrker förslaget i denna del och anser att reglerna om förlängd avtalsspärr i upphandlingslagarna inte bör ändras.

#### *Överprövning av avtals giltighet och överprövning av upphandling*

Luftfartsverket delar bedömningen i utkastet att ett ingånget avtal även i fortsättningen bör förhindra överprövning av en upphandling.

#### *Ny möjlighet att upphandla utan föregående annonsering*

Luftfartsverket delar bedömningen i utkastet att uppräknningen i direktiven av de situationer då förhandlat förfarande utan föregående annonsering får användas är uttömmande och att det därför troligtvis inte finns utrymme att för direktivstyrda upphandlingar införa en ny möjlighet att använda ett sådant förfarande när en upphandling överprövas.

2021-03-29

**Finansdepartementet**  
Avdelningen för offentlig förvaltning  
Enheten för offentlig upphandling

När det gäller frågorna om täckningsköp på det icke-direktivstyrda området, som behandlas i Förenklingsutredningen, ser Luftfartsverket fram emot att förslag presenteras.

#### *Tidsfrist för ansökan om överprövning av ett avtals giltighet*

Luftfartsverket tillstyrker förslaget att om en upphandlande myndighet eller enhet har publicerat en icke-direktivstyrd efterannons i en registrerad annonsdatabas, ska ansökan om överprövning av ett avtals giltighet ha kommit in till förvaltningsrätten innan 30 dagar har gått från det att annonsen publicerades.

### **3.9 Skadestånd**

Luftfartsverket har inget att erinra mot att det överlämnas åt de allmänna domstolarna att närmare pröva i vilka situationer rättegångskostnader kan medges. En lagregel som helt begränsar möjligheten till ersättning för rättegångskostnader kan strida mot rättsmedelsdirektivens bestämmelser om skadestånd och den unionsrättsliga effektivitetsprincipen (NJA 2018 s. 1127).

Det ska dock nämnas att det i dagsläget inte finns någon generell rätt för leverantörer att få sina rättegångskostnader ersatta vid bifall till en ansökan om överprövning. Luftfartsverket anser dock att det råder viss obalans mellan upphandlande myndigheter/enheter och leverantörer eftersom den upphandlande myndigheten/enheten inte har någon motsvarande rätt att kräva skadestånd för rättegångskostnader.

### **3.10 Fristen för att ansöka om skadestånd bör anpassas till EU-rätten**

Luftfartsverket har inget att erinra mot förslaget att fristen för att ansöka om skadestånd anpassas till EU-rätten. Luftfartsverket vill dock framhålla att förslaget kan skapa en viss otydlighet för upphandlande myndigheter och enheter utifrån att det inte blir en fast tidpunkt då fristen börjar löpa, utan den tidpunkt då leverantören fick kännedom om eller borde ha fått kännedom om att ett avtal har slutits, vilket lämnar ett tidsspän inom vilken fristen kan börja löpa. Detta skapar en otydlighet kring när en sådan frist de facto har löpt ut.

### **3.11 Annonsering av icke-direktivstyrda upphandlingar**

Luftfartsverket anser inte att de fördelar som kan uppnås med att efterannonsera upphandlingar under 100 000 kronor kan anses överväga de nackdelar som det föranleder för den upphandlande myndigheten och enheten i fråga om ökad arbetsinsats, administration m.m.

2021-03-29

**Finansdepartementet**  
Avdelningen för offentlig förvaltning  
Enheten för offentlig upphandling

Luftfartsverket tillstyrker således förslaget avseende att efterannonsering inte ska behöva göras vid upphandlingar under 100 000 kronor.

### **3.12 Tidsfrister vid uteslutning av en leverantör**

Luftfartsverket har inget att erinra mot att tidsfrister vid uteslutning av en leverantör anpassas till EU-rätten.