



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I UPPSALA**

Enhet 2

DOM
2015-12-10
Meddelad i
Uppsala

Mål nr
2484-15 E

FÖR KÄNNEDOM

SÖKANDE

Celab Communications AB, 556197-1291

Ombud:

Advokat Susanne Wiklund
Advokatfirman Kjällgren AB
Box 1
451 15 Uddevalla

MOTPART

Swedavia Airport Telecom AB, 556951-8193

Ombud:

Advokat Ulrica Salomon
jurist Peter Olivecrona
Advokatfirman Lindahl KB
Box 1065
101 39 Stockholm

SAKEN

Upphandling

DOMSLUT

Förvaltningsrätten avslår yrkandet om editionsföreläggande.

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning av avtals giltighet.

KONKURRENSVERKET	
2015-12-11	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

Dok.Id 165346

Postadress
Box 1853
751 48 Uppsala

Besöksadress
Kungsgatan 49

Telefon
018-431 63 00
E-post: forvaltningsratteni uppsala@dom.se

Telefax
018-431 63 43

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00-16:00

BAKGRUND

Swedavia Airport Telecom AB (Airport Telecom) har den 22 december 2014 ingått ramavtal (avtalet) med Swedish Radio Supply AB (SRS). Avtalet avser hård- och mjukvara för ett kommunikationssystem (Airport Radio) på Stockholm Arlanda Airport (Arlanda) och Stockholm Bromma Airport (Bromma).

YRKANDEN M.M.

Celab Communications AB (Celab) ansöker om överprövning av avtalets giltighet och yrkar att avtalet ska förklaras ogiltigt. Celab framställer även editionsyrkande om att Airport Telecom ska föreläggas att till förvaltningsrätten i omaskerat skick ge in hela avtalet, inklusive bilagor. Till stöd för sin talan anför Celab i huvudsak följande.

Airport Telecom är ett helägt dotterbolag till Swedavia Real Estate AB som i sin tur är ett helägt dotterbolag till Swedavia AB (Swedavia). Swedavia är ett helägt statligt bolag med uppdrag att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser. Enligt Swedavias årsredovisning för räkenskapsåret 2013 sker detta genom att Swedavia äger, driver och utvecklar tio flygplatser i Sverige, däribland Arlanda och Bromma. Verksamheten organiseras och bedrivs i en flygplatsverksamhet och en fastighetsverksamhet.

Swedavia har tidigare under flera år försökt att upphandla ett markradiosystem för Arlanda och Bromma. Efter en kammarrättsdom i december 2012 tvingades Swedavia att göra om sin upphandling. Upphandlingen genomfördes med ett förhandlat förfarande enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, LUF. I ett senare meddelat tilldelningsbeslut antog Swedavia anbudet från SRS. Förvaltningsrätten biföll därefter Celabs ansökan om överprövning i en dom den 28 mars 2014 i mål nr 5493-13 och förordnade att upphandlingen skulle rättas. En tid därefter meddelade Swedavia att upphandlingen avbrutits.

Swedavia har löst behovet av ett nytt markradiosystem genom att låta dotterdotterbolaget Airport Telecom upphandla markradiosystemet och i någon form upplåta det till Swedavia. Airport Telecom har genom direktupphandling köpt Airport Radio av SRS. Upphandlingen har inte annonserats. Kontraktsvärdet för Airport Radio är betydande och avser löpande arbete och installationer av ett stort antal tekniska komponenter på ett flertal platser.

Det är av vikt att notera att avtalet omfattar ett i princip identiskt markradiosystem jämfört med det som Swedavia tidigare försökt upphandla. När man jämför handlingarna från den tidigare upphandlingen med nuvarande avtal och dess specifikation framgår tydligt att det är fråga om samma affär och anskaffning av samma produkter och tjänster. Det är alltså inte fråga om ett annat allmänt tillgängligt nät av annan karaktär eller omfattning än det som tidigare avsetts att upphandla.

Markradiosystemet som avtalet omfattar är, liksom vid tidigare upphandlingar, ett system som syftar till att Swedavia ska kunna tillhandahålla ett kommunikationssystem för egen del och olika entreprenörer som är aktuella för driften av flygplatserna. Såsom Airport Telecom uppger är ett markradiosystem oundgängligen nödvändigt för att Swedavia ska få bedriva sin flygplatsverksamhet. Det huvudsakliga syftet med markradiosystemet är således att tillgodose koncernmoderbolagets, d.v.s. Swedavias, behov. Detta framgår även av Airport Telecoms egen argumentation, inte minst i den tidigare frågan om interimistiskt beslut och i frågan om att avtalet inte ska ogiltigförklaras med hänsyn till allmänintresset av att upprätthålla flygplatsverksamheten.

Airport Radio är inte avsett för vanliga flygresenärer. Inte heller är systemet utformat för att användas utanför flygplatsområdet då dess täckning endast omfattar själva flygplatsområdena och intilliggande områden nära banorna. Samtliga aktörer som Airport Telecom räknar upp som användare av Airport

Radio är leverantörer som finns på plats på flygplatsen för att på ett eller annat sätt bedriva flygplatsverksamhet.

Upphandlingen av Airport Radio är upphandlingspliktigt enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, LOU. Upphandlingen syftar i sin helhet, eller i vart fall till helt övervägande del, till att tillgodose den egna verksamhetens behov. Undantaget i 1 kap. 4 § LOU är inte tillämpligt. Swedavias förfarande, biträtt och genomfört av dotterdotterbolaget, är ett medvetet åsidosättande av LOU. Avtalet är en otillåten direktupphandling och ska förklaras ogiltigt. Det är uppenbart att Celab, som rätteligen skulle ha tilldelats kontraktet vid den första upphandlingen, riskerar att lida skada om avtalet får bestå.

Det föreligger inte tvingande hänsyn till ett allmänintresse för att avtalet om Airport Radio ska få bestå. Nu aktuellt kontrakt är ett ramavtal med ett stort kontraktsvärde som avser löpande anskaffning av varor och tjänster under tre år med maximalt 24 månaders förlängning. Det handlar inte bara om inledande installationer utan även om löpande arbete och installationer under en lång tid samt löpande tillhandahållande av nya komponenter. Airport Telecom har själv angett att den kommunikation som krävs för flygtrafiken under en tid framöver kan bedrivas med det befintliga systemet.

En ogiltigförklaring av avtalet innebär inte att tidigare installerad utrustning måste bytas ut eller tas bort. Däremot måste det ekonomiska utfallet av transaktionerna återställas och en ny upphandling måste ske. En ny upphandling skulle ta viss tid och de direktupphandlingar som är nödvändiga under tiden upphandlingen pågår kan möjligtvis vara nödvändiga av tvingande hänsyn till allmänintresset av fungerande flygtrafik. Det är dock inte skäl för att låta ett maximalt fem år långt avtal till betydande värde bestå när upphandlingsreglerna åsidosatts på ett så flagrant sätt. Det finns också an-

ledning att befara att Airport Telecom kommer att fortsätta att anskaffa markradiosystem för andra flygplatser på samma sätt.

Avtalet mellan Airport Telecom och SRS kan antas ha betydelse som bevis för att Airport Telecom genom otillåten direktupphandling har överträtt reglerna om annonserad upphandling i LOU. Av avtalet framgår upphandlingens omfattning och karaktär. Därigenom framgår även att det är fråga om ett markradiosystem för Swedaviakoncernens eget behov och inte ett kontrakt som medför att undantagsregeln i 1 kap. 4 § LOU är tillämplig. Kostnaden för det direktupphandlande systemet har sekretessbelagt vad gäller priserna. Ett offentliggörande skulle sannolikt visa att skälet för att avbryta upphandlingen var en skrivbordskonstruktion för att kunna direktupphandla systemet från SRS.

Airport Telecom anser att ansökan ska avslås och anför i huvudsak följande till stöd för sin inställning.

Airport Telecom är ett helägt dotterbolag till Swedavia Real Estate AB som i sin tur är ett helägt dotterbolag till Swedavia. Airport Telecom bildades i december 2013 och påbörjade sin verksamhet den 1 april 2014. Airport Telecom ska enligt sin verksamhetsbeskrivning i korthet utveckla, äga, nyttja och förvalta infrastruktur för kopparnät, fibernät, teknikrum och datorhallar på samtliga Swedavias flygplatser och i anslutning till Swedavias verksamhet.

Airport Telecom tillhandahåller ett vitt spektrum av teletjänster och har ett väl utbyggda fiber- och kopparnät samt olika typer av radiobaserade telenät. Airport Telecom är ansvarig för i princip alla telenät och teletjänster på Swedaviakoncernens flygplatser. Verksamheten inom Airport Telecom bedrevs under åren som föregick bolagets bildande som en särskild affärsenhet inom Swedaviakoncernen. Orsaken till att bolaget bildades var den ökande

kommersiella potential som Swedaviakoncernen identifierat för olika typer av teletjänster på flygplatsområdena.

Airport Telecom har lämnat in en ansökan till Transportstyrelsen om driftsgodkännande av Airport Radio för kommunikation på manöverområdena på Arlanda och Bromma. Om ett driftsgodkännande inte skulle erhållas, eller dra ut på tiden, kommer Airport Radio att drivas helt mot övriga kundgrupper på kommersiell basis. Kommunikationen på manöverområdena kan under en tid framöver bedrivas med det befintliga systemet, vilket vid behov skulle kunna ersättas med ett särskilt system. Sammantaget har Airport Radios tänkta användning manöverområdena en underordnad betydelse.

Airport Radio är baserat på en teknisk standard för radiokommunikation och kan användas för kommunikation mellan fasta eller bärbara enheter på flygplatsområdena samt för kommunikation med andra telenät i Sverige, t.ex. för att ringa till vanliga telefonnummer. Airport Radio är med andra ord jämförbart med ett mobilnät som täcker flygplatsområdena. Airport Telecom bedriver sin verksamhet som teleoperatör med tillstånd från Post- och telestyrelsen.

Airport Telecom tillhandahåller teletjänster via Airport Radio till ett flertal externa kunder. Exempel på kunder är bolag som bedriver marktjänster åt flygverksamheten och flyg- och vaktbolag. Aktörer vars anställda befinner sig ute på flygplatsernas manöverområden och rullbanor är av säkerhetsskäl skyldiga att använda antingen Airport Radio eller flygplatsernas äldre markradiosystem för sin kommunikation. Majoriteten av Airport Telecoms befintliga och potentiella kunder är bolag utanför Swedaviakoncernen och kretsen av kunder är öppen. Airport Radio är publikt och teletjänsterna tillhandahålls för allmänheten på icke-diskriminerande och kommersiella villkor i vinsmaximerande syfte.

Airport Telecom har anmält sin verksamhet i enlighet med 2 kap. 1 § lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation, LEK. Av Post- och telestyrelsens (PTS) vägledning framgår att det utmärkande draget för ett publikt telenät eller teletjänster som tillhandahålls allmänheten är att gruppen av potentiella kunder inte är sluten, utan att det är möjligt för en vidare krets att ansluta sig. Av Kammarrätten i Stockholms dom i mål 143-10 framgår att teleundantagets tillämplighet inte förutsätter att kunderna är konsumenter.

Airport Radio används främst för röstsamtal. Ett företag som efterfrågar röstsamtal kan välja mellan Airport Radio eller exempelvis ett vanligt mobilnät. Endast en liten andel av antalet användare verkar på flygplatsernas manöverområden där de är skyldiga att använda ett system som är godkänt för sådana ändamål. Användningen på manöverområdena är därför inte kommersiellt avgörande för Airport Telecom.

Airport Radios huvudsakliga konkurrensfördel är inte priset utan de särskilda funktionerna som systemet har. Vidare kan systemet integreras mot exempelvis det fasta telenätet eller andra radiobaserade nät. För många företag innebär dessa funktioner betydande mervärden. Det är givetvis företag med verksamhet på en eller båda flygplatserna eller i deras närhet som kan tänkas vara intresserade av att ansluta sig eftersom Airport Radio har begränsad geografisk täckning. Detta påverkar dock inte kategoriseringen av nätet eller tjänsterna enligt vare sig 1 kap. 4 § LOU eller LEK.

Användare av Airport Radio kan nå andra användare med extremt hög tillförlitlighet jämfört med ett vanligt mobilnät. Det finns ett flertal konkurrenter vars telenät har täckning på båda flygplatserna, t.ex. TeliaSonera och Telenor. Airport Telecom konkurrerar direkt med dessa operatörer om kunder. Celabs påstående om att Airport Radio är ett internt telenät för de egna behoven är felaktigt. Avtalet omfattas av teleundantaget i 1 kap. 4 § LOU. Det är ostridigt att avtalets kontraktsvärde överstiger gällande direktupp-

handlingsgränser i LOU. Mot bakgrund av att avtalet inte omfattas av LOU och det kritiska läget på flygplatserna har leverans enligt avtalet skett mycket skyndsamt.

Även om förvaltningsrätten skulle finna att undantaget i 1 kap. 4 § LOU inte är tillämpligt ska avtalet bestå på grund av tvingande hänsyn till allmänintresse. Markradiosystem används av ett flertal kritiska aktörer på Arlanda och Bromma, inklusive flyg- vakt- och bränslebolag samt bolag som bedriver marktjänster för flygverksamheten. Markradio används för att koordinera de centrala delarna av flygplatsernas verksamhet och är avgörande för fungerande trafik. Avbrott i kommunikationerna skulle medföra störningar i flygtrafiken och allvarliga risker för flygsäkerheten. Skadorna vid störningar eller minskad trafik skulle vara ytterst kännbar i hela landet. Fungerande och säkra flygtransporter till Arlanda och Bromma är av mycket stort allmänintresse.

Följden av att ett avtal ogiltigförklaras enligt 16 kap. 13 § LOU är att avtalet också är att anses som avtalsrättsligt ogiltigt. Huvudregeln är då att eventuellt redan utförda prestationer ska gå åter. I nuvarande fall är det fullt möjligt att montera ned den fysiska utrustningen som levererats och återföra den till SRS. Detta skulle innebära en fullständig återgång till det äldre markradiosystemet på båda flygplatserna. En särskild problematik är att Airport Telecom inte har kontroll över en stor del av de terminaler som användes i det äldre systemet, då dessa terminaler ägs av kunderna. För de kunder som har gjort sig av med sina terminaler i samband med övergången till Airport Radio blir en återgång omöjlig.

För det fall Airport Radio skulle stängas ned blir det nödvändigt att omedelbart begränsa flygtrafiken. Såväl Arlanda som Bromma har äldre markradiosystem i bruk. Dessa system har idag inte tillräcklig kapacitet och kan inte hantera det antal användare som krävs. På grund av systemens ålder är det

inte heller möjligt att uppgradera systemen för att möta dagens behov. På Bromma har det under den sista tiden innan driftsättningen av Airport Radio förekommit betydande störningar i markradiosystemet, vilket är ytterst allvarligt.

Det är inte möjligt att bedriva flygtrafik av dagens omfattning på Arlanda och Bromma med de äldre markradiosystemen. Utan Airport Radio i drift skulle flygtrafiken på i första hand Bromma behöva minskas markant för att inte äventyra flygsäkerheten. Den avgörande betydelse som avtalet har för säkerhet och funktion i den svenska flygtrafiken innebär att det finns ett sådant tvingande hänsyn till allmänintresse som leder till att avtalet måste bestå även om förvaltningsrätten skulle komma fram till att det föreligger grund för ogiltighet. Avtalet är i allt väsentligt redan fullgjort.

DOMSKÄL

Förvaltningsrätten har först att ta ställning till vilken lag som upphandlingen omfattas av.

Tillämplig lagstiftning

Enligt 1 kap. 3 § LOU gäller inte LOU för upphandling som omfattas av LUF. Om ett kontrakt som avser både en verksamhet inom LOU samt en verksamhet inom LUF, och det inte går att avgöra vilken verksamhet som kontraktet huvudsakligen avser, ska LOU tillämpas (1 kap. 26 § LUF). Av 1 kap. 10 § 2 p. LUF framgår att en verksamhet omfattas av LUF om den består av utnyttjande av ett geografiskt område i syfte att ge tillgång till flygplatser, hamnar eller andra terminaler för transporter i luften eller till havs eller på inre vattenvägar.

Verksamhet som avser att ge tillgång till flygplatser, dvs. själva infrastrukturen, som t.ex. landningsbanor, ankomsthallar, anordningar för lagerhållning av gods, frakt- och bagagehantering och påfyllande av bränsle för flygplan är försörjningsverksamhet enligt 1 kap. 10 § LUF. Verksamhet som är

nödvändig för att upprätthålla driften av den infrastrukturen bör också omfattas, t.ex. underhåll av landningsbanor, kajer, fordon och maskiner som används för att utföra nödvändiga flygplatsaktiviteter (Rosén Andersson H. m.fl., Lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, En kommentar, 2015 s. 53).

I artikel 8 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG (försörjningsdirektivet) anges att det finns en icke uttömmande förteckning över upphandlande enheter enligt detta direktiv i bilagorna I-X. Enligt bilaga X ska allmänna flygplatser som drivs enligt luftfartslagen (1957:297) räknas som upphandlande enheter.

I målet har kommit fram att Airport Telecom är ett helägt dotterbolag till Swedavia Real Estate AB som i sin tur är ett helägt dotterbolag till Swedavia. Swedavia är ett helägt statligt bolag som äger, driver och utvecklar flygplatser i Sverige. Arlanda och Bromma är två av dessa flygplatser. Mot denna bakgrund måste den flygplatsverksamhet som Swedavia bedriver på Arlanda och Bromma anses omfattas av LUF (1 kap. 10 § LUF). Vidare får Swedavia, med tanke på koncernstrukturen, anses kunna utöva ett bestämmande inflytande över Airport Telecom och dess verksamhet.

Airport Telecom uppger att verksamheten som numera bedrivs av Airport Telecom tidigare bedrevs av en särskild affärsenhet inom Swedavia. Enligt förvaltningsrättens mening kan sättet som en upphandlande enhet har valt att bygga upp sin koncernstruktur på inte i sig påverka om LUF eller någon annan lag ska tillämpas på en upphandling.

Celab och Airport Telecom är ense om att ett fungerande markradiosystem är en förutsättning för att flygtrafik ska kunna bedrivas på Arlanda och Bromma. Vidare har Airport Telecom vid upprepade tillfällen framhållit att flygtrafiken till och från aktuella flygplatser påverkas om avtalet ogiltigför-

klaras och Airport Radio stängs ned. Dessa omständigheter talar enligt förvaltningsrättens mening starkt för att Airport Radio har en viktig roll i den flygplatsverksamhet som bedrivs.

Airport Telecom har dock även hävdat att kommunikationen på manöverområdena under en tid kan bedrivas med det befintliga systemet. Å andra sidan gör Airport Telecom samtidigt gällande att avtalet har väsentlig betydelse för flygtrafiken på Arlanda och Bromma. Celab anför att det markradiosystem som Swedavia tidigare försökt upphandla enligt LUF avsett ett nästan identiskt markradiosystem. Airport Telecom har också medgett att det är riktigt att det nu aktuella avtalet och dess specifikationer avseende kontraktsföremålet i stor utsträckning överensstämmer med förfrågningsunderlaget i Swedavias tidigare upphandling. Förvaltningsrätten anser att detta talar för att Swedavia, åtminstone tidigare, ansett att upphandling av ett nytt markradiosystem bör omfattas av LUF.

Mot bakgrund av det som kommit fram i målet får Airport Radio anses vara starkt relaterad till Arlanda och Brommas infrastruktur och transporten av passagerare (jfr. EU-domstolens avgörande i mål C-247/89, ANA-EP). Även med beaktande av det som Airport Telecom anført om Airport Radios kommersiella potential m.m. finner förvaltningsrätten att upphandlingen av Airport Radio huvudsakligen får anses avse den flygplatsverksamhet som Swedavia bedriver på Arlanda och Bromma. Med andra ord ska LUF tillämpas vid bedömningen av om avtalet ska förklaras ogiltigt eller inte. Förvaltningsrätten noterar att det inte finns något undantag i LUF som motsvarar det s.k. teleundantaget i 1 kap. 4 § LOU.

Upphandlingens förenlighet med LUF

Celab uppger att avtalet har ett stort kontraktsvärde. Airport Telecom har anført att det är ostridigt att avtalets kontraktsvärde överstiger gällande di-

rektupphandlingsgränser i LOU. Det har inte kommit fram något som tyder på att avtalets kontraktsvärde skulle understiga de tröskelvärden som anges i 1 kap. 2 § LUF. Mot denna bakgrund och med hänsyn till det som i övrigt lagts fram får det anses vara utrett att upphandlingen faller utanför 15 kap. LUF:s tillämpningsområde (15 kap. 1 § LUF).

Airport Telecom har inte kommenterat det som Celab uppgett om att upphandlingen av Airport Radio genomförts utan annonsering. Denna uppgift får därför anses vara riktig. Enligt 7 kap. 1 § LUF ska en upphandlande enhet som avser att tilldela ett kontrakt eller ingå ett ramavtal annonsera upphandlingen om inte något annat följer av 4 kap. 2 § LUF.

I 4 kap. 2 § LUF anges de situationer då en direktupphandling får ske enligt LUF. Eftersom det är en undantagsregel ska den tillämpas restriktivt och det är den upphandlande enheten som har bevisbördan för att bestämmelsen är tillämplig (Rosén Andersson H. m.fl., anförnt arbete s. 246).

Airport Telecom har uppgett att det förekommit betydande störningar i markradiosystemet innan driftsättningen av Airport Radio och att avtalet varit nödvändigt för att avhjälpa kapacitetsbrist. I målet har framgått att Swedavia tidigare påbörjat en upphandling av ett närmast identiskt markradiosystem, men att den upphandlingen avbröts. Enligt förvaltningsrätten tyder denna omständighet på att moderbolaget i den koncern som Airport Telecom tillhör haft kännedom om att Arlanda och Bromma behövde ett nytt markradiosystem.

Ett undantag från kravet på annonsering är att det varit absolut nödvändigt att tilldela kontraktet, men att det förelegat synnerlig brådska orsakad av omständigheter som inte kunnat förutses som gjort en föregående annonsering omöjlig (4 kap. 2 § 4 p. LUF). Förvaltningsrätten anser inte att det som kommit fram i målet visar att förutsättningarna för detta undantag är upp-

fyllda. Airport Telecom har inte heller anfört, än mindre visat, att något annat av undantagen från annonseringsskyldigheten i 4 kap. 2 § LUF är uppfyllt.

Mot denna bakgrund finner förvaltningsrätten att Airport Telecom har slutit avtalet i strid mot annonseringsskyldigheten i 7 kap. 1 § LUF. Enligt 16 kap. 13 § LUF ska därför avtalet förklaras vara ogiltigt.

Förutsättningar för att låta avtalet bestå

I 16 kap. 14 § LUF anges att avtal ska få bestå, trots att förutsättningarna för ogiltighet i 13 § är uppfyllda, om det finns tvingande hänsyn till ett allmänintresse. Av förarbetena (prop. 2009/10:180 s. 137 ff.) till bestämmelsen framgår bl.a. följande. Hänsyn som EU-domstolen bedömt som tvingande i sin praxis är t.ex. allmän ordning och säkerhet och skydd för människors liv och hälsa. Avsikten är att bestämmelsen ska tolkas restriktivt och det är endast exceptionella omständigheter som ska medföra att ett avtal får bestå. Det ligger i sakens natur att den som åberopar att en sådan undantagssituation föreligger också har bevisbördan för detta.

Airport Telecom har å ena sidan uppgett att kommunikationen på manöverområdena under en tid kan bedrivas med befintliga markradiosystem. Å andra sidan har bolaget hävdat att det inte är möjligt att bedriva flygtrafik av dagens omfattning på Arlanda och Bromma med de äldre systemen. Vidare har Airport Telecom uppgett, vilket inte Celab invänt mot, att det förekommit betydande störningar i de äldre markradiosystemen och att Airport Radio är i funktion på båda flygplatserna. Celab har uppgett att ett fungerande markradiosystemet på aktuella flygplatser är av avgörande betydelse för driften av flygledningen och för flygsäkerheten.

Förvaltningsrätten konstaterar att det är utrett i målet att en förhållandevis stor andel av inrikes - och utrikesflygtrafiken i Sverige är beroende av Ar-

landa och Bromma. Med andra ord fyller fungerande och säker flygtrafik på dessa flygplatser en viktig samhällsfunktion. Om avtalet förklaras ogiltigt skulle Arlanda och Bromma, under en övergångsperiod, få klara sig med de äldre markradiosystemen. Även om Airport Telecom, till viss del, lämnat motstridiga uppgifter saknas anledning att ifrågasätta de uppgifter som lämnats om bl.a. kapacitetsbrist i de äldre markradiosystemen och störningar vid användandet av dessa. Med hänsyn till det som Celab och Airport Telecom anfört och den utredning som lagts fram får det vidare anses vara utrett att en återgång till de äldre markradiosystemen skulle påverka flygtrafiken och flygsäkerheten på Arlanda och Bromma negativt. Detta berör i sin tur, både direkt och indirekt, väldigt många företag och privatpersoner.

Enligt förvaltningsrättens mening påverkar markradiosystemets funktion och tillförlitlighet på Arlanda och Brommas i allra högsta grad människors liv och hälsa. Dessutom är det stora grupper i samhället som skulle drabbas om flygsäkerheten äventyras eller om flygplatsverksamheten på Arlanda och Bromma måste begränsas. Sammantaget får det därför anses föreligga sådana omständigheter i målet som omfattas av begreppet tvingande hänsyn till ett allmänintresse. Därmed finns skäl enligt 16 kap. 14 § LUF för att låta avtalet få bestå, vilket innebär att avtalet inte ska förklaras vara ogiltigt. Ansökan om överprövning av avtalets giltighet ska då avslås.

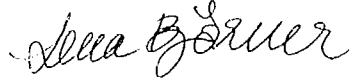
Editionsyrkandet

Celab yrkar att förvaltningsrätten ska förelägga Airport Telecom att till förvaltningsrätten ge in hela det aktuella avtalet med bilagor utan maskering. Till stöd för yrkandet anges i huvudsak att avtalet kan antas ha betydelse som bevis för att Airport Telecom genomfört en otillåten direktupphandling.

Förvaltningsrätten har kommit fram till att Airport Telecom agerat i strid mot 7 kap. 1 § LUF genom att teckna avtal med SRS utan föregående annonsering. Därmed har avtalet och dess bilagor inte någon betydelse som

bevis för att Airport Telecom genomfört en otillåten direktupphandling. Yr-
kandet om editionsföreläggande ska därför avslås.

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



Lena Björner

rådman

Målet har handlagts av föredraganden Anderz Eriksson.

