



SVEA HOVRÄTT
Avdelning 02
Rotel 020113

DOM
2021-06-24
Stockholm

Mål nr
T 6940-19

Sid 1 (12)

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Falu tingsrätts dom 2019-05-22 i mål T 3780-17, se bilaga A

PARTER

Klagande

Nordic Railway Construction Sverige AB, 556580-8846
c/o NRC AB
Box 1005
172 21 Sundbyberg

Ombud: Advokaterna Mattias Wittgren, Anna Palmgren och Lovisa Perneryd
Kilpatrick Townsend & Stockton Advokat KB
Box 5421
114 84 Stockholm

Motpart

Staten genom Trafikverket, 202100-6297
781 89 Borlänge

Ombud: Advokaterna Eva Westberg Persson och Johan Bengtsson
Foyen Advokatfirma KB
Box 7229
103 89 Stockholm

SAKEN

Fordran

HOVRÄTTENS DOMSLUT

1. Hovrätten fastställer tingsrättens domslut.
2. Nordic Railway Construction Sverige AB ska ersätta Staten genom Trafikverket för dess rättegångskostnad i hovrätten med 280 180 kr, varav 280 000 kr avser ombudsarvode, jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Dok.Id 1701607

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 00
E-post: svea.hovratt@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

YRKANDEN I HOVRÄTTEN

Nordic Railway Construction Sverige AB (NRC) har yrkat bifall till sin talan vid tingsrätten. Vad gäller ränta har NRC i första hand yrkat ränta i enlighet med vad som anges i tingsrättens dom (se sidan 2). I andra hand, för det fall NRC:s talan skulle bifallas endast delvis, har NRC yrkat ränta enligt 6 § räntelagen beräknad på följande sätt:

- (i) avseende EK 1, på 2 771 972 kr från den 4 maj 2017,
- (ii) avseende EK 2, på 1 413 773 kr från den 6 juni 2016,
- (iii) avseende EK 3, på 2 894 793 kr från den 13 november 2017,
- (iv) avseende EK 4, på 18 614 889 kr från den 13 november 2017,
- (v) avseende EK 5, på 1 490 067 kr från den 4 maj 2017 och på 853 723 kr från den 13 november 2017,
- (vi) avseende EK 6, på 4 872 687 kr från den 4 maj 2017, och
- (vii) avseende EK 7, på 2 000 000 kr från den 4 maj 2017 och på 144 646 kr från den 13 november 2017.

NRC har vidare yrkat befrielse från skyldigheten att ersätta Staten genom Trafikverket (Trafikverket) för dess rättegångskostnad vid tingsrätten och för egen del yrkat ersättning för sina rättegångskostnader där.

Trafikverket har motsatt sig att tingsrättens dom ändras. Trafikverket har vitsordat kapitalbeloppet och sättet att beräkna ränta.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i hovrätten.

PARTERNAS TALAN OCH UTREDNINGEN I HOVRÄTTEN

Parterna har återopat samma omständigheter till stöd för sin talan och utvecklat sin talan på i huvudsak samma sätt som vid tingsrätten.

Till förtydligande av vissa uppgifter som redovisas på sidan 4, 9 och 10 i tingsrättens dom har NRC anfört följande. NRC gör gällande att Trafikverket sedan oktober 2014 har känt till att stora aktörer i branschen har gjort samma tolkning som NRC av den bestämmelse som finns i det omtvistade stycket i § 6.15 i parternas avtal. Vidare har Trafikverket känt till NRC:s tolkning av bestämmelsen sedan i vart fall december 2015 (vilket framgår av att Trafikverket vid den tidpunkten ändrade lydelsen av § 6.15 i

samband med EK 3) eller januari 2016 (eftersom NRC vid den tidpunkten framställde krav på ersättning). Det borde emellertid ha stått klart för Trafikverket hur NRC tolkade bestämmelsen redan under sommaren 2015, eftersom NRC då meddelade Trafikverket att bolaget ville ha underlag beträffande material som Trafikverket tillhandahöll.

Trafikverket har inte haft någon erinran mot dessa förtydliganden.

Parterna har åberopat i huvudsak samma bevisning som vid tingsrätten.

HOVRÄTTENS DOMSKÄL

Disposition av hovrättens domskäl

Hovrättens domskäl inleds med en redovisning av vissa rättsliga utgångspunkter av betydelse för tvisten. Därefter följer en presentation av den i målet centrala avtalsbestämmelsen i parternas avtal och parternas syn på hur denna bestämmelse ska förstås. Hovrättens redovisar därefter sin tolkning av bestämmelsen och tar därvid sin utgångspunkt i en tolkning som bygger på objektiva grunder. Hovrätten beaktar emellertid även om det finns omständigheter vid sidan om avtalets ordalydelse och systematik som bör inverka på tolkningen.

Rättsliga utgångspunkter

Högsta domstolen har i ett flertal fall uttalat sig om tolkningen av de allmänt tillämpade standardavtalen på entreprenadrättens område. Tolkningen av villkor i dessa avtal ska bygga på objektiva grunder, om det saknas en gemensam partsavsikt och det inte heller finns några omständigheter vid sidan av avtalstexten som kan klargöra hur parterna uppfattade ett omtvistat villkor. Utgångspunkten är i så fall det omtvistade avtalsvillkorets ordalydelse. När ordalydelsen ger utrymme för olika tolkningar, eller när ordalydelsen inte ger något besked alls, ska ledning i stället sökas i systematiken och de övriga villkoren i standardavtalet. Bestämmelserna i avtalet är avsedda att utgöra ett sammanhängande system. När inte heller avtalets systematik ger någon ledning ska avtalsvillkoret tolkas i ljuset av dispositiv rätt. Ytterst och sist måste

en mer övergripande rimlighetsbedömning göras. (Se bl.a. NJA 2014 s. 960 och NJA 2015 s. 862 p. 12.)

Även vad gäller andra avtal, beträffande vilka en gemensam partsvilja saknas, är avtalets ordalydelse utgångspunkten för tolkningen. Andra relevanta tolkningsdata kan vara avtalets systematik och det aktuella avtalsvillkorets samband med övriga villkor, bakgrunden till regleringen, dvs. villkorets syfte, avtalsföremålets natur och ibland parternas ställning. Det är i allmänhet också naturligt att utgå från att ett avtalsvillkor ska fylla en förnuftig funktion och utgöra en rimlig reglering av parternas intressen. (Se NJA 2015 s. 741 p. 10.)

I ett avgörande, vartill NRC har hänfört sig, fann Högsta domstolen att den språkliga analysen av ett avtalsvillkor inte uteslöt någon av de tolkningar som parterna hävdade – men att den tolkning som hävdades av den part som upprättat avtalet inte var naturlig eller rimlig – och domstolen tolkade avtalet på det sätt som motparten gjorde gällande. I det sammanhanget framhöll Högsta domstolen att den part (ett försäkringsbolag) som hade upprättat avtalet måste ha känt till hur villkoret uppfattades på marknaden, men att den ändå inte hade omformulerat villkoret så att det blev tydligt vad som avsågs. (Se NJA 2012 s. 3.)

Det sistnämnda avgörandet är i linje med den så kallade ondtrosregeln (dolusregeln). Enligt den avtalsrättsliga tolkningsregeln kan en part som har känt till att motparten uppfattat ett avtalsvillkor på ett annat sätt än parten själv gör bli bunden av motpartens uppfattning, om parten som insett missförståndet inte har agerat för att reda ut saken (se t.ex. Ramberg och Ramberg, Allmän avtalsrätt, Juno Version 11, avsnitt 9.6). Detta får ses som ett utslag av avtalsparternas allmänna skyldighet att inte agera illojalt mot varandra.

Parternas avtal

Bland kontraktshandlingarna till de entreprenadkontrakt som nu är i fråga finns de entreprenadrättsliga standardavtalen AB 04 eller ABT 06. De avtalsvillkor som tvisten

gäller i förevarande fall återfinns inte i dessa standardavtal utan i de individuella entreprenadkontrakten. Det är emellertid klarlagt att även sistnämnda entreprenadkontrakt i stora delar är standardiserade och att de utgår från mallavtal som Trafikverket har upprättat.

Rubriken för den i målet centrala § 6.15 i parternas entreprenadkontrakt är "Löpande räkning enligt självkostnadsprincipen" och paragrafen hänvisar till AB 04 och ABT 06 kap. 6 § 9. I sistnämnda bestämmelser anges vilken ersättning som utgår till entreprenören när denne ersätts enligt självkostnadsprincipen. I de första styckena i § 6.15 i entreprenadkontrakten anges bl.a. att kostnaden för arbetsledning och entreprenörarvodets storlek ska vara en viss procent av t.ex. kostnaden för material och varor samt för arbetare. Det omtvistade stycket i paragrafen har emellertid en annorlunda formulering än övriga stycken. Där anges att beträffande varor och material som tillhandahålls av beställaren (dvs. Trafikverket) enligt de administrativa föreskrifterna till parternas avtal, "utgår ersättning enligt följande". Därefter anges en annan procentsats avseende kostnaden för arbetsledning och för entreprenörarvodets storlek, när dessa beräknas utifrån material och varor som tillhandahålls av beställaren.

Som exempel kan anges att i EK 1 har § 6.15 den utformning som framgår nedan.

§ 6.15 Löpande räkning enligt självkostnadsprincipen

Kostnader för arbetsledning enligt AB 04 samt ABT 06 kap. 6 § 9 pkt 2, ska vara 9 procent av summan av kostnaderna enligt punkterna 1,3 och 4 samt 4 procent av kostnaderna enligt pkt 5

Entreprenörarvodets storlek enligt AB 04 samt ABT 06 kap. 6 § 9 ska vara 12 procent avseende kostnader enligt punkterna 1-4 och 6-7. På kostnader enligt pkt 5 ska entreprenörarvodet vara 5 procent.

Av entreprenören inhyrda maskiner med förare utgör hjälpmedel enligt pkt 4.
Av entreprenören inhyrd personal utgör arbetare enligt pkt 3.

På material och varor som tillhandahålls av beställaren enligt AFC.1522. samt AFD.1522. Varor som tillhandahålls, utgår ersättning enligt följande. Kostnad för arbetsledning enligt AB 04 samt ABT 06 kap. 6 § 9 punkt 2 ska vara 7 procent av kostnaden enligt kap. 6 § 9punkt 1. Entreprenörarvodets storlek enligt AB 04 kap. 6 § 9 ska vara 7 procent av kostnaden enligt punkt 1.

Parterna är ense om att NRC har haft rätt till ersättning för kontraktsarbeten enligt en i varje entreprenadkontrakt angiven kontraktssumma. NRC menar dock att bestämmelsen i det omtvistade fjärde stycket i § 6.15 (i den uppställning som paragrafen har i det ovan redovisade exemplet) innebär att bolaget har rätt till ytterligare ersättning vid kontraktsarbeten för arbetsledning och entreprenörarvode såvitt gäller material och varor som har tillhandahållits av Trafikverket. Trafikverket menar å sin sida att NRC inte har rätt till ersättning enligt den i bestämmelsen angivna självkostnadsprincipen vid kontraktsarbeten, eftersom dessa arbeten har ersatts genom kontraktssumman. Enligt Trafikverket anger § 6.15 i dess helhet – och således även det omtvistade stycket – endast hur ersättning enligt självkostnadsprincipen ska beräknas. Enligt Trafikverket kan NRC ha rätt till ersättning enligt självkostnadsprincipen vid s.k. ÄTA-arbeten (se t.ex. AB 04 kap. 6 § 7).

Parterna är ense om att det saknas gemensam partsavsikt beträffande innebörden av den i målet omtvistade bestämmelsen.

Hovrättens tolkning av parternas avtal

Enligt hovrätten ska tolkningen av parternas avtal – i linje med vad som anförts ovan – utgå från objektiva grunder. Några omständigheter som talar i en annan riktning är inte för handen. Tvärtom gör sig skälen för en tolkning på objektiva grunder gällande med särskild styrka när det är fråga om ett avtal som tillkommit efter en offentlig upphandling, eftersom det då är angeläget att avtalet tolkas på samma sätt oavsett vilken part som lämnar det vinnande anbudet och oberoende av de olika anbudsgivarnas relation till den upphandlande enheten. Utgångspunkten är således det omtvistade avtalsvillkorets ordalydelse. Om ordalydelsen av det enskilda villkoret inte ger klart besked, får ledning i stället sökas i systematiken och de övriga villkoren i parternas avtal. Även om utgångspunkten är den nu angivna, ska det dock beaktas om det finns andra omständigheter som bör inverka på tolkningen.

Enligt hovrättens bedömning går det inte att utesluta någon av parternas tolkning, om det aktuella stycket i § 6.15 läses isolerat från resten av avtalet. Det aktuella stycket kan – sett för sig – antingen innebära att entreprenören vid kontraktsarbeten har rätt till

ersättning på löpande räkning (enligt självkostnadsprincipen) för arbetsledning och entreprenörarvode beträffande material och varor som tillhandahålls av beställaren eller bara ange hur sådan ersättning ska beräknas när tillhandahållande sker för arbeten där ersättning på löpande räkning kommer i fråga. Det är därför nödvändigt att se till systematiken och övriga villkor i parternas avtal för att förstå hur bestämmelsen i det aktuella stycket ska tolkas.

Som konstaterats ovan ingår parternas entreprenadkontrakt i ett paket med kontraktshandlingar, varibland AB 04 och ABT 06 återfinns. De sistnämnda standardavtalen innehåller ett antal definitioner som måste uppfattas som styrande för de begrepp som används i kontraktshandlingarna, om inte annat anges.

Enligt såväl AB 04 som ABT 06 utgörs en *entreprenad* av ”kontraktsarbeten jämte förekommande ÄTA-arbeten”. *Kontraktsarbete* är ”arbete som enligt kontraktshandlingarna ingår i entreprenörens åtagande”. *ÄTA-arbeten* är ”Ändringsarbete, Tilläggsarbete som står i omedelbart samband med kontraktsarbetena och som inte är av väsentligt annan natur än dessa, samt Avgående arbete”. Begreppet *kontraktssumma* definieras som ”i kontraktshandlingarna angiven ersättning för kontraktsarbetena, exklusive mervärdesskatt”. I AB 04 och ABT 06 kap. 6 § 1 upprepas delvis det sistnämnda genom att det anges att ”Kontraktssumman avser ersättning för kontraktsarbetena”.

I vart och ett av de i målet aktuella entreprenadkontrakten finns en paragraf som är benämnd ”Kontraktssumma” (§ 6.1). Bestämmelserna under § 6.1 i de olika kontrakten anger att kontraktssumman utgörs av ett visst belopp. Enligt vissa kontrakt ska kontraktssumman indexregleras men enligt andra kontrakt ska så inte ske. Vidare är kontraktssumman i vissa fall uppdelad på olika delar av en entreprenad och i vissa fall ska den regleras efter uppmätta mängder. Det förekommer även i bestämmelserna om kontraktssumman regleringar om betydelsen av valutakursförändringar, skatter och avgifter etc.

Det anges emellertid inte i någon av bestämmelserna som reglerar kontraktssumman, att det vid kontraktsarbeten ska utgå ytterligare ersättning för arbetsledning och entreprenörarvode utöver den ersättning som anges i respektive bestämmelse. Enligt hovrättens bedömning ger – i linje med de definitioner som redovisats ovan – § 6.1 i parternas avtal klart uttryck för att vara den reglering i entreprenadkontrakten som anger vilken ersättning som ska utgå vid kontraktsarbeten. Detta ger vid handen att det omtvistade stycket i § 6.15 bör tolkas på det sätt som Trafikverket har gjort gällande, om inte finns andra omständigheter som med tillräcklig styrka talar för NRC:s tolkning och mot Trafikverkets tolkning.

Det kan i det sammanhanget framhållas att NRC har pekat på att det aktuella stycket i § 6.15, i enlighet med vad som redovisats ovan, är formulerat på ett annat sätt än övriga stycken i paragrafen. Enligt bolagets mening utgör stycket en särskild bestämmelse som berättigar entreprenören till ersättning på löpande räkning vid kontraktsarbeten. Vidare har NRC framhållit att det i det aktuella stycket hänvisas till material och varor som ska tillhandahållas av Trafikverket enligt vissa bestämmelser i de administrativa föreskrifterna. NRC har därvid gjort gällande att de åtaganden som framgår i dessa föreskrifter är kontraktsarbeten, varför även det aktuella stycket i § 6.15 avser rätt till ersättning när material och varor tillhandahålls för kontraktsarbeten. – Trafikverket har invänt mot giltigheten av dessa argument.

Vad gäller betydelsen av att det omtvistade stycket i § 6.15 har en annan utformning än de övriga styckena i paragrafen gör hovrätten följande bedömning.

Som redovisats ovan hänvisar § 6.15 i parternas avtal till AB 04 och ABT 06 kap. 6 § 9. I sistnämnda bestämmelser anges vilken ersättning som utgår till entreprenören när denne ersätts enligt självkostnadsprincipen, bl.a. utgår ersättning för material och varor samt för arbetsledning. Dessa bestämmelser utgår från att entreprenörarvudet ska beräknas som en viss procent av andra kostnader, t.ex. kostnaderna för material och varor. Parterna är hänvisade att fastställa hur stor procentsatsen ska vara i sina individuella entreprenadkontrakt. Det framgår vidare i AB 04 och ABT 06 att procentsatsen kan skilja sig åt, beroende på om det är fråga om material och varor som beställaren tillhandahåller jämfört med om så inte är fallet (se AB 04 och ABT 06 kap. 6 § 9 p. 8 a

respektive 8 b). Parterna kan också i de individuella entreprenadkontrakten bestämma att vissa kostnader, som för arbetsledning, ska bestämmas procentuellt på en annan kostnad, t.ex. kostnaden för material och varor.

Hovrätten konstaterar att det således kan förväntas att det i parternas avtal finns en särskild reglering om hur självkostnadsprincipen ska tillämpas i fråga om beräkningen entreprenörarvode såvitt gäller tillhandahållet material och tillhandahållna varor samt att en sådan bestämmelse ska gälla vid sidan om en motsvarande reglering om entreprenörarvode beträffande material och varor som inte tillhandahålls av beställaren. Det är inte heller konstigt att parterna har valt att även låta ersättningen för arbetsledning skilja sig åt ifråga om material och varor som entreprenören skaffar själv, jämfört med sådant som beställaren tillhandahåller.

Det är vidare förklarligt att det aktuella stycket – om ersättningen i fråga om tillhandahållet material och tillhandahållna varor – har fått en annorlunda språklig utformning än övriga stycken i paragrafen. I och med att ersättning enligt självkostnadsprincipen för arbetsledning och entreprenörarvode kan utgå med olika procentsatser beroende på vilka omständigheter som är för handen, är det nödvändigt att definiera i vilka fall de olika procentsatserna ska tillämpas.

Hovrätten konstaterar att det sammantaget är naturligt att det i parternas avtal – i bestämmelserna om tillämpningen av självkostnadsprincipen – finns en särskild och i viss mån avvikande bestämmelse om vilka påslag som ska komma ifråga beträffande material och varor som beställaren tillhandahåller. Det förhållandet att det i det omtvistade stycket även förekommer formuleringen ”utgår ersättning enligt följande” kan inte ensamt ges innebörden att självkostnadsprincipen blir tillämplig i de fall som avses med bestämmelsen. Skillnaden i lydelse är inte av det slag att den annorlunda formuleringen – mot bakgrund av avtalets utformning i övrigt – kan anses innebära att det aktuella stycket skulle berättiga NRC till ersättning utöver kontraktssumman på det sätt som NRC har gjort gällande.

Vad gäller betydelsen av att det omtvistade stycket i § 6.15 hänvisar till material och varor som ska tillhandahållas enligt de administrativa föreskrifterna gör hovrätten följande bedömning.

Om det vore så att sådant material och sådana varor som anges i de administrativa föreskrifterna endast skulle kunna komma i fråga för kontraktsarbeten men inte för ÄTA-arbeten, vore det ett viktigt förhållande att beakta vid tolkningen. I så fall skulle nämligen bestämmelsen i det aktuella stycket av § 6.15 bli betydelselös och överflödig, om den inte handlade om en rätt till kompletterande ersättning vid kontraktsarbeten.

Enligt Trafikverket ska ersättning utgå enligt den aktuella bestämmelsen i § 6.15, om ÄTA-arbeten utförs av NRC med sådant material och sådana varor som tillhandahålls enligt de administrativa föreskrifterna. NRC har vid huvudförhandlingen redovisat som sin uppfattning att bestämmelsen i det aktuella stycket ska tolkas så att ersättning enligt den beräkningsmodell som anvisas däri kan utgå både vid kontraktsarbeten och vid ÄTA-arbeten. Det innebär att även enligt NRC:s inställning kan sådant material och sådana varor som anges i de administrativa föreskrifterna komma ifråga vid utförande av ÄTA-arbeten. Hovrätten konstaterar att bestämmelsen följaktligen inte saknar betydelse för det fall den enbart avser att reglera hur ersättningen ska beräknas vid ÄTA-arbeten.

Enligt vad som har redovisats ovan ger en språklig och systematisk tolkning av parternas avtal vid handen att den tolkning som Trafikverket har anfört är den riktiga. En fråga är då om det likväl finns ändamålsskäl som med styrka talar i en annan riktning. I det sammanhanget kan noteras att Joel Skönvall har uppgett att priset för material och varor kan fluktuera kraftigt under en entreprenadtid, och att NRC därför uppfattat att det var naturligt att ersättningen för arbetsledning och entreprenörarvode har särreglerats på det sätt som NRC gör gällande i målet. Enligt hovrättens bedömning måste det emellertid redan under anbudsfasen ha funnits förutsättningar att beräkna ungefär vilka mängder av tillhandahållet material och tillhandahållna varor som skulle komma i fråga, och utifrån detta ge ett anbud som beaktade de arbetsinsatser som skulle krävas avseende arbetsledning och som innefattade ett rimligt entreprenörarvode. Att priset för material och varor kan förändras, påverkar rimligen inte den

arbetsinsats som krävs för att ta hand om materialet. Hovrätten anser inte att det har framkommit något ändamålsskäl som skulle motivera att en viss del av ersättningen för arbetsledning och entreprenörsarvode ska vara reglerad på ett särskilt sätt enligt vad NRC har angett.

Enligt hovrättens bedömning utgör således den tolkning som Trafikverket har gjort gällande av den omtvistade bestämmelsen en rimlig reglering av parternas mellanhavanden. Den tolkningen överensstämmer väl med bestämmelsens ordalydelse och utgör den tolkning som är bäst förenlig med systematiken och övriga villkor i parternas avtal. Det blir därmed inte aktuellt med en tillämpning av den s.k. oklarhetsregeln. Vidare innebär den tolkning som hovrätten gör av avtalets ordalydelse och systematik att det inte förekommer sådana motstridigheter som föranleder en tillämpning av den reglering om motstridiga uppgifter eller föreskrifter som finns i AB 04 eller ABT 06 kap. 1 § 4.

Det faktum att Trafikverket sedermera har förändrat ordalydelsen av den aktuella paragrafen för att ytterligare tydliggöra att den tar sikte på ÄTA-arbeten, medför inte att tolkningen av den ordalydelse som är aktuell i målet utfaller på något annat sätt än vad som följer av det som redovisats ovan. Detsamma gäller beträffande det förhållandet att Trafikverket till vissa andra entreprenörer i andra entreprenader har betalat ut ersättning som har beräknats utifrån en sådan tolkning av avtalsbestämmelsen som NRC gör gällande i målet.

Slutligen konstaterar hovrätten att frågan om NRC:s rätt till påslag enligt den tolkning som bolaget gör gällande kom till Trafikverkets kännedom under första delen januari 2016. Genom Svante Jonssons uppgifter är det utrett att han då till NRC framförde en invändning mot att NRC skulle ha någon sådan rätt till påslag. Enligt hovrättens bedömning måste det i vart fall därefter ha stått klart för bägge parter att de inte hade samma uppfattning om huruvida NRC hade rätt till den aktuella ersättningen. Det är inte klarlagt att Trafikverkets dessförinnan ska ha känt till NRC:s uppfattning beträffande hur avtalet skulle förstås eller att Trafikverket genom ett illojalt beteende har ingått avtal med NRC utan att undanröja en eventuell missuppfattning hos motparten.

Tvärtom har bägge parter – trots att det i början av 2016 stått klart för dem att de tolkade avtalet på olika sätt – varit beredda att ingå ytterligare ett antal av de nu omtvistade entreprenadavtalen med varandra. Som tingsrätten har konstaterat innebär det ett risktagande från båda parter sida. Händelseförloppet ger även vid handen att den missuppfattning som NRC eventuellt kan ha haft vid ingående av tidigare entreprenadavtal – om att parterna hade en samsyn om att avtalet skulle förstås på det sätt som NRC gör gällande – inte har varit styrande för NRC:s val att ingå avtalen. Med hänsyn till detta, och med beaktande av den bedömning som hovrätten har gjort enligt ovan, saknas det anledning att tolka bestämmelsen på det sätt som NRC har gjort gällande. Detta gäller oavsett om Trafikverket kände till hur en del andra aktörer i branschen ansåg att bestämmelsen borde förstås.

Sammanfattningsvis innebär det ovan anförda att enligt hovrättens bedömning är NRC inte berättigad till ytterligare ersättning på det sätt som gjorts gällande i målet. Tingsrättens domslut ska därför fastställas.

Rättegångskostnader

Vid denna utgång ska NRC ersätta Trafikverkets rättegångskostnader i tingsrätten och hovrätten. Den av Trafikverket i tingsrätten begärda ersättningen var vitsordad av NRC. NRC har även vitsordat den av Trafikverket yrkade ersättningen i hovrätten. Trafikverket ska därför tillerkännas begärd ersättning.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 22 juli 2021.



I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Per Carlson, hovrättsråden Ingeborg Simonsson och Mats Holmqvist, referent, samt tf. hovrättsassessorn Sanna Boman.



FALU TINGSRÄTT
Enhet 2

DOM
2019-05-22
Meddelad i
Falun

Mål nr
T 3780-17

PARTER

Kärande

Nordic Railway Construction Sverige AB, 556580-8846
Verkstadsgatan 1
702 27 Örebro

Ombud: Advokaterna Mattias Wittgren, Anna Palmgren och Lovisa Ritzer
Kilpatrick Townsend & Stockton Advokat KB
Box 5421
114 84 Stockholm

Svarande

Trafikverket, 202100-6297
781 89 Borlänge

Ombud: Advokaterna Eva Westberg Persson och Johan Bengtsson
Foyen Advokatfirma KB
Box 7229
103 89 Stockholm

DOMSLUT

1. Käromålet ogillas.
 2. Nordic Railway Construction Sverige AB ska ersätta Trafikverket för dess rättegångskostnad med 2 354 888 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dag för denna dom till dess betalning sker.
-

Dok.Id 560146

Postadress
Box 102
791 23 Falun

Besöksadress
Kullen 4

Telefon
023-482 00
E-post: falu.tingsratt@dom.se
www.falutingsratt.domstol.se

Telefax
023-482 80

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:00

YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

Nordic Railway Construction Sverige AB (härefter NRC) har yrkat att Trafikverket till NRC ska betala 35 056 550 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen enligt följande:

- på 1 413 773 kr från den 6 juni 2016,
- på 11 596 523 kr från den 4 maj 2017 samt
- på 22 046 254 kr från den 13 november 2017 (dag för delgivning av stämningsansökan)

allt till dess betalning sker.

Trafikverket har bestritt käromålet i dess helhet. Kapitalbeloppet och sättet att beräkna ränta har vitsordats.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

BAKGRUND

Parterna har ingått följande sju entreprenadkontrakt rörande järnväg där Trafikverket har varit beställare och NRC entreprenör.

- Entreprenadkontrakt 1 (EK 1) som var en utförandeentreprenad för utförande av mark- och BEST-entreprenad Kilafors Bangård järnvägsbro inom Bollnäs kommun. Tvisten i målet rör huvuddel 1 för vilken kontraktssumman var 82 151 088 kr. Avtalet ingicks den 14 september 2015.
- Entreprenadkontrakt 2 (EK 2) som var en utförandeentreprenad för utförande av spårbyte Överby-Skee inom Strömstad kommun. Kontraktssumman var 13 621 918 kr. Avtalet ingicks den 9 juli 2015.
- Entreprenadkontrakt 3 (EK 3) som var en totalentreprenad för utförande av spårbyte Tillberga-Ransta. Kontraktssumman var 36 900 550 kr. Avtalet ingicks den 27 januari 2016.

- Entreprenadkontrakt 4 (EK 4) som var en totalentreprenad för utförande av projekt Vislanda-Mosselund spårbyte inom Alvesta, Älmhult, Osby och Hässleholms kommuner. Kontraktssumman var 135 186 900 kr. Avtalet ingicks den 12 januari 2016.
- Entreprenadkontrakt 5 (EK 5) som var en totalentreprenad för utförande av spårbyten Hallsberg-Tälle. Kontraktssumman var 22 258 200 kr. Avtalet ingicks den 29 januari 2015.
- Entreprenadkontrakt 6 (EK 6) som var en utförandeentreprenad för utförande av överlämningsbangård (bandel 417) i Hallsbergs kommun. Kontraktssumman var 116 733 644 kr. Avtalet ingicks den 25 februari 2016.
- Entreprenadkontrakt 7 (EK 7) som var en totalentreprenad för utförande av rälsbyte Alingsås-Göteborg uppspår. Kontraktssumman var 72 544 005 kr. Avtalet ingicks den 16 mars 2016.

Samtliga avtal har ingåtts efter offentlig upphandling. Samtliga entreprenader är godkända efter slutbesiktning. Trafikverket har ersatt NRC enligt respektive kontraktssumma.

NRC har framställt krav på ersättning för arbetsledning och entreprenörarvode och menar att det följer av § 6.15 av respektive avtal att sådan ersättning ska utgå. Trafikverket har bestritt att sådan ersättning ska utgå. Parterna är således oense i fråga om hur § 6.15 i avtalen ska tolkas. Det aktuella stycket i § 6.15 har samma lydelse i samtliga kontrakt med undantag för procentsatser, med olika placering inom bestämmelsen. I EK 1 anges det omtvistade villkoret i § 6.15 i dess fjärde stycke, se [bilaga 1](#).

GRUNDER

NRC

NRC har enligt § 6.15 i parternas avtal rätt till särskild ersättning enligt självkostnadsprincipen (löpande räkning) för arbetsledning och entreprenörarvode i form av ett

procentuellt påslag på värdet av material och varor som har tillhandahållits av Trafikverket enligt AFC/AFD. 1522. Trafikverket har tillhandahållit material och varor i de sju omtvistade entreprenaderna. Värdet av tillhandahållet material och tillhandahållna varor uppgår till av NRC angivna och Trafikverket vitsordade belopp. Parterna är överens om hur ersättningen ska beräknas. NRC har för respektive entreprenad framställt krav på avtalsenlig ersättning. Trafikverket har inte erlagt betalning. NRC har därför rätt till yrkad ersättning.

NRC bestrider att bolaget erhållit ersättning för arbetsledning och entreprenörarvode hänförligt till hanteringen av tillhandahållet material inom ramen för fast- respektive à-priserna i de omtvistade entreprenaderna. Det har varken funnits någon partsavsikt eller gemensam partsvilja att kontrakten ska tolkas på sätt Trafikverket gör gällande. NRC bestrider att bolaget skulle bli ersatt två gånger för samma sak för det fall att bolaget skulle erhålla yrkad ersättning. NRC bestrider att § 6.15 endast omfattar ÄTA-arbeten. NRC bestrider vidare att det kan etableras ett partsbruk mellan parterna i entreprenader som har upphandlats enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) eller lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF), och i vart fall att sådant partsbruk etablerats i detta fall. NRC bestrider också att sådant partsbruk har den rättsföljd som Trafikverket gör gällande.

NRC bestrider också att parterna tidigare varit överens om någon viss tolkning av aktuell bestämmelse och kan därför inte bli bundet av någon underlåtenhet. Vidare bestrider NRC, om det etablerats något sådant partsbruk eller parterna ska anses tidigare ha varit överens om en viss tolkning, att bolaget haft någon skyldighet eller ens möjlighet att klargöra sin uppfattning i denna del, eftersom reservationer av sådant slag inte är tillåtna vid upphandlingar enligt LOU/LUF. Varje avtal måste tolkas för sig eftersom fråga är om olika upphandlingar. Tidigare avtal mellan parterna har inte betydelse för tolkningen av nu aktuella. Trafikverket har känt till förekomsten av den av NRC och andra stora aktörer i branschen gjorda tolkningen av § 6.15 i avtalet sedan i vart fall oktober 2014. Trafikverket har haft möjlighet att ändra ordalydelsen av bestämmelsen i nu aktuella avtal för det fall den tolkning NRC och andra entreprenörer

har gjort av bestämmelsen inte motsvarar hur Trafikverket har velat tillämpa den. Trafikverket har vid tidpunkten för avtalsskrivning och accept av NRC:s anbud för entreprenaderna känt till hur det aktuella avtalsvillkoret tolkades av anbudsgivarna och trots det accepterat NRC:s anbud för exempelvis EK 7.

Trafikverket

De arbeten som läggs till grund för NRC:s anspråk utgör kontraktsarbeten som redan har ersatts genom kontraktssumman, vilket följer av parternas avtal utifrån parts-avsikten eller vid en tolkning av kontrakten. I vart fall har NRC inte rätt till ersättning för det utförda arbetet på grund av det partsbruk som etablerats mellan parterna. Arbetena, som inte är ÄTA-arbeten, omfattas inte av den prissättningsmodell som parterna kommit överens om avseende ÄTA-arbeten. Mot denna bakgrund saknar NRC rätt till sådana påslag som avses i § 6.15.

När det särskilt gäller EK 7 har upphandling ägt rum i början av 2016 och entreprenadkontrakt träffats mellan parterna den 16 mars 2016. Kontraktet har därför ingåtts i tiden efter att NRC första gången framförde till Trafikverket att rätt till ersättning i form av påslag enligt § 6.15 förelåg. Om NRC hade önskat ändra tillämpningen av avtalet hade det ankommit på NRC att klargöra denna uppfattning för Trafikverket. Genom sin underlåtenhet i detta avseende är NRC bundet av den tolkning parterna tidigare varit överens om.

Trafikverket bestrider NRC:s påstående om att Trafikverket skulle ha känt till förekomsten av den avtalstolkning NRC förespråkar sedan i vart fall oktober 2014. Vidare innebär inte blotta förekomsten av olika uppfattningar om hur kontraktsvillkor ska tolkas att villkoren måste revideras.

UTVECKLING AV TALAN

NRC

Gemensam partsavsikt föreligger inte eftersom förslag till avtal är ensidigt utformade av Trafikverket och har tillhandahållits anbudslämnare tillsammans med förfrågningsunderlag. Möjligheten att omförhandla sådana avtal är mycket begränsad. Några förhandlingar och diskussioner om kontrakten har inte förts. Tolkningen av avtalet måste i avsaknad av gemensam partsavsikt ske utifrån objektiva grunder med utgångspunkt i bestämmelsens ordalydelse. Om ordalydelsen är klar behöver tingsrätten inte analysera bestämmelsen utifrån andra avtalstolkningsmetoder.

Av § 6.15 fjärde stycket i entreprenadkontraktet EK 1 och motsvarande bestämmelse i § 6.15 EK 2 – EK 7 framgår att på material och varor som tillhandahålls av Trafikverket enligt AFC.1522/AFD 1522 utgår ersättning enligt följande. Kostnad för arbetsledning ska i kontrakten ersättas med fem/sju procent av kostnaden för tillhandahållna material och varor. Entreprenörarvodets storlek ska beräknas på samma sätt. Ordalydelsen i § 6.15 är klar. Det framgår att entreprenören har rätt till ersättning när material och varor tillhandahålls av Trafikverket. Bestämmelsen kan inte tolkas som att den bara avser ÄTA-arbeten. Det saknas helt stöd för det i ordalydelsen. Det aktuella stycket skiljer sig från andra stycken i § 6.15. Övriga stycken är tillämpliga endast när man har avtalat om att ett visst arbete, till exempel ÄTA-arbeten, ska ersättas enligt löpande räkning. Ordalydelsen av det aktuella stycket är annorlunda och gäller för alla arbeten när beställaren tillhandahåller material och varor, och är en särskild överenskommelse om löpande räkning. Avtalen hänvisar till AB04/ABT06. Enligt AB04 kap. 1 § 9 respektive ABT06 kap. 1 § 10, som är avtalade i alla kontrakt, framgår att huvudregeln är att entreprenören ska tillhandahålla materialet. När material och varor tillhandahålls av beställaren, som i samtliga aktuella entreprenader, är det således ett undantag. AB04/ABT06 kap. 6 § 9 p 8 b) används alltid för beräkning när material tillhandahålls, oavsett om det rör sig om ÄTA-arbeten eller övriga arbeten. Det faktum att ingen av anbudsgivarna ställt frågor om rätten till påslag talar för att ordalydelsen ansetts vara klar och haft den innebörd NRC gör gällande.

I den mån det finns en motstridighet mellan § 6.15 och § 6.1, vilket i och för sig bestrids, ska AB04/ABT06 kap. 1 § 4 tillämpas vilket innebär att den uppgift i kontraktets föreskrifter gäller som medför lägst kostnad för entreprenören. Denna bestämmelse är liksom övriga bestämmelser i första kapitlet AB/ABT en tolkningsregel för att fastställa vilka kostnader som ska inrymmas och ersättas genom den avtalade kontraktssumman. Om det föreligger en motstridighet i en avtalshandling, till exempel på så sätt att kostnader för arbetsledning och entreprenörarvode antingen ska kostnadsföras inom ramen för kontraktssumman, enligt § 6.1, eller ska kostnadsföras och ge särskild ersättning därutöver, enligt § 6.15, ska den tolkning som medför lägst anbudssumma för entreprenören tillämpas. Det innebär att den tolkning som innebär att ersättning för arbetsledning och entreprenörarvode läggs utanför kontraktssumman (anbudssumman) ska tillämpas, eftersom anbudssumman då blir lägre. Bestämmelsen har bland annat till syfte att säkerställa jämförbara anbud.

Trafikverket har i senare avtal ändrat ordalydelsen så att det numera anges att § 6.15 endast avser ÄTA-arbeten. NRC delar Trafikverkets uppfattning att det är naturligt att avtalsmallar blir föremål för översyn och, om behov finns, revideras, dock endast inför nya upphandlingar. Det är dock inte naturligt att en avtalshandling revideras mellan tidpunkten för anbuds lämnande och avtals ingående. Vidare kan ifrågasättas varför behov av revidering överhuvudtaget har funnits om ordalydelsen, i enlighet med vad Trafikverket påstår, har gett klart uttryck för den tolkning Trafikverket förespråkar. Trafikverket ändrade även lydelsen i EK 3 på detta sätt under tiden mellan anbud och avtalstecknande. Om det var uppenbart att endast ÄTA-arbeten avsågs hade sådana ändringar inte varit nödvändiga. Att Trafikverket möjligen avsett en annan innebörd än den som framgår av ordalydelsen saknar betydelse.

Om avtalet skulle ges den innebörd som Trafikverket förespråkar skulle avtalet tolkas i strid med sin ordalydelse till förmån för den part som ensidigt författat den, vilket går tvärtemot allmänna principer för avtalstolkning. Avtalen är upphandlade och ensidigt formulerade av Trafikverket. Vid denna typ av avtal är det svårt att finna en gemensam

partsavsikt och man är hänvisad till en språklig tolkning av avtalet. Eventuella oklarheter ska vid sådana omständigheter falla tillbaka på den part som formulerat bestämmelsen, det vill säga Trafikverket i det här fallet.

Trafikverket har i andra avtalsförhållanden tillämpat § 6.15 på det sätt som NRC nu gör gällande. De betalningar som gjorts av Trafikverket enligt § 6.15 i andra avtalsförhållanden har inte varit misstagsbetalningar, utan Trafikverket har tolkat § 6.15 på samma sätt som NRC. Det framgår av korrespondens i projekten Sörentorp (entreprenören Infranord), Flo Mosse (Infranord) och Vega (entreprenören Sveab). NRC bestrider att Trafikverkets mallavtal har tillämpats i 100 entreprenader med aktuell ordalydelse och där det förekommit tillhandahållet material. Det har heller ingen relevans. Vad som är relevant är situationen under år 2014 – 2016, då samtliga nu aktuella anbud lämnades av NRC. Under perioden har, vad NRC känner till, krav framställts i sex projekt utöver de i målet aktuella. Trafikverket har betalat ersättning i hälften. Den 17 februari 2015 fick Infranord betalt enligt § 6.15 i projekt Sörentorp. Infranord begärde även ersättning i projekt Hallandsås den 9 augusti 2015. Under år 2016 har Trafikverket betalat ut ersättning till Infranord och Sveab. Även entreprenören Peab framställde krav på ersättning.

Tidigare avtal mellan parterna har inte betydelse för tolkningen av nu aktuella. Tidigare avtal mellan parterna har en annan ordalydelse, med undantag för projektet Kävlinge-Teckomatorp. Offentligt upphandlade avtal kan inte konstituera något partsbruk. Transparensprincipen som gäller vid offentlig upphandling innebär att ett förfrågningsunderlag ska vara förutsebart. Ett avtalsvillkor kan därför inte ges olika innebörd beroende av vilken anbudsgivare som vinner upphandlingen. Det skulle kunna gynna vissa anbudsgivare och missgynna andra. Partsbruk saknar därför betydelse för tolkningen av avtalsbestämmelser i offentligt upphandlade avtal. Det har inte tidigare funnits samsyn mellan parterna om att bestämmelsen ska tolkas på det sätt Trafikverket påstår. Ett eventuellt påpekande eller förbehåll av NRC under anbudsprocessen hade tolkats som ett förbehåll av Trafikverket och fått till följd att NRC:s anbud hade avvisats. Trafikverket har å sin sida haft möjlighet att under

upphandlingsprocessen och/eller i kontraktstexten klargöra åsyftad tolkning av bestämmelsen.

Det har inte funnits någon skyldighet för NRC att tydliggöra för Trafikverket att bolaget anser sig ha rätt till ersättning enligt § 6.15. Möjligheten att inom ramen för en offentlig upphandling förhandla om och/eller ändra avtalsbestämmelser i förhållande till det utkast som har tillhandahållits under anbudsförfarandet är mycket begränsad. NRC:s inställning har i vart fall varit känd för Trafikverket sedan januari 2016.

I EK 1 togs kravet om ersättning enligt § 6.15 upp i juli 2016. Då begärde NRC:s platschef fakturor för tillhandahållet material. Frågan om ersättning enligt § 6.15 togs upp av NRC vid startmötet i EK 2 genom att man efterfrågade ordererkännande på tillhandahållet material. Det antecknades inte i det protokoll som Trafikverket förde. Ordererkännande översändes dock sedan i maj 2015. Fakturorna på materialet efterfrågades sedan muntligen vid flera tillfällen. Den 12 januari 2016 gjordes efterfrågan per e-post. Samma dag översände NRC ett uppskattat ersättningskrav baserat på ordererkännandet, men fakturerade inte kravet. I EK 3 togs frågan ersättning enligt § 6.15 upp vid det första ekonomimötet, vilket antecknades i protokollet. I EK 4 togs frågan upp vid första leveransen av räls. I EK 5 upplyste NRC den 2 februari 2016 Trafikverket att man tänkte fakturera för ersättning enligt § 6.15. Johan Nordgren vid Trafikverket uppmanade NRC att avvakta med detta varför fakturan utställdes 2017. Vid inledande ekonomimötet i EK 6 tog Joel Skönvall upp frågan om ersättning enligt § 6.15 varvid Trafikverket uppgav att man kände till att NRC drev frågan och uppgav att frågan skulle hanteras centralt. Detta protokollfördes inte. Frågan diskuterades vidare under våren 2016 mellan representanter för parterna över telefon. Beskedet som Trafikverket gav då var att frågan skulle hanteras på central nivå mellan parterna. I EK 7 hade parterna e-postkontakt i april 2017. Mikael Bäckman för Trafikverket godkände betalningsplan med undantag för ersättning enligt § 6.15 som skulle hanteras centralt.

Det har i vart fall sedan oktober 2014 varit känt för Trafikverket att entreprenörer tolkat § 6.15 på samma sätt som NRC. Det har därmed legat på Trafikverket att ta upp frågan om tolkningen av § 6.15 för det fall myndigheten avsett att ge den en annan innebörd än vad som förutsatts av anbudsgivarna. Att Trafikverket underlåtit att ändra lydelsen trots sin kännedom om att den kunde leda till missförstånd medför att bestämmelsen ska tolkas till Trafikverkets nackdel.

Det bestrids att lydelsen av de i målet aktuella avtalsvillkoren var densamma för entreprenaden Lockarp-Trelleborg. Vad Trafikverket anfört om entreprenaden Lockarp-Trelleborg saknar därmed betydelse.

Trafikverket har på grund av mailkorrespondens förväntat sig att krav på ersättning enligt § 6.15 skulle komma från NRC. Trafikverket har därför haft att ta upp frågan om tolkningen av § 6.15 för det fall att man ville ge klausulen en annan innebörd än vad anbudsgivarna uppenbarligen förutsatte och undanröja risken för missförstånd, se rättsfallet NJA 2012 s 3. Trafikverket har inte gjort det, vilket bör vägas in i bedömningen av hur bestämmelsen ska tolkas till Trafikverkets nackdel. NRC har för sin del inte kunnat driva igenom någon ändring av ett offentligt upphandlat entreprenadkontrakt. Ordalydelsen är också i enlighet med NRC:s tolkning av avtalet. Det finns inte någon skyldighet för anbudsgivare i en offentlig upphandling att ställa frågor.

Av entreprenadavtalets § 6.24 framgår att en förutsättning för att NRC skulle få fakturera utfört kontraktsarbete var dels att NRC kunnat uppvisa verifikat, dels att beställaren godkänt verifikaten. Verifikaten, dvs. bevis på värdet av tillhandahållet material enligt fakturor från Materialservice till Trafikverket eller motsvarande, var således ett krav för fakturering av arbetena samt nödvändigt för att beräkna påslaget. Vidare förutsatte fakturering ett godkännande från Trafikverket. De verifikat som enligt avtal krävts för fakturering har för största delen av det yrkade beloppet tillställts NRC först i juni 2018. Det har därför inte varit möjligt för NRC att fakturera arbetet löpande i takt med utförda kontraktsarbeten. Att löpande efterfråga underlag skulle ha

ökat administrationsbördan. Enligt såväl AB04 som ABT06 har entreprenören ända fram till sex månader efter godkänd slutbesiktning på sig att framställa krav för ÄTA-arbeten och två år för krav som avser kontraktssumman. Beställaren kan därför förvänta sig att krav kommer även efter att entreprenaden har avlämnats. När det gäller arbete på löpande räkning finns ingen preklusionsfrist alls avtalad. När det gällde projekt Vega framställde Sveab sitt krav på påslag enligt § 6.15 närmare två år efter entreprenadkontraktets ingående. Trafikverket hade då inte synpunkter på att ersättningskrav inte framställts månadsvis.

NRC har inte fått ersättning för arbetsledning och entreprenörsarvode avseende av Trafikverket tillhandahållet material och varor inom ramen för kontraktssummorna. NRC skulle därför inte ersättas två gånger för samma sak för det fall bolaget erhöll ersättning enligt § 6.15 i entreprenadkontrakten. Den i målet begärda ersättningen rymms med undantag för EK 2 inom mellanskillnaden mellan NRC:s anbud och det näst lägsta anbudet. I EK 2 lades det näst lägsta anbudet av Infranord som tolkat kontrakten på samma sätt som NRC. Detta visar att NRC inte begärt dubbel kompensation. Sedan Trafikverket ändrat lydelsen av § 6.15 till att avse endast ÄTA-arbeten avseende projektet Dubbelspår Hallsberg skiljde det mindre mellan vinnande anbud och näst lägsta anbud. Även detta talar för att det inte skulle utgå dubbelkompensation om NRC får framgång i denna tvist.

Trafikverket

Av rubriken till § 6.15 i avtalen framgår att den innehåller bestämmelser som ska tillämpas vid ersättning på löpande räkning enligt självkostnadsprincipen. Vid ÄTA-arbeten ska ersättning utgå på löpande räkning enligt självkostnadsprincipen när det gäller de kontrakt där det inte finns en tillämplig å-prislista. § 6.15 avser därför ÄTA-arbeten och inte kontraktsarbeten som istället ersätts genom kontraktssumman. De arbeten som läggs till grund för anspråket från NRC utgör kontraktsarbeten. När AB04/ABT06 omnämner ersättning enligt självkostnadsprincipen avses hur värdet av ÄTA-arbeten ska beräknas. Ingenstans i AB04/ABT06 refereras till att kontraktsarbeten ersätts enligt självkostnadsprincipen. Ibland upphandlar Trafikverket

entreprenader där ersättning för kontraktsarbeten utgår enligt självkostnadsprincipen men då är det tydliggjort i parternas avtal. Det rör sig normalt om entreprenader som upphandlats i ett tidigt skede när det inte går att kalkylera en kontraktssumma.

Det är ostridigt att gemensam partsavsikt såvitt avser § 6.15 inte föreligger. När det inte finns någon gemensam partsvilja ska innehållet i avtalet fastställas genom en helhetsbedömning, med beaktande av ordalydelsen, avtalets uppbyggnad och ändamål, parternas beteende efter avtalets ingående och partsbruk. Ordalydelsen ger stöd åt den avtalstolkning Trafikverket förespråkar. Även rubriken till § 6.15 ingår i ordalydelsen. Rubriken lyder ”Löpande räkning enligt självkostnadsprincipen”, vilket indikerar att tillämpning av den är villkorad av att löpande räkning tillämpas, vilket görs vid till exempel ÄTA-arbeten. Vid avtalstolkning måste såväl det specifika villkoret som avtalsinnehållet i dess helhet beaktas.

AB04/ABT06 kap. 1 § 4 handlar om vad som gäller om det i en och samma handling eller grupp av handlingar förekommer mot varandra stridande uppgifter eller föreskrifter. Nu aktuell tvist har sin grund i avvikande uppfattningar om hur ett avtalsvillkor ska tolkas varför ovan nämnda bestämmelser inte är tillämpliga. Motstridigheten återfinns i själva tvisten och utgörs av två från varandra skilda uppfattningar om hur avtalsvillkoren ska tolkas. Detta förhållande träffas inte av AB04/ABT06 kap. 1 § 4, eftersom bestämmelsen förutsätter att motstridigheten återfinns i uppgifter eller föreskrifter.

Att ingen av anbudsgivarna ställt frågor om rätten till påslag talar för att ordalydelsen ansetts vara klar och att avtalsinnehållet ska tolkas på det sätt Trafikverket gör gällande. Det är ostridigt att ändring av lydelsen gjordes. Det är naturligt att avtalsmallar kontinuerligt blir föremål för översyn och revidering. Det innebär inte att Trafikverket anser att § 6.15 nu har en annan innebörd än tidigare.

NRC har gett in ett antal upphandlingsprotokoll. Av dessa framgår att ett stort antal andra entreprenörer, både svenska och utländska, har lämnat anbud på de i målet

aktuella entreprenaderna EK 1–7. Det är inte visat att dessa entreprenörer gör samma tolkning av § 6.15 som NRC gör gällande.

Det finns ingen regel eller princip som säger att avtalsinnehåll alltid ska tolkas till nackdel för den part som författat avtalet.

Trafikverkets mallavtal, med i målet aktuell lydelse och där det förekommit tillhandahållet material för kontraktsarbeten, har tillämpats i 101 entreprenader sedan slutet av 2013. Av NRC nämnda utbetalningar kan därför inte sägas ge uttryck för en uppfattning hos Trafikverket om hur kontraktsbestämmelserna ska tillämpas. Mallavtalet har använts i projekten Flo Mosse, Vega och Sörentorp. Utbetalningar av påslag enligt § 6.15 när det ej varit fråga om ÄTA-arbeten har skett i dem. Dessa utbetalningar har gjorts mot bakgrund av en oriktig tillämpning av kontraktsbestämmelserna och gör inte att Trafikverket blivit bundet av en annan tolkning av bestämmelserna än den Trafikverket hävdar i målet. Återkrav gjordes inte för Flo Mosse eftersom en felaktig bedömning gjorts och återkrav inte ansågs skäligt. Entreprenören hade underrättats om att utbetalningen av påslag hade varit felaktig. Parterna hade inte dessförinnan varit överens om att avtalet skulle tolkas på det sätt som NRC hävdar. I protokoll till slutmöte för projektet den 13 februari 2017 angavs att detta inte innebar att Trafikverket ansåg att den då aktuella entreprenören Infranord hade rätt till ersättning för påslag.

Påståendet från NRC att krav mot Trafikverket skulle ha framställts i sex projekt utöver de som är aktuella i tvisten är felaktigt. I tre fall har utbetalning skett av misstag i samband med hanteringen av entreprenörernas fakturering och i två fall, utöver det aktuella målet, pågår tvister där rätten till ersättning enligt § 6.15 ska prövas.

Tillämpningen av offentligt upphandlade kontrakt kan innebära att ett partsbruk uppstår, som ger uttryck för parternas gemensamma uppfattning om avtalets innehåll. Parterna har tidigare ingått entreprenadkontrakt under tidsperioden 7 april 2014 till den 23 februari 2015. I dessa entreprenader har parterna ekonomiskt reglerat kontrakts-

arbetena i enlighet med den tolkning av avtalets bestämmelser som Trafikverket gör gällande. Något påslag har inte utgått enligt § 6.15 på kontraktsarbeten och detta har inte heller begärts av NRC. Ett tydligt partsbruk har därigenom etablerats. Vid tolkningen av nu aktuella avtal ska utgångspunkt tas i detta partsbruk, vilket innebär att rätt till påslag enligt § 6.15 inte finns på kontraktsarbeten. NRC har i dessa och nu aktuella kontrakt företrätts av ombudet Joel Skönvall varför NRC haft kännedom om hur kontrakten tidigare tillämpats. Parterna har tidigare haft en samsyn om tolkningen av kontraktsvillkoren. Om NRC hade velat göra en ändring av partsbruket borde NRC ha låtit detta komma till tydligt uttryck vid upphandlingarna.

Av ordalydelsen i § 6.1 framgår att fråga är om ett fastpriskontrakt respektive mängdkontrakt till fasta priser. Om NRC haft uppfattningen att bolaget haft rätt till ytterligare ersättning för kontraktsarbetena har det ankommit på NRC att tydliggöra detta för Trafikverket. I januari 2016 skedde denna korrespondens mellan en platschef och en projektledare avseende arbete under EK 2. Trafikverket har då inte haft anledning att uppfatta beskedet från NRC som ett generellt ställningstagande med relevans för övriga entreprenadkontrakt mellan parterna. Det bestrids att denna fråga togs upp vid startmötet för EK 2. Det framgår av protokoll att så inte skedde. Det vitsordas att NRC i februari 2016 upplyste Trafikverket att man tänkte fakturera ersättning enligt § 6.15 i EK 5. Johan Nordgren vid Trafikverket uppmanade NRC att avvakta med detta varför fakturan utställdes 2017. I EK 3 togs frågan upp av NRC på första ekonomimötet och även på ekonomimöten efter det. I EK 4 framställdes krav först när hälften av det tillhandahållna materialet hade levererats. I EK 7 togs frågan upp den 7 april 2016. Frågan om rätten till påslag på tillhandahållet material fördes inte på tal vid varken ekonomi- eller byggmöten i EK 6. Detta är skälet till att frågan inte har protokollförts. NRC har under våren 2016 muntligen till Trafikverket framfört ersättningsanspråk avseende påslag enligt § 6.15.

Det som NRC anför om att Trafikverket känt till att flera entreprenörer gjort samma tolkning som NRC sedan oktober 2014 bestrids. Under början av sommaren 2014 upphandlade Trafikverket entreprenaden Lockarp-Trelleborg. Av kontrakts-

handlingarna för denna entreprenad framgår att avtalsvillkoren var desamma som i de för tvisten aktuella entreprenaderna. Under anbudsfasen avseende entreprenaden Lockarp-Trelleborg frågade anbudsgivare om entreprenören var berättigad till arvode för de varor som tillhålls för kontraktsarbetena. Trafikverket besvarade frågan nekande och klargjorde att bestämmelserna i ABT06 om arvode enbart gällde vid ersättning enligt självkostnadsprincipen och alltså inte för arbeten som ersattes genom kontraktssumman. Detta besked från Trafikverket framgår av dokumentet Kompletterande föreskrifter (KFU) nr 8, sid 3 fråga 7. Detta dokument skickades till alla aktörer som begärt att få del av anbudshandlingarna. Av upphandlingsprotokollet från entreprenaden Lockarp-Trelleborg framgår att kontraktet tilldelades Sveab. Vidare framgår av upphandlingsprotokollet att de övriga anbudsgivarna var NCC Construction Sverige AB, Skanska och Svevia – Region Syd. Mot denna bakgrund kan därför konstateras att flera stora branschaktörer genom den aktuella upphandlingen fick kännedom om Trafikverkets tolkning av § 6.15.

Trafikverket bestrider att det förelåg skyldighet för verket att ta upp frågan om tolkningen av § 6.15 enbart av den anledningen att det förekommit olika uppfattningar om hur villkoret skulle tolkas. Trafikverket bestrider även att det medför att bestämmelsen ska tolkas till nackdel för verket.

Aktörer som lämnar anbud i en offentlig upphandling har möjlighet att inför anbudslämnande ställa frågor, varigenom oklarheter i upphandlingsdokumentationen kan elimineras. En sådan fråga hade inte lett till förkastande av NRC:s anbud.

Kraven är visserligen inte till någon del preskriberade, men sent framställda krav visar att det är fråga om efterhandskonstruktioner. Påslag enligt § 6.15 har inte fakturerats i samband med den löpande faktureringen. Det är därför uppenbart att NRC då inte ansåg att det förelåg rätt till påslag och alltså delat Trafikverkets uppfattning om hur § 6.15 ska tillämpas. Det är oklart vilken typ av information som NRC anser att uträkningarna varit beroende av. Redan i samband med den löpande faktureringen av utförda kontraktsarbeten hade det varit möjligt för NRC att fakturera för de påslag som

är aktuella i målet. De verifikat som krävs för fakturering hade NRC kunnat inhämta tidigare än i juni 2018. Anspråk har i huvudsak förts på tal under första kvartalet 2016 inspirerat av de juridiska ombudens utlåtande av den 27 januari 2016.

En löpande kommunikation om underlaget hade istället förenklat den administrativa hanteringen. Entreprenadrättens bestämmelser om fakturering genomsyras också av den allmänna principen att fakturering ska ske inom viss tid för att underlätta hanteringen. Att löpande fakturering trots detta inte skett kan inte uppfattas på annat sätt än att NRC tidigare haft samma uppfattning som Trafikverket om hur § 6.15 skulle tolkas. Trafikverket bestrider att någon preklusionsfrist inte skulle finnas såvitt gäller arbete på löpande räkning. Detta följer av AB04/ABT06 kap. 6 § 19.

Påståendet att kostnader för hantering av tillhandahållet material (kostnader för arbetare och maskiner) ingår i kontraktssumman men inte kostnader för arbetsledning och entreprenörarvode är märkligt. Detta visar inte att NRC inte skulle få dubbel betalning. NRC vet inte vilka kostnader som har beaktats av andra entreprenörer vid lämnande av anbud. Inte heller Trafikverket har den informationen.

BEVISNING

Parterna har åberopat skriftlig bevisning och ingivit rättsutlåtanden. På NRC:s begäran har vittnesförhör hållits med Joel Skönvall som var ansvarig för kontrakten vid NRC och Daniel Björlund som var platschef vid EK 2 och 3. På Trafikverkets begäran har vittnesförhör hållits med Svante Jonsson som var projektchef vid Trafikverket och Johanna Laine, också anställd på Trafikverket.

DOMSKÄL

Allmänna utgångspunkter

Tingsrätten har till uppgift att tolka parternas avtal för att avgöra om NRC har rätt till den begärda ersättningen för arbetsledning och entreprenörarvode. Enligt Högsta

domstolen ska ett avtals innehåll fastställas med utgångspunkt i den gemensamma partsviljan. I detta mål, som rör mallavtal som ingåtts efter upphandling, är parterna ense om att det inte finns någon gemensam partsvilja angående den aktuella bestämmelsen. Enligt Högsta domstolen ska ett avtalsinnehåll, i sådana fall där det saknas gemensam partsvilja, fastställas genom en tolkning som bygger på objektiva grunder. Utgångspunkten är då avtalets ordalydelse. Om ordalydelsen ger utrymme för olika tolkningar måste ledning sökas i andra faktorer, såsom exempelvis vad som gäller enligt lag, parternas beteende efter avtalets ingående, avtalets ändamål och systematiska uppbyggnad samt illojalitetsaspekter och skälighet, se bland annat rättsfallen NJA 2014 s 960 och NJA 2015 s 741.

Avtalens ordalydelse

Tingsrätten anser att det enskilda omtvistade stycket i § 6.15 inte kan tolkas isolerat. Att tolka avtalen enligt deras ordalydelse innebär att man bör läsa § 6.15 i dess helhet och med dess rubrik och från den utgångspunkten ta ställning i tolkningsfrågan utifrån avtalens ordalydelse.

Rubriken till § 6.15 är "Löpande räkning enligt självkostnadsprincipen" och kan tolkas på så sätt att ersättning enligt den paragrafen utgår när arbete utförs på löpande räkning, det vill säga att den ska tolkas på det sätt som Trafikverket gör gällande. Detta är dock inte den enda tolkning som ordalydelsen ger utrymme för, främst med beaktande av att det inte särskilt anges att bestämmelsen endast avser ÄTA-arbeten. NRC har anfört att andra bolag i branschen har tolkat det på samma sätt som NRC och att denna omständighet talar för att ordalydelsen ger stöd åt NRC:s tolkning. Det är klarlagt i målet att andra aktörer har begärt ersättning på samma sätt som NRC, bland andra Infranord. Samtidigt har NRC presenterat utredning som enligt bolaget visar att andra entreprenörer i vissa av de aktuella kontrakten inte har beräknat att sådan ersättning ska tillkomma. Detta visar att NRC inte skulle fått betalt två gånger för samma arbete, eftersom den summa som NRC har begärt ersättning med ryms inom ramen för vissa övriga anbud. Det råder enligt tingsrättens mening oklarheter kring hur avtalen har tolkats inom branschen och den utredning som presenterats i målet ger

inget direkt stöd för slutsatsen att andra aktörer i branschen har tolkat bestämmelsen på ett visst sätt.

Slutsatsen är därför att ordalydelsen är så pass oklar att det finns utrymme för båda tolkningarna inom ramen för avtalens ordalydelse. Vad vittnena Joel Skönvall och Daniel Björlund har uppgivit om hur de har tolkat avtalen förändrar inte denna bedömning. Tingsrätten måste därför gå vidare och tolka avtalen med hjälp av andra faktorer.

Avtalens uppbyggnad och systematik

EK 1–7 är uppbyggda på samma sätt. Kapitel 6 i avtalen reglerar ekonomi. I samtliga avtal anges kontraktssumman i § 6.1. I samtliga kontrakt anges i inledningen att AB04, alternativt ABT06, ska gälla om inte annat följer av kontraktstexten. AB04/ABT06 innehåller inga regler om påslag på kontraktsarbeten. Rubriken till § 6.15 ger som anges ovan vid handen att bestämmelsen är tillämplig endast vid arbeten där parterna särskilt avtalat om ersättning enligt löpande räkning, till exempel ÄTA-arbeten. I AB04/ABT06 kap. 6 § 9 behandlas vilka kostnader som det utgår ersättning för när självkostnadsprincipen tillämpas. Det aktuella stycket i § 6.15 hänvisar till denna bestämmelse i AB04 respektive ABT06 och anger vilka procentsatser som ska tillämpas vid beräkningen av denna ersättning. Det står således klart att den aktuella klausulen inte kan läsas fristående från AB04/ABT06. Det framstår även som naturligt att det finns en bestämmelse som reglerar hur arbeten på löpande räkning ska ersättas även i kontrakt med en fast kontraktssumma, eftersom det hör till vanligheterna att ÄTA-arbeten tillkommer i stora entreprenader. Avtalens uppbyggnad och systematik talar med styrka för att påslag enligt § 6.15 ska utgå endast då parterna särskilt har avtalat om arbeten på löpande räkning. NRC har även redovisat den uppfattningen såvitt avser övriga stycken i § 6.15.

NRC har gjort gällande att det aktuella stycket i § 6.15 har en självständig betydelse i förhållande till övriga stycken i § 6.15. NRC:s uppfattning är således att bolaget har rätt till påslag inte för maskiner som utgör hjälpmedel och inhyrd personal, men för

material och varor som tillhandahålls av beställaren. NRC:s ståndpunkt bygger på att just detta stycke har ändrats till att få följande lydelse.

På material och varor som tillhandahålls av beställaren för leverans från trafikverket Materialservice enligt AFD.1522, Varor som tillhandahålls, utgår ersättning enligt följande. [...]

Det faktum att ordalydelsen numera har denna lydelse finner tingsrätten inte föranleder någon annan tolkning än att påslag för material och varor ska utgå endast för arbeten där parterna särskilt har avtalat om ersättning på löpande räkning. Avtalens systematik och uppbyggnad talar således med styrka för att det ska tolkas som att påslag för kontraktsarbeten inte ska utgå.

NRC har pekat på att det faktum att bestämmelsen har ändrats talar för att den ska tolkas på det sätt som bolaget gör gällande, eftersom man kan räkna med att en ändring är avsedd att fylla en funktion. Även med en sådan utgångspunkt finner tingsrätten att det inte finns stöd i utredningen för att ändringen i mallavtalet var avsedd att åstadkomma den ändring som NRC gör gällande.

Parternas agerande

Båda parter har gjort gällande att deras agerande i olika skeenden av entreprenaderna ska tillmätas betydelse på så sätt att det talar för deras respektive tolkning av avtalen. Parterna är inte ense om när den aktuella frågan togs upp inom respektive entreprenad. Det kan i vart fall konstateras att parterna inom flera av entreprenaderna inte har varit ense om hur påslag ska hanteras. Frågan har vid något tillfälle lyfts till vad parterna kallar central nivå. Båda parter har således haft kännedom om den oenighet som förelegat om tolkningen av den aktuella klausulen, men ändå slutit fler avtal med samma lydelse. Detta agerande innebär ett risktagande för båda parter. Det faktum att avtalen har slutits efter offentlig upphandling innebär inte att det inte funnits något utrymme för NRC att begära förtydligande från Trafikverket, till exempel genom att ställa en fråga. Mot denna bakgrund finner tingsrätten att inte någon av parterna har agerat på ett sätt som gjort att den andra parten haft anledning att tro att dennes

tolkning av avtalen har accepterats av motparten och därmed agerat illojalt, eller att någon av dem blivit bunden av den andra partens tolkning genom underlåtenhet.

Det är utrett att Trafikverket har betalat ut ersättning för påslag till andra entreprenörer. Tingsrätten finner att de förklaringar som Trafikverket har lämnat till dessa utbetalningar – att det var fråga om misstag och att det var oskäligt att framställa återkrav – är godtagbara, och det finns stöd för den i den skriftliga bevisningen (Protokoll från slutmöte projekt Spårbyte Flo Mosse). Detta agerande från Trafikverkets sida ger därför inte stöd för NRC:s tolkning av avtalen.

Trafikverket har anfört att det faktum att NRC har framställt samtliga krav på ersättning under våren 2016, i samband med att bolaget tagit del av ett rättsutlåtande från bolagets ombud, talar för att NRC inte tidigare varit av den uppfattningen att avtalen skulle tolkas på det sätt som bolaget nu gör gällande. Trafikverket menar att detta agerande talar för att avtalen ska tolkas på det sätt som verket gör gällande. Trafikverket har även anfört att det faktum att NRC inte har fakturerat för påslag enligt avtalen talar för samma sak. NRC å sin sida har anfört att bolaget har gjort vad det har kunnat för att fakturera, men att det inte har varit möjligt på grund av att det har saknats verifikat och att det endast går att fakturera efter godkännande från Trafikverket.

Det framgår att samtliga krav för påslag har framställts inom en relativt kort period, trots att avtalen ingicks vid olika tidpunkter. Detta förhållande framstår som märkligt om NRC hela tiden har varit av den uppfattningen att den aktuella bestämmelsen ska tolkas såsom bolaget nu gör gällande. Inte minst mot bakgrund av att Daniel Björlund i e-postmeddelande den 27 september 2015 skrev till Svante Jonsson vid Trafikverket att han hade uppdaterat allt med ekonomi (avseende EK 2). Även med beaktande av den förklaring som NRC har lämnat framstår det som anmärkningsvärt att bolaget inte fakturerade löpande för detta påslag eftersom det utgör ett kontraktsbrott att inte göra det. Detta talar för att NRC:s tolkning är en efterhandskonstruktion. Det innebär dock inte med nödvändighet att följden är att avtalen ska tolkas på det sätt som Trafikverket

gör gällande. Emellertid talar detta förhållande mer för Trafikverkets än NRC:s ståndpunkt i tolkningsfrågan.

Partsbruk

Trafikverket menar att det faktum att NRC inte har begärt ersättning enligt § 6.15 för kontraktsarbete i parternas tidigare entreprenadavtal med liknande eller samma lydelse som de aktuella kontrakten konstituerar partsbruk. Vittnet Joel Skönvall har berättat att krav inte framställdes i projektet Kävlinge-Teckomatorp eftersom det fanns flertalet potentiella krav och motkrav inom projektet och att NRC därför valde att snabbt gå vidare från projektet istället för att framställa krav. Vidare har inget annat avtal mellan parterna haft samma lydelse som de nu omtvistade. Mot bakgrund av dessa förklaringar finner tingsrätten att det inte går att dra slutsatsen att det har utarbetats ett tydligt partsbruk mellan parterna som påverkar hur nu aktuell bestämmelse ska tolkas.

Avtalad tolkningsregel

NRC har gjort gällande att parterna har avtalat om tolkningsregeln i AB04/ABT06 kap. 1 § 4 och att den innebär att avtalen ska tolkas såsom NRC gör gällande, eftersom denna tolkning innebär lägst kostnad för entreprenören. AB04 kap. 1 § 4 lyder enligt följande.

Om det i en och samma handling eller i en och samma grupp av handlingar enligt § 3 i detta kapitel, förekommer mot varandra stridande uppgifter eller föreskrifter, skall den uppgift eller föreskrift gälla som medför lägsta kostnad för entreprenören, om inte omständigheterna uppenbarligen föranleder annat.

I ABT06 kap. 1 § 4 finns en liknande bestämmelse, dock gäller den endast förfrågningsunderlaget.

Dessa tolkningsregler gäller när det föreligger motstridiga uppgifter eller föreskrifter i entreprenadhandlingar. I denna tvist förekommer inte motstridiga uppgifter inom avtalen, utan tvisten rör hur en viss klausul ska tolkas. Tingsrätten anser därför inte att angivna tolkningsregler ger någon ledning för avtalstolkningen i denna tvist.

Oklarhetsregeln

Under rubriken "Avtalens ordalydelse" har tingsrätten konstaterat att avtalens ordalydelse är oklar och ger utrymme för båda av parterna förespråkade tolkningarna. NRC har gjort gällande att den så kallade oklarhetsregeln i detta läge ska leda till att avtalen ska tolkas på så sätt som NRC gör gällande, eftersom det är Trafikverket som ensidigt har utformat avtalen. Oklarhetsregeln innebär att det vid tvekan om en avtalsbestämmelses innebörd ska denna tolkas till nackdel för den part som har formulerat denna (Adlercreutz, Avtalsrätt II, 6 uppl., 2010 s. 111). För det fall att denna tolkningsregel skulle tillämpas på tvisten och ges avgörande betydelse för hur avtalen ska tolkas skulle den innebära att avtalen ges den innebörd som NRC gör gällande, nämligen att avtalen tolkas på så sätt att NRC har rätt till ersättning för arbetsledning och entreprenörarvode även avseende det arbete som inte utgör ÄTA-arbeten. Denna tolkningsregel är dock av underordnad betydelse i förhållande till att tolka avtalen utifrån bland annat deras systematik och uppbyggnad och får därför ingen avgörande betydelse för hur tingsrätten tolkar avtalen i detta fall (se bland annat rättsfallet NJA 2006 s 53).

Slutsats

Tingsrätten konstaterar att varken parternas gemensamma partsvilja eller avtalens ordalydelse ger ledning i fråga om hur den aktuella bestämmelsen ska tolkas. Tingsrätten finner dock att avtalens systematik och uppbyggnad ger klart stöd för att avtalen ska tolkas såsom Trafikverket gör gällande. Vad som anförts i övrigt om avtalad tolkningsregel, parternas agerande, partsbruk, oklarhets- och illojalitetsaspekter leder inte till någon annan slutsats. Tingsrätten tolkar således avtalen på det sätt att NRC inte har rätt till påslag för arbetsledning och entreprenörarvode enligt § 6.15 i parternas kontrakt EK 1–7. Käromålet ska därför ogillas.

Rättegångskostnader

Vid denna utgång ska NRC ersätta Trafikverket för dess rättegångskostnad. Begärd ersättning är vitsordad.

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE, se bilaga 2 (TR-02)

Överklagande, ställt till Svea hovrätt, ges in till tingsrätten senast den 12 juni 2019.

Prövningstillstånd krävs.

Hans Holback

Åsa Nord

Anna Wollmer

Avtalsnummer: 2015/72431 Entreprenadkontrakt



Dokumentdatum: 2015-08-27

Rev. datum:

//Objekt//

FALU TINGSRÄTT
2:9

INKOM: 2019-05-14

MÅLNR: T 3780-17

AKTBIL: 156

Huvuddel 1 Kilafors bangård och Teknikhus 82 151 088:-SEK

Huvuddel 2 Kilafors bro med vägar 19 176 100:- SEK

Kursändring mellan svensk och utländsk valuta regleras inte. Tullar, importavgifter och varuskatter ingår i förekommande fall i kontraktssumman.

§ 6.12 Ändringar av eller tillägg till reglerna i MER

Ändringar av eller tillägg till reglerna i MER Anläggning 10 framgår av handling 6.1.1 Objektspecifika mät- och ersättningsregler.

§ 6.14 Ersättning för kostnadsändring (indexreglering)

Avtalat pris ska regleras i enlighet med vad som framgår nedan. Reglering sker för en del, s.k. specifik reglering.

§ 6.141 Specifik reglering

Specifik reglering resursgrupp tekniskt godkänt järnvägsmaterial

Ersättning för kostnadsförändring för järnvägsspecifikt material som entreprenören köper av Materialservice utgörs av skillnaden mellan gällande materialpris för basmånad och pris enligt faktura för levererat material. Entreprenören äger ej rätt till särskild ersättning utöver den verifierade ändringen av materialpriset.

Förteckning och prislista över de artiklar som ska kostnadsregleras framgår av handling 10.5.

Basmånad för reglering ska vara Juni år 2015.

Följande formel ska tillämpas:

$$K_6 = V_6 - V_b$$

K_6 = Regleringsbelopp för järnvägsspecifikt material

V_6 = Materialpris enligt faktura för levererat material

V_b = Materialpris enligt förteckning över artiklar som ska kostnadsregleras, handling 10.5

§ 6.15 Löpande räkning enligt självkostnadsprincipen

Kostnader för arbetsledning enligt AB 04 samt ABT 06 kap. 6 § 9 pkt 2, ska vara 9 procent av summan av kostnaderna enligt punkterna 1,3 och 4 samt 4 procent av kostnader enligt pkt 5

Entreprenörarvodets storlek enligt AB 04 samt ABT 06 kap. 6 § 9 ska vara 12 procent avseende kostnader enligt punkterna 1-4 och 6-7. På kostnader enligt pkt 5 ska entreprenörarvodet vara 5 procent.

Av entreprenören inhyrda maskiner med förare utgör hjälpmedel enligt pkt 4.

Av entreprenören inhyrd personal utgör arbetare enligt pkt 3.

På material och varor som tillhandahålls av beställaren enligt AFC.1522. samt AFD.1522. Varor som tillhandahålls, utgår ersättning enligt följande. Kostnad för arbetsledning enligt AB 04 samt ABT 06 kap. 6 § 9 punkt 2 ska vara 7 procent av kostnaden enligt kap. 6 § 9 punkt 1. Entreprenörarvodets storlek enligt ABO4 kap 6 § 9 ska vara 7 procent av kostnaden enligt punkt 1.



Hur man överklagar

Dom i tvistemål, tingsrätt

TR-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv tingsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att hovrätten ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

Det är inte säkert att du kan lägga fram nya bevis. Vill du göra det ska du förklara varför du inte lagt fram bevisen tidigare.

Vill du ha nya förhör med någon som redan förhört eller en ny syn (till exempel besök på en plats), ska du berätta det och förklara varför.

Tala också om ifall du vill att motparten ska komma personligen vid en huvudförhandling.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till tingsrätten. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Tingsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar tingsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till hovrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även hovrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i hovrätten

När överklagandet kommer in till hovrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Hovrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att tingsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om tingsrätten har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med tingsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar hovrättens avgörande

Den som vill överklaga hovrättens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till hovrätten.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till hovrätten senast den dag som anges i slutet av hovrättens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar hovrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i hovrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (hovrättens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstadomstolen.se