

Förvaltningsrätten i Umeå
Box 193
905 01 Umeå

Ansökan om upphandlingsskadeavgift

Sökande

Konkurrensverket, 103 85 Stockholm

Motpart

Länstrafiken i Västerbotten AB (5560071-4478), Box 134, 921 23 Lycksele

Ombud: Advokaten Anders Nilsson, Advokatfirman Lindahl KB, Box 11911,
404 39 Göteborg

Saken

Upphandlingsskadeavgift enligt 17 kap. 1 § 3 lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF)

Yrkanden

1. Konkurrensverket yrkar att förvaltningsrätten jämlikt 17 kap. 1 § 3 LUF beslutar att Länstrafiken i Västerbotten AB ska betala 1 900 000 (en miljon niohundrausen) kronor i upphandlingsskadeavgift.
2. Konkurrensverket hemställer att denna ansökan handläggs gemensamt med ansökan om upphandlingsskadeavgift mot Västernorrlands läns trafik AB, vilken Konkurrensverket idag har lämnat in till Förvaltningsrätten i Härnösand.

Adress 103 85 Stockholm
Besöksadress Torsgatan 11
Telefon 08-700 16 00
Fax 08-24 55 43
konkurrensverket@kkv.se

Grunder

3. Länstrafiken i Västerbotten AB har brutit mot LUF genom att bolaget slutit ett avtal med FARA ASA om inköp av ett biljetthanteringssystem, "FARA Ticketing", utan föregående annonsering enligt 7 kap. 1 § LUF, trots att förutsättningarna för detta inte var uppfyllda. Det ingångna avtalet är att betrakta som en otillåten direktupphandling.

Bakgrund

4. Länstrafiken i Västerbotten AB (Västerbottensbolaget) är ett aktiebolag som samägs av Västerbottens läns landsting och de 15 kommunerna i Västerbottens län. Västerbottensbolaget är trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Västerbottens län och dess verksamhet består bland annat av tillhandahållande av allmän kollektivtrafik med buss inom länet. Västerbottensbolaget är enligt 2 kap. 20-21 och 12 §§ LUF en upphandlande enhet.
5. I mars 2001 ingick Västerbottensbolaget avtal om köp av ett elektroniskt biljetthanteringssystem av företaget CPT Nordic AB. Systemet benämndes PCE. Under åren 2006-2008 uppgraderades systemet till ett system vid namn Travel Master. Leverantören var densamme. År 2008 gick CPT Nordic AB i konkurs och inkråmet i bolaget, däribland avtalen med Västerbottensbolaget samt avtal med Västernorrlands läns trafik AB rörande Travel Master, köptes av FARA ASA (FARA), som är ett norskt företag som bildades i december 2005. Den nya ägaren tog ansvar för att lämna service och sköta utveckling av program och maskinvara till sina användare.
6. Under år 2009 slöt Västerbottensbolaget ett underhållsavtal med CPT Nordic Ticketing AB – ett bolag som bildats efter CPT Nordic AB:s konkurs hösten 2008 – avseende systemet Travel Master.¹ I avtalet anges att avtalet gäller från och med den 1 april 2009 till och med den 31 mars 2011. Avtalet förlängs där-efter i avtalsperioder om 12 månader såvida inte avtalet sagts upp senast 90 dagar före utgången av löpande avtalsperiod (avtalet bifogas, se bilaga 1).
7. I en skrivelse den 26 januari 2011 meddelade FARA Västerbottensbolaget att de befintliga biljetthanteringssystemen skulle tas ur produktion under år 2011 och inte heller utvecklas eller underhållas vidare från och med den 1 januari 2012 (se bilaga 2). I skrivelsen uppmanade FARA befintliga kunder att uppgradera sina biljetthanteringssystem till det nya systemet FARA Ticketing, och att den som väljer en uppgradering "vill ha gått över till den nya lösningen i loppet av 2011". I skrivelsen från FARA angavs vidare att beslutet att konsolidera alla äldre system till ett och samma system på en och samma plattform hade fattats under våren 2009, att man varit i kontakt med

¹ CPT Nordic Ticketing (556770-9323) har numera bytt namn till FARA Sweden AB.

kunder/partners att CPT-lösningen skulle fasa ut "i loppet av 2011" samt att man varit i kontakt med alla kunder för att erbjuda en uppgradering till FARA Ticketing.

8. I en skrivelse den 10 maj 2011 från Västerbottensbolaget till FARA ombads FARA att snarast förtydliga konsekvenserna av informationen i skrivelsen den 26 januari 2011, för att möjliggöra ett ställningstagande avseende möjliga handlingsalternativ för Västerbottensbolaget (se bilaga 3). Frågorna Västerbottensbolaget ville ha besvarade var om systemet, med avseende på programvara, hårdvara, systemdrift och helpdesk kunde komma att underhållas, driftas och utvecklas från årsskiftet 2011/12 på så sätt att det kan nyttjas i Västerbottensbolagets fortsatta verksamhet. I det fall detta kunde uppnås under en begränsad tid önskade Västerbottensbolaget en precisering av tidsperioden.
9. I en skrivelse den 11 maj 2011 från FARA till Västerbottensbolaget bekräftade FARA att den aktuella versionen av biljetthanteringssystemet inte kommer att driftas eller underhållas efter den 1 januari 2012 och att det var en absolut frist då all personal som arbetat med versionen då skulle ha lämnat företaget (se bilaga 4).
10. Den 1 juni 2011 publicerades ett meddelande om frivillig förhandsinsyn från Västerbottensbolaget i TED (Tenders Electronic Daily), se bilaga 5. TED är Europeiska unionens officiella webbaserade databas för upphandlingar. Av meddelandet framgår att Västerbottensbolaget avsåg att tilldela kontrakt avseende biljetthanteringssystem utan föregående annonsering till FARA på grund av synnerlig brådska.

Avtalet

11. Någon gång under perioden den 7 juli 2011 – den 30 augusti 2011 har Västerbottensbolaget och FARA ingått avtal om köp av biljettsystemet FARA Ticketing (se bilaga 6). Det avtalsdokument som bifogas ansökan saknar underskrifter och datum för underskrifterna. Västerbottensbolaget har uppgett till Konkurrensverket att avtalet är undertecknat den 15 augusti 2011. Konkurrensverket finner inte skäl att ifrågasätta att avtalstidpunkten är den 15 augusti 2011. Avtalet omfattar förutom köp och leverans av själva systemet och dess utrustning också projektgenomförande, leveransprovning, utbildning och dokumentation.
12. Enligt 1 kap. 2 och 8 §§ LUF gäller denna lag bland annat vid upphandling av varor för verksamheter som består av tillhandahållande eller drift av publika nät i form av transporter med järnväg eller buss m.m. Avtalet mellan Västerbottensbolaget och FARA avser varor för en sådan verksamhet. Värdet av varorna i det aktuella avtalet överstiger värdet av installations-, under-

hålls- och utbildningstjänsterna. Avtalet är enligt 2 kap. 19 och 24 §§ LUF därmed att betrakta som ett varukontrakt.

13. Beräkningen av avtalets värde i mål om upphandlingsskadeavgift ska enligt 17 kap. 4 § andra stycket ske enligt 3 kap. 2 och 3 §§ LUF när det är fråga om avtal som skulle ha upphandlats enligt lagens direktivstyrda delar. Enligt 3 kap. 2 § LUF ska värdet av ett kontrakt uppskattas till det totala belopp som ska betalas enligt kontraktet. Vid beräkningen ska options- och förlängningsklausuler beaktas som om de utnyttjats. År 2011 var tröskelvärdet, det vill säga det kontraktsvärde som styr om lagens direktivstyrda delar ska tillämpas, 3 849 489 kronor för upphandling av varor enligt LUF (se SFS 2010:53).
14. Enligt vad som är angivet i avtalet är det avtalade priset 18 051 692 kronor. Av detta utgör priset för utrustningar 9 351 692 kronor och priset för leverans 8 700 000 kronor.
15. Enligt dokument 7 till avtalet (se bilaga 7) ingår 190 bussutrustningar av modellen "Algiz 8" till ett pris om 35 390 kronor per enhet och 6 724 290 kronor totalt, 71 bussutrustningar av modellen "Dzine Zineon 3" till ett pris om 31 598 kronor per enhet och 2 243 458 kronor totalt, 3 handhållna kontrollörmaskiner av modellen "Dzine Zineon 3" till ett pris om 26 948 kronor per enhet och 80 844 kronor totalt samt 100 skärmar touch screen av modellen "Titan G2" till ett pris om 3 031 kronor och 303 100 kronor totalt. Det sammanlagda priset för bussutrustningar uppgår således till 9 351 692 kronor ($6\,724\,290 + 2\,243\,458 + 80\,844 + 303\,100$).
16. Enligt dokument 8 till avtalet (se bilaga 8) kan antalet bussutrustningar som beställs före leverans öka eller minska med upp till 20 procent. Eftersom avtalets värde enligt 3 kap. 2 § LUF ska beräknas som om denna rörliga del utnyttjas till det totala möjliga beloppet ska värdet för dessa bussutrustningar ökas med 1 870 338 kronor (20 procent av 9 351 692 kronor). Det saknar betydelse om det i efterhand visat sig att denna rörliga del utnyttjats på annat sätt än en ökning med 20 procent.
17. Det sammanlagda värdet av avtalet, exklusive optioner, uppgår således till 19 922 030 kronor ($18\,051\,692 + 1\,870\,338$). I dokument 8 till avtalet anges priser och leveransvillkor för de optioner som är kopplade till avtalet (se bilaga 8).
18. Västerbottensbolaget har i ett svar på ett utkast till ansökan om upphandlingsskadeavgift anfört att optionerna nr 6-11 kommer att användas i följande omfattning. Option nr 6, 8 och 10 kommer inte att utnyttjas. Option nr 7 kommer att utnyttjas beträffande 40 kompletta handhållna enheter om 51 592 kronor, sammanlagt 2 063 680 kronor. Option nr 9 avseende massproduktion av kort kommer att utnyttjas beträffande två enheter om 47 150 kro-

nor, sammanlagt 94 300 kronor. Option nr 11 har justerats och kommer avse EMV-terminaler av typen "Ingenico IPP 320". Västerbottensbolaget kommer att avropa 396 enheter om 11 304 kronor samt en systemlicens om 152 439 kronor, sammanlagt 4 826 823 kronor.

19. Konkurrensverket finner inte skäl att ifrågasätta Västerbottensbolagets uppgifter. Detta ger vid handen att beräkningen av värdet av optionerna 1-6, 8 och 10 för närvarande uppskattas till noll kronor. Konkurrensverket beräknar avtalets totala värde till 26 906 833 kronor enligt följande.

8 700 000 (leverans avseende huvuddelen)
11 222 030 (bussutrustningar avseende huvuddelen, inkl. 20 procents påslag)
2 063 680 (option 7)
94 300 (option 9)
+ 4 826 823 (option 11)
= 26 906 833 kronor

20. Det sammanlagda värdet av avtalet överstiger det aktuella tröskelvärdet. Upphandlingen skulle rätteligen ha handlagts enligt de direktivstyrda delarna i LUF och annonseras i Europeiska unionens tidning (EUT) och i elektronisk form i databasen Tenders Electronic Daily (TED). Något sådan annonsering har inte skett.

Västerbottensbolaget har gjort en otillåten direktupphandling

Allmänt om undantaget för synnerlig brådska

21. Enligt huvudregeln i 7 kap. 1 § LUF ska en upphandlande enhet som avser att tilldela ett kontrakt annonsera upphandlingen, om inte något annat följer av undantagen i 4 kap. 2 § LUF.
22. Undantag från skyldigheten att följa bestämmelserna om offentlig upphandling och upphandling inom försörjningssektorerna ska tolkas restriktivt. Den som åberopar en undantagsbestämmelse har bevisbördan för att det verkligen föreligger sådana omständigheter som motiverar att undantagsbestämelsen får tillämpas.²
23. Det är således Västerbottensbolaget som har att styrka att det aktuella avtalet fick ingås utan föregående annonsering enligt LUF.

² Se bl.a. mål 199/85 *Kommissionen mot Italien* punkt 14, C-20/01 och C-28/01 *Kommissionen mot Tyskland* punkt 58, C-385/02 *Kommissionen mot Italien*, punkt 19, C-394/02 *Kommissionen mot Grekland*, punkt 33 och C-26/03 *Stadt Halle*, punkt 46, prop. 2001/02:142 s. 99 och prop. 2006/07:128 s. 291 samt Högsta förvaltningsdomstolens uttalanden i RÅ 2005 ref 10, RÅ 2008 ref 79 och RÅ 2009 not 134.

24. Västerbottensbolaget har under Konkurrensverkets utredning gjort gällande att avtalet fick ingås utan föregående annonsering på grund av synnerlig brådska enligt 4 kap. 2 § 4 LUF. Inga andra undantag har åberopats.
25. Av 4 kap. 2 § 4 LUF följer att en upphandlande enhet får ingå avtal utan föregående annonsering om det är absolut nödvändigt att tilldela kontraktet, men synnerlig brådska, orsakad av omständigheter som inte kunnat förutses av den upphandlande enheten, gör det omöjligt att hålla tidsfristerna vid öppet, selektivt eller förhandlat förfarande med föregående annonsering.

Den uppkomna brådskan kunde förutses

26. Konkurrensverket anser att Västerbottensbolaget borde haft en bättre framförhållning och agerat mer affärsmässigt för att *undvika att hamna i den brådska* som man gjorde när FARA ensidigt och med kort varsel meddelade att drift och underhållstjänster m.m. avseende ett befintligt biljetthanteringssystem inte längre skulle tillhandahållas. Den brådska som uppkom är enligt Konkurrensverkets bedömning således inte orsakad av omständigheter som Västerbottensbolaget *inte kunde förutse* i den mening som avses i 4 kap. 2 § 4 LUF. Enligt Konkurrensverkets mening finns flera omständigheter i detta mål som påvisar detta.
27. Västerbottensbolaget upphandlar allt eller en mycket stor del av utförandet av kollektivtrafiken av fristående leverantörer. Genomförande av upphandlingar enligt LUF får anses höra till Västerbottensbolagets kärnverksamhet. Västerbottensbolaget råder naturligtvis – precis som andra upphandlande enheter – över hur villkoren i avtalen med leverantörer utformas, tillämpas och följs upp. De avtal som ingås med leverantörer bör inte utformas på ett sätt som riskerar att äventyra grundläggande verksamhetsmässiga eller ekonomiska intressen hos den upphandlande enheten. Ingen annan än enheten själv kan förväntas bevaka dessa intressen. Precis som i affärsrelationer mellan två företag generellt, kan en leverantör till en upphandlande enhet ha intressen som står i konflikt med enhetens intressen och behov.
28. Det faktum att Västerbottensbolaget har att iaktta reglerna i LUF vid anskaffningar medför extra höga krav på framförhållning i affärs- och avtalsrelationer, så att inte den upphandlande enheten kan försättas i tidsnöd med följd att leverantören tilldelas nya kontrakt utan föregående annonsering (utan att behöva utsättas för den konkurrensutsättning som krävs enligt LUF).
29. Biljetthanteringssystemet är centralt för Västerbottensbolagets verksamhet. Utan ett fungerande system riskerar bolaget att gå miste om sina intäkter. Dessutom används biljetthanteringssystemet för att tillhandahålla underlag för avräkning gentemot leverantörer och andra samverkande länstrafikbolag.

30. De garantier för leveranser av underhåll av biljetthanteringssystemet som fanns i det befintliga avtalet (som ingicks år 2001) löpte ut någon gång under år 2007 (dvs. fem år efter garantitidens utgång, som sannolikt inträffade under år 2002, ett år efter effektiv leveransdag). Det underhållsavtal som ingicks den 10 juni 2009 gällde från och med den 1 april 2009 till och med den 31 mars 2011. Avtalet skulle därefter förlängas med avtalsperioder om 12 månader, såvida det inte sagts upp senast 90 dagar före utgången av löpande avtalsperiod (se bilaga 1).
31. Efter att det ursprungliga avtalet löpte ut år 2007 har Västerbottensbolaget följaktligen endast haft tillfälliga avtal som kunnat sägas upp så sent som 90 dagar före utgången av gällande avtalsperiod. Det synes också vara just en sådan uppsägning som FARA gjorde den 26 januari 2011.
32. Konkurrensverket menar att Västerbottensbolaget borde ha sett till att man haft avtal om leveranser av drift, underhåll och andra nödvändiga varor och tjänster under så pass lång bindningstid att eventuella uppsägningar från leverantören inte skulle försätta Västerbottensbolaget i en situation där en annonserad upphandling enligt LUF av nödvändiga varor och tjänster inte skulle hinnas med. Alternativt borde Västerbottensbolaget på annat sätt sett till att nödvändiga varor och tjänster för att hålla biljetthanteringssystemet i drift kunde levereras av andra leverantörer eller tillgodoses genom arbete av den egna personalen. Enligt Konkurrensverket krävs det enligt LUF att upphandlande enheter är medvetna om och har en beredskap för att leverantörer kan komma att agera på det sätt som FARA gjort.
33. En ytterligare omständighet som borde ha fått Västerbottensbolaget att agera mera proaktivt än vad som skett, är CPT Nordic AB:s konkurs i oktober 2008 och FARA:s övertagande (genom det helägda bolaget CPT Nordic Ticketing AB) av de aktuella avtalen. Det är knappast oförutsebart att en tidigare konkurrent till en befintlig leverantör som tar över avtal med den upphandlande enheten kan komma att vilja förändra produktutbudet på ett sådant sätt som FARA sedermera gjorde. Övertagandet borde således ha föranlett Västerbottensbolaget att agera för att tillförsäkra nödvändiga leveranser, exempelvis genom att få till stånd avtal med en så pass lång löptid eller uppsägningstid att en eventuell ny upphandling i enlighet med LUF skulle hinna genomföras.
34. Likaså borde Västerbottensbolaget ha agerat när FARA under år 2010 informerade bolaget om att man avsåg att förändra sina produkter och erbjuda nya biljettsystem.
35. Undantaget för synnerlig brådska i 4 kap. 2 § 4 LUF får enligt Konkurrensverkets mening inte tillämpas när upphandlande enheter låter sig utnyttjas av en befintlig leverantör på det sätt som Västerbottensbolaget gjort.

Den bristande affärsmässighet och framförhållning hos Västerbottensbolaget som gjort att FARA har kunnat försätta bolaget i en sådan brådska att det inte fanns tid till en annonserad upphandling enligt LUF, kan inte medföra att avtal om köp av ett nytt biljetthanteringssystem från den befintliga leverantören får ingås utan föregående annonsering med stöd av undantaget för synnerlig brådska.

36. Konkurrensverket vill understryka att situationen i förevarande mål inte kan likställas med oförutsebara förändringar, som till exempel en plötslig konkurs hos den befintliga leverantören, som gör att denne omedelbart upphör med nödvändiga leveranser av varor och tjänster.

Upphandlingsskadeavgift

37. Vid otillåten direktupphandling får allmän förvaltningsdomstol enligt 17 kap. 1 § 3 LUF efter ansökan av tillsynsmyndigheten besluta att en upphandlande enhet ska betala en upphandlingsskadeavgift. Konkurrensverket är enligt 18 kap. 1 § LUF och 3 § förordningen (2007:1117) med instruktion för Konkurrensverket tillsynsmyndighet för upphandling inom försörjningssektorena.
38. Upphandlingsskadeavgift kan tas ut oberoende av om överträdelsen har skett uppsåtligt eller av oaktsamhet. Strikt ansvar gäller.
39. En upphandlingsskadeavgift ska enligt 17 kap. 4 § LUF uppgå till lägst 10 000 kronor och högst 10 000 000 kronor. Avgiften får emellertid inte överstiga tio procent av kontraktsvärdet. Enligt 17 kap. 5 § första stycket LUF ska vid fastställande av upphandlingsskadeavgiftens storlek särskild hänsyn tas till hur allvarlig överträdelsen är.
40. Av förarbetena framgår att ett av syftena med upphandlingsskadeavgift är att säkerställa att upphandlingsreglerna iakttas och att skattemedlen används på ett korrekt sätt. Utgångspunkten är att avgiften bestäms så att enheten avhåller sig från överträdelser av lagen samt att även andra upphandlande enheter avhåller sig från överträdelser. Ju allvarligare överträdelsen kan anses vara, desto högre belopp bör sanktionsavgiften fastställas till. I förarbetena erinras om att det i ändringsdirektivet föreskrivs att sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.³
41. Enligt Konkurrensverkets mening bör upphandlingsskadeavgiftens storlek vid otillåten direktupphandling beräknas med utgångspunkt i det ingångna avtalets värde. Därefter bör det prövas om det föreligger några förmildrande eller försvårande omständigheter i det enskilda fallet som kan inverka sän-

³ Prop. 2009/10:180 s. 196-197, 370.

kande eller höjande på avgiften. Denna metod bidrar till en enhetlighet och förutsebarhet vid beräkningen av upphandlingsskadeavgiftens storlek. Avtalets värde är också ett adekvat mått på hur allvarlig överträdelse en otillåten direktupphandling typiskt sett är – ju högre avtalsbelopp desto allvarligare överträdelse.⁴ Att ha avtalets värde som utgångspunkt vid beräkningen av avgiftens storlek ligger också i linje med allmänna principer för system med offentligrättsliga sanktionsavgifter i svensk rätt, där lagstiftaren har framhållit att avgiftsbelopp så långt som möjligt bör kunna utgå ifrån ett mätbart moment i överträdelsen som gör det möjligt att förutse och fastställa hur stor avgiften ska bli i det enskilda fallet.⁵ I förarbetena till reglerna om upphandlingsskadeavgift har lagstiftaren också hänvisat till dessa allmänna riktlinjer.⁶

42. Otillåtna direktupphandlingar anses av både unionslagstiftaren och den svenska lagstiftaren vara en av de allvarligaste överträdelserna inom upphandlingsområdet, vilket bör leda till att sanktionsvärdet i dessa fall ofta kan anses vara högt.⁷ En upphandlingsskadeavgift vid otillåten direktupphandling bör således ligga i den högre delen av skalan. Avgiften bör enligt Konkurrensverkets mening i allmänhet kunna bestämmas till mellan fem och tio procent av avtalets värde. Vid otillåtna direktupphandlingar av normalgraden, bör avgiften kunna ligga i mitten av den högre delen av skalan, det vill säga 7-8 procent av avtalets värde.
43. Konkurrensverket har beräknat avtalets totala värde till 26 906 833 kronor. En upphandlingsskadeavgift om 1 900 000 kronor utgör cirka sju procent av avtalets värde. Den yrkade avgiften är enligt Konkurrensverkets mening vid en sammantagen bedömning en avskräckande och proportionerlig sanktion för den aktuella överträdelsen.

Angående målets fortsatta handläggning

44. Konkurrensverket har idag lämnat in en ansökan om upphandlingsskadeavgift hos Förvaltningsrätten i Härnösand mot Västernorrlands läns trafik AB (Konkurrensverkets dnr 252/2012). Även den ansökan avser ett avtal som ingåtts under sommaren 2011 med FARA om köp av biljetthanteringssystemet FARA Ticketing. Omständigheterna som förelegat innan avtalen ingicks av respektive upphandlande enhet är i allt väsentligt likartade. Den principiella rättsfrågan rörande tillämpningen av undantaget för synnerlig brådska enligt 4 kap. 2 § 4 LUF är densamma i båda mål. Båda upphandlande enheter företräds av samma ombud.

⁴ Jfr prop. 2009/10:180 s. 197.

⁵ Se bl.a. prop. 1981/82:142 s. 24-25 och bet. 1981/82:JuU53. Jfr även prop. 2009/10:180 s. 183.

⁶ Prop. 2009/10:180 s. 183.

⁷ Prop. 2009/10:180 s. 187 och 197.

45. Mot denna bakgrund föreligger enligt Konkurrensverkets bedömning förutsättningar enligt 14 § tredje stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar att handlägga de båda målen hos samma förvaltningsrätt. Det överlämnas till förvaltningsrätterna att avgöra vilken av domstolarna som ska handlägga målen.
-

Per Karlsson

Daniel Johansson

Bilagor

1. Underhållsavtal (2009) mellan CPT Nordic Ticketing AB och Västerbottensbolaget
2. Skrivelse den 26 januari 2011 från FARA till Västerbottensbolaget
3. Skrivelse den 10 maj 2011 från Västerbottensbolaget till FARA
4. Skrivelse den 11 maj 2011 från FARA till Västerbottensbolaget
5. Meddelande om förhandsinsyn från Västerbottensbolaget den 1 juni 2011
6. Avtalet den 15 augusti 2011 mellan Västerbottensbolaget och FARA.
7. Dokument 7 till avtalet den 15 augusti 2011
8. Dokument 8 till avtalet den 15 augusti 2011