



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I KARLSTAD**

DOM
2017-12-27
Meddelad i Karlstad

Mål nr
4583-17

SÖKANDE

Eda Glasbruk Taxi AB
[REDACTED]
Skråpköpingsvägen 19
673 92 Charlottenberg

MOTPART

Värmlandstrafik AB, 556206-4641
Tallbacksvägen 2
684 30 Munkfors

Ombud: Advokat Roger Hagman
Advokatfirman Roger Hagman AB
Box 45030
104 30 Stockholm

SAKEN

Offentlig upphandling

KONKURRENSVERKET	
2018-03-16	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår Eda Glasbruk Taxi AB:s ansökan om överprövning.

Dok.Id 195497

Postadress
Box 568
651 12 Karlstad

Besöksadress
Rådhuset, Stora
torget

Telefon
054-14 85 00
E-post: forvaltningsrattenikarlstad@dom.se
www.forvaltningsrattenikarlstad.domstol.se

Telefax
054-14 85 30

Expeditionstid
måndag–fredag
08:00–16:00

BAKGRUND

Värmlandstrafik AB (Värmlandstrafik) har genomfört en upphandling benämnd "Samhällsbetalda transporter servicetrafik". Upphandlingen omfattar ett flertal körområden. Beträffande körområde 1 ingavs anbud av bland annat Eda Glasbruk Taxi AB (Eda Glasbruk Taxi). Värmlandstrafik beslutade att teckna avtal med annan anbudsgivare.

PARTERNAS TALAN

Eda Glasbruk Taxi ansöker om överprövning av upphandlingen och anför bland annat följande. I upphandlingsunderlaget framgick att man var tvungen att ha tillgång till totalt 19 fordon för körområde 1. Enligt LOU ska upphandlande myndigheter behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. I och med att Värmlandstrafik slår ihop Värmlands kommuner till geografiskt stora områden och därefter kräver ett visst antal fordon per område ges inte små eller medelstora taxibolag möjlighet att lägga ett anbud på det totala antalet fordon som krävs. Då det från tilldelningsbeslut till kontraktets startdatum är mindre än tre månader är det en teknisk omöjlighet att skaffa fram, i detta fall, totalt 19 fordon, på grund av leverantörstider, besiktningstider, installationer av teknisk utrustning samt få all denna utrustning godkänd. En mera "realistisk" tid för en liten entreprenör vid kontraktsskrivning hade varit närmare nio månader. Vid anbudsförfarandet begärde Eda Glasbruk ut den faktiska arbetstiden av fordonen totalt sett. Det har dessvärre inte inkommit något svar på detta mer än vad som framgår i anbudsunderlaget där antalet körningar i området kan ses. Detta ger en orimlighet i anbudsgivandet i och med att ingen åkare vet hur många arbetstimmar/arbetsdag som man faktiskt får betalt för vid anbudsgivandet. Värmlandstrafik har egen trafikledning som dirigerar fordonen över länet och utanför. Detta gör att den enda rimliga anbudsmodellen mellan Värmlandstrafik och underleve-

rantör som får kontraktet är betalt/beställd arbetstimme per fordon istället för betalt/beställd arbetstimme per kund. Skillnaden mellan räkningssätten är liten och enkel. Alternativ 1 ställer mindre ansvar mot trafikplanering på trafikledningscentralen än vad alternativ 2 gör. Har man en effektiv trafikplanering blir detta en ekonomisk vinst för beställningscentralen, i detta fall Värmlandstrafik, samt en ekonomiskt tryggare företagsekonomi för företagaren som får kontraktet då man vet vad man får betalt per dag och inte riskerar att ha kostsamma stillastående fordon enbart för att upphandlingen har krävt detta. Detta ger en säkerställning av skatter, sociala avgifter, arbetsgivaravgifter, löner etc. Allt annat vore samhällsekonomiskt oansvarigt och bör därför bryta mot LOU vad gäller onormalt låga anbud och dess samhällsansvar. Tittar man dessutom på skillnaden mellan tilldelat kontrakt och angivet pris i enlighet med den beräkningsmodell Eda Glasbruk Taxi använder skiljer sig priserna/timmar avsevärt. Eda Glasbruk Taxi har ett timpris på 550 kr/timme och tilldelat kontrakt har ett timpris på 1 241 kr. Detta kan inte ses som annat än brott mot LOU med avseende på att det mest ekonomiskt fördelaktiga för den upphandlande myndigheten ska antas.

Värmlandstrafik motsätter sig bifall till ansökan och anför följande. Efter genomförd offentlig upphandling tecknade Värmlandstrafik den 22 mars 2016 avtal med Keolis om att utföra samhällsbetalda resor inom fem av sex körområden. I juni 2017 sade Keolis upp avtalen för de fem körområdena till upphörande per den 22 december 2017. Värmlandstrafik hade därmed att tillse att transporter inom Keolis fem avtalsområden skulle fortsätta att löpa på även från den 22 december 2017. Då tiden var kort och då vinnande leverantörer kan behöva en rimlig tid för att anskaffa fordon beslutade Värmlandstrafik om att tillämpa påskyndat förfarande enligt 11 kap. 10 § 2 p. LOU. Minimitiden för anbudsgivning enligt den bestämmelsen är 15 dagar från den dag då annonsen skickades för publicering. Värmlandstrafik skickade annonsen för publicering den 26 juli 2017 och anbud skulle lämnas senast den 22 augusti 2017. Anbudstiden var således betydligt längre än

minimitiden. Värmlandstrafik öppnade även upp för lättnader i vissa avtalskrav under avtalets inledande skede gällande exempelvis fordonsdatabas, egenkontroll och fordonsbehov. Anbudet skulle enligt upphandlingsföreskrifterna vara undertecknat av behörig person och innehålla bl.a. en egenförsäkran. Anbud skulle lämnas på körområdesnivå och utvärderingen skulle göras per körområde. Inom körområde 1 uppgick behovet till 19 fordon. Alternativa anbud godtogs inte. Utvärderingsmodellen var bästa förhållande mellan pris och kvalitet. För körområde 1 tilldelades Arvika-Eda Taxitransporter AB (AETAB) uppdraget. Anbudet från Eda Glasbruk Taxi omfattade endast två av efterfrågade 19 fordon för körområde 1. Anbudet förkastades då anbudet inte lämnats för hela körområdet. Om anbudet skulle tolkas som ett anbud med alternativt utförande förelåg grund för förkastande på den grunden att alternativa anbud inte var tillåtna. Anbudet var därutöver inte undertecknat och saknade efterfrågat ESPD-dokument, vilket även det utgjorde grund för förkastande. Som framgår av fast rättspraxis har en upphandlande myndighet en stor frihet vad gäller utformningen av förutsättningarna för en upphandling så länge som dessa inte står i strid med LOU:s grundläggande principer. Enligt Värmlandstrafik är det inte praktiskt hanterbart att ha för många körområden. Indelningen i sex körområden är bl.a. av betydelse för Värmlandstrafiks trafikledning i form av att varje trafikledare har ett eget körområde. Vidare styrs antalet körområden utifrån resandemönster, dvs. många körningar sker inom ett och samma körområde. Värmlandstrafik har tidigare haft fler körområden och även fler leverantörer per körområde. Anledningen till övergången för ett antal år sedan till färre körområden och en leverantör per område var bl.a. att det var opraktiskt och administrativt betungande att ha ett stort antal områden och även flera leverantörer per körområde. Sammantaget föreligger tungt vägande praktiska och ekonomiska skäl till nuvarande indelning i sex körområden. Möjlighet finns dock för små leverantörer att samverka i en grupp eller verka som underentreprenör. Sammantaget gör Värmlandstrafik gällande att indelningen av sex körområden i Värmlands län är lämplig och proportionell. När det

gäller anbudstiden och tiden mellan kontraktsskrivning och avtalsstart är det korrekt att den är förhållandevis kort men med hänsyn till omständigheterna tillräcklig, vilket framgår av att antalet anbudsgivare inom exempelvis körområde 1 var sex till antalet. Utifrån förutsättningarna anser Värmlandstrafik att anbudsfristen och uppstarttiden inte står i strid med LOU. Vad beträffar statistik som underlag för anbudsgivning har Värmlandstrafik till förfrågningsunderlaget lämnat ut statistik som ger underlag i form av bl.a. senaste årens intäkter per område, antalet körningar, när körningarna utförts, betald produktion med kund i bil, antal körda kilometer, kollektivavtalets villkor, fordonsspecifikation. Därtill kommer att Värmlandstrafik under upphandlingen lämnade ut uppgifter om nuvarande fordonsscheman för bl.a. körområde 1. Sammantaget har anbudsgivarna erhållit ett tillräckligt underlag för att bedöma åtagandets omfattning. Hänvisningen till bestämmelserna om onormalt lågt pris förefaller långsökt, särskilt som antagen anbudsgivare inom körområde 1 inte lämnat ett onormalt lågt pris. Vad slutligen gäller Eda Glasbruk Taxis synpunkter kring det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet förhåller det sig så att bolaget inte uppfyllt ställda krav, varför anbudet förkastats. Anbudsutvärderingen har skett utifrån principen bästa förhållandet mellan pris och kvalitet. Utvärderingsmodellen och utvärderingen står inte i strid med LOU. Modellen har för övrigt befunnits förenlig med LOU i en prövning av Kammarrätten i Göteborg gällande en av Värmlandstrafiks linjetrafikupphandlingar.

Eda Glasbruk Taxi tillägger bland annat följande. Att hänvisa till en modell som befunnits förenlig med LOU i en prövning i Kammarrätten i Göteborg är som att jämföra äpplen och päron. Linjetrafik är något som sker med buss där beställaren får betala för bussen oavsett passagerantal då bussen de facto går vägen fram oavsett. Färdtjänst och sjukresor ger s.k. dödtid där entreprenören riskerar att stå hel eller del av dag utan kund i det beställda fordonet och riskerar med andra ord att stå helt eller delvis utan ersättning. Ändras ersättningsmodellen till Eda Glasbruk Taxis sätt tas samhällsansvaret till

godo på ett helt annat mer positivt sätt. Eda Glasbruk Taxi tog emot ett telefonsamtal den 23 september 2017 från Arvika Eda Taxi AB (AETAB). Enligt anbudsunderlaget skulle tilldelningsbeslut ges den 2 oktober 2017. Eda Glasbruk Taxi ställer sig då frågande till hur AETAB kan ringa redan den 23 september och veta att AETAB fått anbudet och fråga om Eda Glasbruk Taxi kan ställa upp med färdtjänstbussar. Att indela Värmland i sex körområden kanske inte är fel men för att små taxiägare ska kunna vara med i en sådan upphandling är det enbart en kommun som kan ses som ett rimligt upptagningsområde/körområde. Små bolag ges inte en rimlig chans. Det blir en felaktig konkurrensmöjlighet. Eda Glasbruk Taxi anser därmed att indelningen i sex körområden åsidosätter LOU. Denna utveckling riskerar att fortsätta och framförallt om nu Värmland i framtiden skulle delas in i ett körområde. Att hänvisa till resandemönster, opraktiskt, administrativt betungande, trafikledaransvar kan man tänka sig men inget hinder finns mot att trafikledare har det ansvaret i alla fall över t.ex. det västra körområdet oavsett om man har ett eller tre körområden här. Att det skulle vara opraktiskt och administrativt betungande att ha fler körområden kan knappast vara ett skäl att omöjliggöra för små företagare att kunna vara med i enlighet med LOU. Det tunga ekonomiska skälet som Värmlandstrafik refererar till faller på sin egen orimlighet då Eda Glasbruk Taxi uppenbart har bevisat att enbart i körområde 1 kan annan entreprenör göra samma transporter för en betydligt lägre summa än den nu tilltänkta, för att på detta sätt spara skattemedel åt kommuner och landsting. Att som Värmlandstrafik försöka påverka Eda Glasbruk Taxis anmälan utanför rättegångsprocessen är osmakligt och kanske också direkt olagligt. Eda Glasbruk Taxi önskar rättens ställningstagande om detta agerande är övergrepp i rättssak eller inte.

Värmlandstrafik tillägger följande. Angående Värmlandstrafiks kontakter med Eda Glasbruk Taxi uppfattade Värmlandstrafik att ansökan begränsades till körområde 1 och att detta skulle bekräftas till förvaltningsrätten. Eftersom bekräftelsen dröjde och saken brådskade påminde Värmlandstrafik

Eda Glasbruk Taxi om detta. Någon avsikt att påverka Eda Glasbruk Taxi har aldrig varit avsikten. Hänvisningen till kammarrättsdomen syftar endast till utvärderingsmodellen som sådan (bästa förhållandet pris/kvalitet), inte till indelningen i sex körområden. Påstådd kontakt mellan AETAB och Eda Glasbruk Taxi är inget som Värmlandstrafik har någon del i och ej heller något som Värmlandstrafik känner till. Däremot är det inte ovanligt att anbudsgivare kontaktar andra företag angående möjligheten till att tillhandahålla fordon med eller utan förare. Eda Glasbruk Taxi uppehåller sig i övrigt i allt väsentligt till Värmlandstrafiks indelning i sex körområden, och kalkylerbarheten. Teoretiskt skulle upphandlingen som en ytterlighet kunna avse hela länet som ett enda körområde med en antagen leverantör. En annan teoretisk ytterlighet skulle kunna vara att upphandla fordon med förare styck för styck i hela länet. Den sistnämnda modellen skulle leda till stora negativa konsekvenser avseende bl.a. planering, trafikledning, samordning av resor och föranleda betydande kostnadskonsekvenser för skattekollektivet. Värmlandstrafik har för sin del valt att dela in länet i sex körområden. Inom varje område antas en leverantör med skyldighet att hålla med det antal fordon med förare som framgår av punkten 6.2 i de administrativa föreskrifterna. Som framhållits föreligger tungt vägande praktiska och ekonomiska skäl för indelningen. Indelningen leder i och för sig till att små företag ensamma inte kan lämna anbud. Däremot utgör indelningen i sig inte något hinder för medelstora taxiföretag att lämna anbud eller för små företag att lämna anbud som en grupp. Jämförelse kan göras med andra branscher. Inom t.ex. byggbranschen upphandlas total- och generalentreprenader med endast ett mindre antal möjliga anbudsgivare trots att det skulle vara möjligt för beställare att upphandla ett stort antal delentreprenader. Skälen för att delade entreprenader sällan upphandlas är bl.a. problemen och kostnadskonsekvenserna för beställare, som Värmlandstrafik, med slimmade organisationer att hantera ett stort antal aktörer, t.ex. samordning, uppföljning och kontakter med varje avtalspart. De små entreprenörerna är istället hänvisade till att antingen verka som underentreprenörer eller att lämna anbud i en

grupp. Antalet kvalificerade anbudsgivare har varit fem för körområde 1, fyra för körområde 3, fem för körområde 4, fem för körområde 5 och fem för körområde 6. Det har således förelegat en god och tillräcklig konkurrens inom varje område. I fråga om möjligheten att kalkylera uppdraget har Värmlandstrafik tillhandahållit statistik samt nuvarande fordonsscheman för körområdena 1 och 3 - 6. Enligt Värmlandstrafik har anbudsgivarna erhållit ett tillräckligt underlag för att bedöma åtagandets omfattning med den kalkylrisk som anbudsgivning alltid är förenad med. Värmlandstrafik vill understryka att Eda Glasbruk Taxi förutom att anbudet inte uppfyllt kravet på antalet fordon inom körområde 1 inte heller har uppfyllt kraven på ifyllt ESPD-dokument och undertecknat anbud.

Eda Glasbruk Taxi har i skrivelse ytterligare utvecklat sin talan och i huvudsak tillagt följande. Att Eda Glasbruk Taxi inte har skickat in ett signerat anbud är ren lögn. Anbudet skickades in via TendSign och dessutom i pappersformat till Värmlandstrafik, dock med avsaknad av ESPD. Detta är dock en minimal sak att ordna om Värmlandstrafik så önskar. Men tittar man vad ESPD innehåller är det enbart en försäkran över mestadels logiska saker om man vet vilka krav som ställs på en åkare oavsett bransch. Tilläggas kan att sedan förra skrivelsen har Eda Glasbruk Taxi blivit kontaktad av kommunchefen som i sin tur hade blivit ombedd av Värmlandstrafik att ta kontakt med Eda Glasbruk Taxi för att försöka få anmälan att gälla enbart körområde 1. Att det skulle finnas "tungt vägande ekonomiska skäl" ställer Eda Glasbruk Taxi sig fortfarande frågande till. Den beräkningsmodell som Arvika Eda Taxi använde sig av är den modell man får lära sig när man ger fastpris i sitt företagande. Denna modell är framtagen som beräkningsunderlag mellan Sveriges Taxiägarförbund och Transportarbetarförbundet för att fastställa vad en taxibil behöver gå in med för att fastställa löner, service etc. samt ge en liten vinst över till ägaren. Antalet bilar som Värmlandstrafik har lagt till körområde 1 är totalt 19 fordon fördelat på 15 bussar samt 4 bilar. I en tjänsteskrivelse från kommunchefen ställdes frågan om relevansen

med fordonantalet och höjdtagandet. I svaret från Värmlandstrafik konstateras att utnyttjandet av de 19 fordonen beräknades landa på 30 – 40 procent av arbetstiden sett över hela Värmland. Detta kan inte ses som en skälig effektivitet i trafikplaneringen. Men ser man återigen på beställt timpris i stället för att enbart betala för 30 – 40 procents beläggning kommer Eda Glasbruk Taxi snabbt upp i att bli det billigaste alternativet än tilldelad entreprenör. Det framgår av tilldelad entreprenörs inlämnade underlag att den har en tillgänglig fordonspark om 18 fordon (8 bussar, 9 bilar och 1 limousine). I anbudet skulle man försäkra att man har 15 bussar samt 4 fordon, vilket inte då har säkerställts av tilldelad entreprenör. Dessutom kan man läsa i ESPD för samma bolag att de inte ska samarbeta med underentreprenörer. Tilldelningen borde alltså ha skett till Keolis som blev nummer två i antagningsprocessen. Genom åren har buss- och taxibranschen sett en mängd konkurser där av Värmlandstrafik kontrakterade åkare "tagit höjd i priset". Förvaltningsrätten uppmanas att visa samtliga sådana fall igenom de sista 20 åren för hela länet för att styrka det i enlighet med offentlighetsprincipen. Eda Glasbruk Taxi har nu underrättats om att kontrakterad entreprenör i körområde 1. AETAB har i sitt anbud lämnat en egenförsäkran (ESPD) helt i enighet med kravet. Under avsnitt 2 C i denna svarade AETAB nej på frågan om man förlitar sig på andra underleverantörer liksom på frågan om man planerar att lägga ut någon del av antalet. Vidare har AETAB svarat ja på frågan om den ekonomiska aktören uppfyller alla krav i anbudet. Vid tiden för anbudsgivandet "fattades" det ett tiotal fordon för AETAB som de var tvungna att skaffa fram. Dessa tiotalet bestod av specialfordon. Det kan inte ha kommit som en överraskning, när man vid anbudsgivandet har tillgång till en total bilpark inom AETAB på 18 fordon och man lägger anbud på 19, att det fattas lite fordon, då det vid anbudet fanns ca hälften av de 18 var bussar och man skulle ha 15 bussar. Detta kan inte på något sätt och vis ha varit svårt för Värmlandstrafik att ha varit införstått med. I och med detta har nu AETAB ansökt om och fått godkänt av Värmlandstrafik att man ska få sätta in en underleverantör i sitt anbud. Det går inte på annat sätt se än att

denna ESPD är felaktigt ifylld från början och i och med detta ska anbudet i körområde 1 gå till nästkommande på listan. Värmlandstrafik bryter mot trafiklagstiftningen, yrkeslagstiftningen och arbetsmiljölöslagstiftningen, bland annat genom att det inte ges en rimlig chans att upprätthålla lagen om kör- och vilotider.

Värmlandstrafik tillägger följande. AETAB har i sitt undertecknade anbud försäkrat att anbudet är förenligt med de administrativa föreskrifterna med tillhörande bilagor. Värmlandstrafik har således ingen anledning att anta annat än att AETAB vid avtalets början kommer att uppfylla ställda kontraktskrav. Det är riktigt att AETAB i sin ESPD kryssat nej i rutan om bolaget förlitar sig på andra enheters kapacitet. AETAB har intygat att bolaget uppfyller urvalskriterierna. Urvalskriterierna framgår av punkten 2.5.7 i de administrativa föreskrifterna. Kraven, som inte har det minsta med antal fordon att göra, uppfylls. Eda Glasbruk Taxi har inte på något vis påvisat motsatsen. Under avsnittet del 1.1 D i ESPD anges att detta avsnitt endast ska fyllas i om informationen uttryckligen begärs av den upphandlande myndigheten. Värmlandstrafik har inte begärt någon sådan information. Den fråga som AETAB ändå svarat nej på är om bolaget "planerar" att lägga ut någon del av avtalet på tredje parter. Av punkten 3.7 i de administrativa föreskrifterna framgår att E äger rätt att efter Värmlandstrafiks skriftliga godkännande anlita underentreprenör. AETAB har efter tilldelningen ansökt om att få en underentreprenör, vilket Värmlandstrafik funnit skäl att godkänna. Sammantaget har AETAB på egen hand uppfyllt de urvalskriterier som uppställts i punkten 2.5.7 och har således inte haft anledning att hänvisa till annans kapacitet. Förfrågningsunderlaget medger att en leverantör får anlita underentreprenör efter Värmlandstrafiks godkännande. Värmlandstrafik har i förfrågningsunderlaget inte efterfrågat några uppgifter om underentreprenörer. Även om AETAB förklarar att det inte "planerat" att lägga ut någon del av avtalet på tredje man så hindrar det inte bolaget från att senare, med tanke på innehållet i punkten 3.7 i AF, att ansöka om att få anlita underent-

reprenör. Det förekommer att taxiföretag kontaktar andra taxiföretag som "vunnit" upphandlingar med erbjudande om att utföra tjänster som underentreprenör. Om erbjudandet ter sig affärsmässigt intressant kan en överenskommelse komma till stånd även om entreprenören från början inte tänkt sig att anlita underentreprenörer. Hur det förhåller sig i nu aktuellt ärende känner Värmlandstrafik inte till. Värmlandstrafik har inget att invända mot att anlita underentreprenörer har avtal med underentreprenörer för uppdragets fullgörande. Vad Eda Glasbruk Taxi anfört i sitt yttrande rör inte upphandlingens konkurrensuppsökande skede. I andra hand gör Värmlandstrafik därför gällande att Eda Glasbruk Taxi inte kan anses skadelidande eftersom ett förkastande av AETAB:s anbud inom körområde 1 inte skulle ha lett till att Eda Glasbruk Taxi skulle ha tilldelats uppdraget utan istället annan anbudsgivare.

Eda Glasbruk Taxi tillägger bland annat följande.

SKÄL FÖR AVGÖRANDET

Om den upphandlande myndigheten har brutit mot de grundläggande principerna i 4 kap. 1 § lagen om offentlig upphandling (2016:1145; LOU) eller någon annan bestämmelse i denna lag, och detta har medfört att leverantören lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten enligt 20 kap. 6 § besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts.

Enligt nämnda bestämmelse i 4 kap. 1 § LOU ska upphandlande myndigheter behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Upphandlingar ska vidare genomföras i enlighet med principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet.

Förvaltningsrättens bedömning

Det ankommer inte på förvaltningsrätten att redogöra för konkurser hos företag inom buss- och taxibranschen eller att pröva om någon företrädare för Värmlandstrafik gjort sig skyldig till övergrepp i rättssak.

Upphandlingen avser samhällsbetalda transporter och omfattar ett flertal körområden. Värmlandstrafik har delat in det geografiska området (Värmlands län) i sex körområden, varav fem områden omfattas av nu aktuell upphandling. Anbud skulle lämnas på körområdesnivå. För varje körområde har som krav ställts att anbudsgivaren ska förfoga över ett visst antal fordon. Eda Glasbruk Taxi har i ansökan framfört synpunkter på denna indelning och kravet på visst antal fordon och anser att det strider mot LOU genom att mindre företag diskrimineras.

Det är den upphandlande myndigheten som bestämmer vad som ska upphandlas och som därmed också har förhållandevis stor frihet att utforma upphandlingen och ställa de krav den anser nödvändiga för att syftet med upphandlingen ska tillgodoses så länge dessa krav inte är diskriminerande eller på annat sätt strider mot de grundläggande principerna i LOU. Värmlandstrafik har uppgett att indelningen i större körområden gjorts av praktiska skäl, bl.a. med avseende på trafikledning, då tidigare indelning i mindre körområden varit både opraktiskt och administrativt betungande. Det finns enligt förvaltningsrättens mening inte skäl att ifrågasätta detta och indelningen i sex körområden kan i sig inte anses strida mot LOU. Att det för varje körområde uppställts ett krav på förfogande över ett minsta antal fordon är fullt rimligt och strider inte mot LOU och dess principer. Kravet kan inte anses oproportionerligt. Att mindre företag ensamt kan ha svårare än större företag att offerera ett visst antal fordon ligger i sakens natur och innebär inte att dessa diskrimineras i LOU:s mening. Förvaltningsrätten finner därmed att upphandlingen i detta avseende inte strider mot LOU. Förvalt-

ningsrätten finner vidare att upphandlingsunderlaget är tillräckligt tydligt för att en anbudsgivare ska kunna bedöma uppdragets omfattning och lämna ett konkurrenskraftigt anbud. Med anledning av den tidsnöd som uppkom i och med att tidigare leverantör sade upp avtalen har Värmlandstrafik haft fog för att använda sig av ett s.k. påskyndat förfarande i enlighet med 11 kap. 10 § LOU. Tidsramen för lämnande av anbud understiger inte den minimitid som anges i nämnda bestämmelse och får i övrigt anses rimlig.

Eda Glasbruk Taxi har beträffande körområde 1 inte uppfyllt ställt skallkrav med avseende på antalet fordon. Då det enligt förfrågningsunderlaget inte heller är möjligt att lämna anbud på endast del av ett körområde har det därmed varit befogat att, och i enlighet de administrativa föreskrifterna i upphandlingen, förkasta Eda Glasbruk Taxis anbud. Eda Glasbruk Taxi har inte heller uppfyllt skallkravet avseende ifyllt ESPD-dokument. Eda Glasbruk Taxi har slutligen gjort gällande att vinnande anbudsgivare gällande körområde 1 inte uppfyllt fordonskravet och att annan anbudsgivare därmed borde ha tilldelats kontraktet samt att AETAB numera godkänts att sätta in underleverantörer. Enligt förfrågningsunderlaget finns möjlighet att efter Värmlandstrafiks godkännande att anlita underleverantörer. Att AETAB i anbudshandlingarna förmedlat att man inte planerar att lägga ut avtalet på tredje part medför inte att anbudet skulle ha diskvalificerats. Oavsett detta har Eda Glasbruk Taxi inte visat att det lidit skada i dessa avseenden. Det är inte heller i övrigt visat att Värmlandstrafik brutit mot LOU och dess principer. Eda Glasbruk Taxis ansökan ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Denna dom kan överklagas. Hur man överklagar, se bilaga (DV 3109/1B, LOU).

Hans-Erik Jonasson
f.d. lagman

Föredragande: Lars Överström



HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens avgörande ska skriva till Kammarrätten i Göteborg. **Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.** Adressen till förvaltningsrätten framgår av avgörandet.

Överklagandet ska ha kommit in till förvaltningsrätten **inom tre veckor** från den dag då klaganden fick del av avgörandet. Om avgörandet har meddelats vid en muntlig förhandling, eller det vid en sådan förhandling har angetts när det kommer att meddelas, ska dock överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag som avgörandet meddelades. För offentlig part räknas tiden för överklagande alltid från den dag avgörandet meddelades.

Om sista dagen för överklagandet infaller på lördag, söndag eller helgdag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton räcker det att skrivelsen kommer in nästa vardag.

Prövningstillstånd i kammarrätten

För att ett överklagande ska kunna tas upp i kammarrätten fordras att **prövningstillstånd** meddelas. Kammarrätten lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står förvaltningsrättens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Överklagandets innehåll

Skrivelsen med överklagande ska innehålla

1. Klagandens person- eller organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer till bostaden och mobiltelefon. Även adress och telefonnummer till arbetsplatsen ska anges, samt eventuell annan adress där klaganden kan nås för delgivning.

Om klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-post-adress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges.

Om samtliga ovan nämnda person- eller adressuppgifter har lämnats tidigare i målet och fortfarande är aktuella behöver de inte uppges igen. Om någon uppgift ändras, ska ändringen utan dröjsmål anmälas till kammarrätten.

2. uppgift om det avgörande som överklagas – förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för avgörandet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för en begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens avgörande som klaganden vill få till stånd,
5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Forts. nästa sida

Avtal före laga kraft i vissa mål

I vissa mål får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens avgörande har löpt ut. Detta gäller mål om överprövning enligt

- lagen (2007:1091) om offentlig upphandling,
- lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster,
- lagen (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet,
- lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner,
- lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, eller
- lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna

I de flesta fall får avtal slutas när tio dagar har gått från det att rätten avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut. I vissa fall får avtal slutas omedelbart. Ett överklagande av rättens avgörande får inte prövas sedan avtal har slutits. Fullständig information finns i 16 kapitlet i de ovan fyra förstnämnda lagarna och i 20 kapitlet i de två sistnämnda lagarna.

Ytterligare information

Behöver ni fler upplysningar om hur man överklagar kan ni vända er till förvaltningsrätten.