



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I KARLSTAD**

**DOM**  
2011-05-12  
Meddelad i  
Karlstad

Mål nr  
260-11 E

<b>KONKURRENSVERKET</b>	
<b>2011-05-13</b>	
Avd	
Dnr	
Doss	Aktbil

### SÖKANDE

1. Arvika Eda Taxitransporter AB, 556277-1997  
Järnvägsstationen, 671 31 Arvika  
Ombud: Jur.kand. Mikael Dubois och Advokat Fredrik Linder  
Hamilton Advokatbyrå, Box 715, 101 33 Stockholm

2. Tuwa Specialtransport Svealand AB, 556750-3213  
Rausvägen 687, 260 33 Påarp

### MOTPART

Värmlandstrafik AB, Allbacksvägen 2, 684 30 Munkfors  
Ombud: Advokat Roger Hagman, Advokatfirman Roger Hagman AB  
Box 3460, 103 69 Stockholm

### SAKEN

Överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling - LOU

### DOMSLUT

Förvaltningsrätten beslutar att Värmlandstrafik AB inte får avsluta upphandlingen förrän den rättats dels på så sätt att Klässbol Taxi AB: s och Mikael Liljegrens anbud avseende körområde 1 förkastats, dels på så sätt att Tuwa Specialtransport Svealand AB: s anbud tas i beaktande avseende körområde 4.

Dok.Id 31521

**Postadress**  
Box 568  
651 12 Karlstad

**Besöksadress**  
Rådhuset, Stora  
torget

**Telefon**  
054-14 85 00  
**E-post:** [forvaltningsrattenikarlstad@dom.se](mailto:forvaltningsrattenikarlstad@dom.se)  
[www.forvaltningsrattenikarlstad.domstol.se](http://www.forvaltningsrattenikarlstad.domstol.se)

**Telefax**  
054-14 85 30

**Expeditionstid**  
måndag – fredag  
08:00-16:00

### BAKGRUND OCH YRKANDEN

Värmlandstrafik AB (Värmlandstrafik) har inlett en upphandling avseende "Samhällsbetalda transporter 2010-10-18". Upphandlingen genomförs i form av öppet förfarande enligt LOU och avser fyra körområden. Av underrättelse om tilldelningsbeslut den 10 januari 2011 framgår att Värmlandstrafik beslutat anta anbud från Klässbols Taxi AB (Klässbol) för körområde 1 Västra, från Rudskoga Taxi AB för körområde 2 Norra, från Rudskoga Taxi AB för körområde 3 Östra och från Startplattan 157 167 för körområde 4 Centrala.

Arvika Eda Taxitransporter AB (Arvika Eda) ansöker om överprövning och yrkar att upphandlingen ska rättas på så sätt att utvärderingen för **körområde 1** Västra, där Arvika Eda placerades på tredje plats, ska göras om, varvid anbudet från Klässbol och Mikael Liljegren, som placerades på andra plats, inte ska tas i beaktande. Vidare yrkar Arvika Eda att förvaltningsrätten ska besluta, till dess att saken avgjorts, att den upphandlande myndigheten inte får teckna avtal med vald anbudsgivare (intermistiskt beslut).

Tuwa Specialtransport Svealand AB (Tuwa) ansöker om överprövning och yrkar att upphandlingen för **körområde 4** ska rättas på så sätt att utvärderingen ska göras om, varvid anbudet från Tuwa, som förklarades ogiltigt, tas i beaktande. Vidare yrkar Tuwa att förvaltningsrätten ska besluta, till dess att saken avgjorts, att den upphandlande myndigheten inte får teckna avtal med vald anbudsgivare (intermistiskt beslut).

Värmlandstrafik anser att båda ansökningarna om överprövning ska avslås.

Parternas talan avseende Körområde 1

Arvika Eda anför i huvudsak att Värmlandstrafik brutit mot de grundläggande principerna i LOU och anför bl.a. följande.

*Klässbols anbud*

Av formuleringarna i punkt 1.1 och punkt 1.3.1 Anbudsformuläret framgår otvetydigt att kravet på undertecknande av anbud ska uppfyllas genom att behörig firmatecknare för anbudsgivaren undertecknar anbudet. Klässbols anbud har, vid såväl punkt 1.1 som punkt 1.3.1 i Anbudsformuläret, undertecknats av Roger Larsson. Enligt Klässbols registreringsbevis framgår att Klässbol har två styrelseledamöter, varav Roger Larsson är en, samt att firman tecknas av styrelsen. Således har Roger Larsson inte haft behörighet att teckna Klässbols firma, och Klässbols anbud är därför inte undertecknat av behörig firmatecknare.

*Mikael Liljegrens anbud*

Mikael Liljegen har inte till sitt anbud bifogat fullständigt underlag för sådan prövning av tillräckliga ekonomiska resurser som avses i skullkravet i punkt A2.6.2 i förfrågningsunderlaget. I Transportstyrelsens blankett har Mikael Liljegen angivit uppgifter om sin ekonomiska ställning, för privat ekonomi respektive ekonomi i näringsverksamhet. Avseende privat ekonomi har Mikael Liljegen angivit innehav av anläggningstillgångar till ett värde av 4 155 000 kronor.

Av utdraget ur Mikael Liljegrens anbud framgår att Mikael Liljegen bifogat en bild från Fastighetsbyrån på ett hus på Fryksdalsvägen 27, en annons från webbsidan avseende försäljning av en båt samt en annons från webbsidan Blocket avseende försäljning av en båt. Mikael Liljegen har vidare, under Övriga upplysningar i Transportstyrelsens blankett, angivit en handskriven sammanställning av sina privata tillgångar, som enligt Mikael Liljegrens egna anteckningar uppgår till totalt 4 155 000 kr.

I Mikael Liljegrens anbud anges bl.a. följande under rubriken "Övrigt":

"I den privata ekonomiska delen finns redovisat en sommarstuga, men den kan jag inte få någon värdering gjord på just nu för den ligger för långt ute i Väneren och man kan endast ta sig dit sommartid, eller över isen om den lägger sig tjock nog därute. Väntar även på

värderingen på Björn 2:1 (Mosseruds Gård) vilken finns hos en mäklare i Årjäng, väntar bara på en kopia som borde hinna komma innan fredag, men gör den inte det får jag komplettera senare med den om det behövs.”

Uppgifter som lämnas om privat ekonomi ska, enligt instruktionerna i Transportstyrelsens blankett, styrkas med intyg, kopia av lånehandlingar och senaste låneavi m.m. Mikael Liljegren har inte redovisat någon sådan dokumentation för styrkande av sina privata anläggningstillgångar. Bilderna som bifogats anbudet och den handskrivna sammanställningen av privata tillgångar utgör inte till någon del ett styrkande av de uppgivna privata tillgångarna. Den förklaring som anges i Mikael Liljegrens anbud, avseende värdering av den aktuella sommarstugan och fastigheten Björn 2:1, visar dessutom att Mikael Liljegren vid anbudets ingivande inte hade gjort någon värdering av dessa tillgångar.

Av det ovan anförda framgår tydligt att Mikael Liljegren inte ingivit sådan dokumentation till styrkande av uppgivna privata anläggningstillgångar som krävs enligt instruktionerna i Transportstyrelsens blankett. Mikael Liljegren har således inte ingivit fullständigt underlag för sådan prövning av tillräckliga ekonomiska resurser som avses i skallkravet i punkt A2.6.2 i förfrågningsunderlaget, och dessutom inte uppfyllt skallkravet i punkt A2.6.8 i förfrågningsunderlaget att anbudet ska vara komplett och innehålla efterfrågade uppgifter och bilagor. Mikael Liljegrens anbud skulle därför rätteligen ha diskvalificerats från deltagande i utvärderingen i Upphandlingen. Då så inte har skett har Värmlandstrafik agerat i strid med förfrågningsunderlaget, likabehandlingsprincipen, transparensprincipen och LOU.

Värmlandstrafik anför bl.a. följande.

#### *Klässbols anbud*

I målet är ostridigt att Roger Larsson undertecknat anbudet men att han enligt registreringsbevis inte ensam har rätt att teckna firma. Däremot ägde enligt registreringsbevis från Bolagsverket styrelseledamoten Roger Larsson tillsammans med styrelseledamoten Tommy Fahlstad teckna firman. Med anledning av överprövningen har Värmlandstrafik ställt en kontrollfråga till Klässbol om Roger Larsson vid undertecknandet av anbudet hade rätt att teckna firman. Klässbol har därvid presenterat kopia av en fullmakt upprättad av Tommy Fahlstad och Roger Larsson den 22 januari 2006 och som ger Roger Larsson rätt att teckna firman vad bl.a. avser anbud. Genom fullmakten,

som utfärdats av styrelsen i Klässbol, framgår det att Roger Larsson varit behörig att teckna firman.

*Mikael Liljegrens anbud*

Av punkten A2.6.7 i de administrativa föreskrifterna framgår under underrubriken "A:s lämplighet enligt 11 kap. LOU", att en förutsättning för att A:s anbud ska prövas vidare i själva utvärderingen är att A uppfyller länsstyrelsens krav om tillräckliga ekonomiska resurser enligt yrkestrafiklagen. Av punkten A2.6.2 i de administrativa föreskrifterna kan utläsas att anbudsgivare till sitt anbud ska foga en fullständigt ifylld blankett för den prövning som länsstyrelsen, ska rätteligen vara Transportstyrelsen, gör beträffande trafikillstånd.

Mikael Liljegen bedriver sin verksamhet i enskild firma. Firman är känd för Värmlandstrafik. Mikael Liljegen har lämnat kompletterande uppgifter om ekonomin i näringsverksamhet. Mikael Liljegen har även på blanketten redovisat sin privata ekonomi. Blanketten är fullständigt ifylld. Mikael Liljegen har även upprättat en särskild förteckning över sina privata tillgångar och lämnat underlag för merparten av de upptagna privata tillgångarna. Värmlandstrafik har inte funnit skäl att ifrågasätta de lämnade uppgifterna om Mikael Liljegrens privata ekonomi. Nämnas kan även att Mikael Liljegen i beslut av Transportstyrelsen den 20 december 2010, efter ansökan till följd av utökning av antalet fordon, befunnits uppfylla kraven för trafikillstånd för 30 fordon och därmed uppfyllt kraven på lämplighetsprövning.

Arvika Eda tillägger bl.a. följande.

*Klässbols anbud*

Det är av högst väsentlig betydelse att ett anbud i en upphandling är undertecknat av en person som har behörighet att teckna det anbudsgivande bolagets firma. Följden om så inte skulle vara fallet kan bli att anbudsgivaren inte är bunden av anbudet överhuvudtaget, vilket kan skapa problem för den upphandlande myndigheten samt även påverka resultatet i upphandlingen, för det fall anbudsgivaren hävdar att denne inte är bunden av anbudet. Detta skulle exempelvis kunna bli fallet om anbudsgivaren offererat ett relativt lågt pris genom en person som inte är behörig firmatecknare. Om behörig firmatecknare får kännedom om detta först efter tilldelningsbeslutet kan följderna bli att anbudsgivaren inte vill leverera till de angivna priserna. Utgångspunkten måste därför vara att kontroll av om ett anbud är undertecknat av en behörig firmatecknare alltid måste göras av den upphandlande myndigheten.

I 8 kap. 35 § första stycket aktiebolagslagen anges att styrelsen företräder bolaget och tecknar dess firma och visserligen kan denna rätt att teckna bolagets firma överföras från styrelsen. Dock måste en upphandlande myndighet i vart fall anses ha en skyldighet att kontrollera om undertecknandet av ett anbud har skett av behörig person om det inte framgår av anbudet att styrelsen för det anbuds givande bolaget har undertecknat anbudet.

För att göra ”en jämförelse [...] mellan uppgifterna i anbuden och de krav som angetts i förfrågningsunderlaget”, måste Klässbols angivna firmatecknare i anbudet jämföras med skallkravet i A2.6.2 i förfrågningsunderlaget samt anbudsformuläret punkterna 1.1 och 1.3 om undertecknande av behörig firmatecknare. Detta kan inte göras med mindre än att Värmlandstrafik företar en kontroll av anbudsdocumentationen från Klässbol som var tillgänglig för Värmlandstrafik vid utvärdering av Klässbols anbud, inklusive registreringsbevis, för det fall Värmlandstrafik inhämtat sådant från Bolagsverket. Redan här har således en skyldighet för Värmlandstrafik att företa en sådan kontroll uppkommit. I förevarande fall hade Klässbols anbud dessutom skrivits under av endast Roger Larsson. Detta faktum, tillsammans med den grundläggande betydelse som anbudets undertecknande fyller, har medfört att Värmlandstrafik också haft ”anledning att ifrågasätta uppgifterna.”. En kontroll som beskrivs ovan, gentemot tillgänglig anbudsdocumentation och Klässbols registreringsbevis, hade visat att Roger Larsson inte var behörig firmatecknare för Klässbol.

Den fullmakt som Klässbol har ingivit till Värmlandstrafik har ingivits efter en förfrågan från Värmlandstrafik huruvida Roger Larsson hade rätt att teckna Klässbols firma. Fullmakten är att hänföra till uppfyllande av skallkravet i upphandlingen avseende undertecknande av behörig firmatecknare i A2.6.2 i förfrågningsunderlaget samt anbudsformuläret punkterna 1.1 och 1.3. Fullmakten är ingiven efter anbudstidens utgång. Således rör det sig om en otillåten komplettering av anbudet, som inte ska beaktas av Värmlandstrafik.

#### *Mikael Liljegrens anbud*

Att Mikael Liljegren är känd för Värmlandstrafik är överhuvudtaget inte relevant för bedömningen av om Mikael Liljegren uppfyllt samtliga skallkrav enligt underlaget. Enligt instruktionerna i Transportstyrelsens blankett ska uppgifter som lämnas om privat ekonomi styrkas med intyg, kopia av lånehandlingar och senaste låneavi m.m. Sådan dokumentation har inte ingivits av Mikael Liljegren avseende hans uppgivna privata anläggningstillgångar, vilket heller inte har motsagts av Värmlandstrafik. Att Mikael Liljegren har bifogat en

handskriven lista på privata tillgångar kan inte föranleda någon annan bedömning, och inte heller att Värmlandstrafik bestämt sig för att godta denna lista i frånvaro av sådana intyg m.m. som krävs enligt Transportstyrelsens blankett.

Värmlandstrafik tillägger bl.a. följande.

#### *Klässbols Taxi*

Värmlandstrafik har i anbudsförfrågan inte begärt något bevis på att anbudsgivare ska styrka att den som undertecknat anbudet har rätt att teckna firman. I och med att motparten i ansökan om överprövning gjorde gällande att Roger Larsson inte ägde teckna Klässbols firma ställde Värmlandstrafik – för att kunna bemöta påståendet – en kontrollfråga till Klässbol. Kontrollfrågan gav vid handen att Roger Larsson var behörig att teckna firman vid anbudsgivning. Någon otillåten komplettering eller förtydligande i förhållande till anbudsförfrågan har således inte skett. Kontrollfrågan gav ju vid handen att Roger Larsson hade rätt att teckna firman vid anbudsgivning. Om kontrollen hade skett under utvärderingen hade det inte lett till annat än att det hade konstaterats att Roger Larsson hade rätt att teckna firman bl.a. vid anbudsgivning.

#### *Mikael Liljegren*

Som anförts i förra yttrandet har Mikael Liljegren i beslut av Transportstyrelsen den 20 december 2010 befunnits uppfylla kraven för trafiktillstånd för 30 taxifordon. Att det är fråga om 30 fordon framgår av bilagt utdrag från Yrkestrafiken. Redan till sitt anbud, trots att det inte var något krav, fogade Mikael Liljegren tillstånd för tretton bussar, varav tolv efterfrågades enligt anbudsförfrågan för område 1, och fem taxibilar.

Av punkten A2.6.2 i anbudsförfrågan framgår att anbudsgivare till sitt anbud skulle foga en fullständigt ifylld blankett. Det har Mikael Liljegren gjort. Värmlandstrafik har utifrån de lämnade uppgifterna kunnat bedöma lämpligheten. Att det varit en korrekt bedömning framgår av Transportstyrelsens besked den 20 december 2010. Mikael Liljegren har uppfyllt kravet enligt ordalydelsen i A2.6.2.

Arvika Eda tillägger bl.a. följande.

*Klässbols anbud*

Det är en avgörande skillnad mellan att företa en kontroll av firmateckningsrätten före respektive efter att anbudstiden i upphandlingen gått ut. Att anbudsgivares firmatecknare ska underteckna anbudet är ett skallkrav i upphandlingen, och Roger Larssons rätt att teckna Klässbols firma har inte klarlagts förrän efter anbudstidens utgång genom den fullmakt som ingivits till Värmlandstrafik som svar på den kontrollfråga som Värmlandstrafik ställt till Klässbol. Eftersom kompletteringar som har betydelse för uppfyllande av skallkrav i upphandlingen inte kan ske efter anbudstidens utgång.

Parternas talan avseende Körområde 4

Tuwa anför i huvudsak att Värmlandstrafik brutit mot de grundläggande principerna i LOU och anför bl.a. följande.

Värmlandstrafik har ogiltighetsförklarat Tuwas anbud med motiveringen att felaktiga uppgifter avseende det i anbudsformuläret antalet fordon per fordonsklass lämnats. I anbudsformulärets uppställning av fordonsklass anges exempelvis Körområde 4, punkterna 4.1, 3.1, 1.1:

Totalt fordonsantal	23 st.
Varav klass 4.1	16 st.
Varav klass 3.1	1 st.
Varav klass 1.1	6 st.

Av Tuwas anbudsformulär framgår på motsvarande körområde:

Totalt fordonsantal	23 st.
Klass 1.1	16 st.
Klass 3.1	1 st.
Klass 4.1	6 st.

I förfrågningsunderlaget punkten A2.6.8 anges att fordonsförsörjningen ska utgöras av ett visst antal fordon och att endast en entreprenör kommer att antas per körområde. Under frågor och svar framgår:

”Fråga: Kan en uppstart med ett mindre antal fordon än det angivna accepteras?



Svar: Nej”

Fråga: ”Mesta antal fordon” bör enligt ordalydelsen innebära att någon som lämnar anbud kan ha ett mindre antal fordon än vad som anges i ”Fordonsförsäljning”.

Svar: Det fordonsantal som anges är det fordonsantal som anbudsgivaren ska kunna tillhandahålla i simultana transporter. Detta innebär att det är detta fordonsantal som Värmlandstrafik kontrakterar och ska ha tillgång till. ”

Det finns ingen möjlighet att lämna annat antal fordon i anbudet än vad som anges i fordonsförsörjningen. Genom detta ställningstagande finnas det inte någon grund i att ogiltigförklara Tuwas anbud. Anbudet påverkas inte på något sätt av uppgiften om antalet fordon utan baseras på viktning av lämnade priser på startersättningar, zonersättningar och kilometerersättningar. Den omkastade uppgiften gällande antalet fordon är uppenbar för anbudsöppnaren och borde endast vara ämne för komplettering eller förtydligande från Tuwas sida och inte ett ogiltigförklarande. Felskrivningen är uppenbar och obetydlig och hela delen med fordonsantal är överflödigt och irrelevant då förutsättningarna för antal fordon redan är fastställd.

Värmlandstrafik anför bl.a. följande.

Innehållet i handlingarna synes i allt väsentligt ostridiga. I punkten A2.6.8 i de administrativa föreskrifterna anges följande bl.a.

”I dokumentet fordonsförsörjning anges det mesta antal fordon som ska stå till B:s förfogande i varje körområde”

Anledningen till den skrivningen är att Värmlandstrafiks behov av fordon varierar över dygnet. Av de av Tuwa redovisade svaren under frågor och svar framgår vidare att det i fordonsförsörjningsbilagan angivna antalet fordon ska tillhandahållas. I förfrågningsunderlaget har i bilagan fordonsförsörjning körområde för körområde redovisats antal fordon som ska finnas tillgängliga samtidigt och var för sig. Fordonsantalet har vidare i bilagan fordonsförsörjning delats in i olika fordonsklasser.

Tuwa har inte uppfyllt kravet på minsta antal fordon avseende fordonsklass 4.1 för samtliga körområden. Anbudsformuläret har dessutom varit tydligt och särskilda markerade utrymmen har funnits för att anteckna antal fordon, fordonsklass 1.1 för sig, 3.1 för sig och 4.1 för sig. Värmlandstrafik har i och för sig under utvärderingen övervägt om det förelegat ett fel och funnit att så kunde vara fallet. Emellertid har Värmlandstrafik funnit att det inte med hänsyn till likabe-

handlingsprincipen varit möjligt tillfråga Tuwa om fel förelegat eftersom förutsättningar för rättelse ändå inte skulle vara möjlig.

Eftersom Tuwa inte uppfyllt kravet på antal fordon under fordonsklass 4.1 har Tuwa inte uppfyllt de ovillkorliga kraven och anbudet har rätteligen förkastats. Även om det varit fråga om en felskrivning – vilket mycket talar för – har förutsättningar för rättelse enligt LOU inte förelegat. Dessutom föreligger ingen skyldighet för den upphandlande myndigheten att begära rättelse.

Tuwa tillägger bl.a. följande.

Värmlandstrafik har i utvärderingen av anbudet från Förenade Buss i Värmland AB, valt att godkänna anbudet med samma typ av uppenbart fel som i Tuwas. I Förenade Buss i Värmland AB:s anbud har Förenade Buss i Värmland AB förväxlat angivande av antalet fordon i fordonsklass 1.1 och fordonsklass 3.1. Förenade Buss i Värmland AB:s anbud är godkänt och detta visar tydligt hur Värmlandstrafik har brutit mot likabehandlingsprincipen när Värmlandstrafik valt att godkänna Förenade Buss i Värmland AB:s anbud medan Värmlandstrafik ogiltigförklarat Tuwas anbud som har gjort samma förväxling. Förenade Buss i Värmland AB har inte fyllt i anbudsförmuläret fullständigt genom att inte kryssa i rutan vid "Övriga Uppllysningar 1.1." och trots det är anbudet från Förenade Buss i Värmland AB godkänt.

Förfrågningsunderlagets del där det anges fordonsantal är överflödigt och irrelevant då förutsättningarna för antal fordon redan är fastställda. Det finns således inga alternativa sätt att lägga anbud i denna upphandling.

Att det handlar om en uppenbar felskrivning i Tuwas anbud står helt klart för Värmlandstrafik. Av mejlkorrespondensen mellan advokat Roger Hagman och Torbjörn Danielsson den 4 januari 2011, framgår följande:

"Roger, hur hanterar vi följande avvikelser:

3. En A har fyllt i felaktigt fordonsantal när det gäller de olika fordonsklasserna men det totala fordonsantalet är riktigt. A har förväxlat fordonsklass 1.1 och fordonsklass 4.1.

Kan man anse att detta som ett missförstånd eller ska man tolka det som att de inte uppfyller våra krav?

Kommentar: Är billigaste entreprenör och kommer att antas om vi anser att anbudet är okej!"

Det råder en uppenbar felskrivning i en del av anbudet som redan är given innan anbudet. Denna uppenbara felskrivning påverkar således inte Tuwas anbud. Detta kan exempelvis även jämföras med att

Värmlandstrafik väljer att godkänna anbudsgivare Taxi Tingvalla i Värmland AB som i anbudet punkt 1.2 Personuppgifter inte redovisar punkterna Adress, Postadress, Tel/mobil/fax eller e-post fullständigt.

Även om Tuwa förstår det uppenbara i att Peter Westberg har samma uppgifter i varje del och detta är tydligt något som även Värmlandstrafik har uppfattat som uppenbart och därmed valt att bortse från detta fel när Värmlandstrafik godkänt denna leverantör.

Som beskrivs ovan väljer Värmlandstrafik flera gånger att bortse från uppenbara fel i anbudet och godkänna anbudet utan kompletteringar.

Värmlandstrafik tillägger bl.a. följande.

Det är riktigt att Förenade Buss i Värmland AB:s anbud inte förkastats trots att anbudet för körområde 1 och 3 innehöll samma typ av fel som Tuwas och trots att Förenade Buss i Värmland AB inte fyllt i rutan vid övriga upplysningar 1.1. Som framgår av tilldelningsbeslut har Förenade Buss i Värmland inte varit i närheten av att tilldelas kontrakten för nämnda körområden. Skälet till att Värmlandstrafik inte noterat felaktigheterna i anbudet kan vara att de anbudsgivare vars anbud inte är i läge för att tilldelas kontraktet inte granskas lika noga som de leverantörer som ska tilldelas kontraktet, allt i linje med den nya bestämmelsen LOU om begränsad kontroll. Klart är emellertid Förenade Buss i Värmland AB:s anbud rätteligen skulle ha förkastats. Felet saknar dock betydelse eftersom Förenade Buss inte tilldelats kontraktet. Förenade Buss i Värmland AB har också inom körområde 1 och 3 haft högre pris än Tuwa.

I fråga om Taxi Tingvalla i Värmland AB anser Värmlandstrafik i och för sig att något fel i förhållande till LOU inte gjorts. Även under denna punkt saknar emellertid eventuellt fel betydelse eftersom Taxi Tingvalla i Värmland AB inte tilldelats kontraktet för körområde tre och dessutom haft det näst högsta priset för det området.

Tuwa tillägger bl.a. följande.

Det står klart för Tuwa att Värmlandstrafik ställer krav på att alla anbudsgivare redan då anbud lämnas skall förfoga över ett visst minimumantal av fordon av viss ålder, se punkten A4.1 och A4.2. i förfrågningsunderlaget. Vidare anges i förfrågningsunderlaget, förutom funktionella och verksamhetsmässiga krav, även specifika krav avseende Fordonsklass, se punkten A4.3 omfattande 1.1 personbil, 3.1 bårfordon och 4.1 specialfordon. Den anbudsgivare som utses som

vinnare är skyldig att förfoga över de i förfrågningsunderlaget redovisade minimiantalet fordon. Detta krav skall vara uppfyllt när upphandlingskontraktet träder i kraft och inte tidigare. Men detta krav kan inte Värmlandstrafik ställa innan dess att kontraktet skall börja verkställas, dvs., inte förrän kontraktet har tilldelat en viss vinnande leverantör. Ingen anbudsgivare som inte förfogar över minimiantalet fordon kan delta i upphandlingen utan blir, som Tuwa felaktigt blivit i detta fall, diskvalificerade.

Värmlandstrafik anger uttryckligen i förfrågningsunderlaget, punkten A2.6.9, att utvärderingen av anbudet skall ske mot principen om lägsta pris. Trots detta har Värmlandstrafik valt att förändra grunderna för utvärderingen av anbudet genom att lägga till kriteriet "det mesta antal fordon" vid sidan av offererade priser.

Värmlandstrafik vitsordar att fordonsflottans storlek redan innan kontrakt tilldelats skall ha en viss storlek. Det innebär dels att Värmlandstrafik ändrat utvärderingsprincipen från "lägsta pris" till "det ekonomiskt fördelaktigaste anbudet".

Kravet på antal fordon som Värmlandstrafik uppställt i förfrågningsunderlaget är inte ett kvalificeringskriterium och heller inte något utvärderingskriterium. Värmlandstrafik har i strid med LOU och sitt eget förfrågningsunderlag valt att lägga till ett nytt utvärderingskriterium, nämligen ett minsta antal fordon.

Värmlandstrafiks förklaring att felskrivningen i svarsformuläret skulle utgöra en "reservation" mot villkoren i förfrågningsunderlaget är en efterhandskonstruktion som inte stöds av tilldelningsbeslutet eller någon annan handling i målet.

Värmlandstrafik tillägger bl.a. följande.

Värmlandstrafik har inte ställt något kvalificeringskrav på att anbudsgivare ska ha ett visst antal fordon vid anbudsgivningen. Däremot har Värmlandstrafik ställt ett kontraktuellt krav, d.v.s. krav som ska uppfyllas under kontraktstiden, på minsta antal fordon samt att anbudsgivare i anbudet anger om kravet på minsta antal fordon uppfylls. Kontraktuella krav är naturligtvis tillåtna och t.o.m. nödvändiga. Inte någonstans i förfrågningsunderlaget anges att fordonen ska innehas vid anbudstidens utgång. Exempelvis krävs inte giltigt trafik-tillstånd för kontrakterat antal fordon förrän efter tilldelning, punkten A3.17.

I och med att Tuwa fyllt i anbudsformuläret på sätt bolaget gjort så-

vitt avser fordonsklasserna 4.1. kan anbudet inte tolkas på annat sätt än att Tuwa reserverat sig mot Värmlandstrafiks ovillkorliga kontraktsvillkor på minsta antal fordon. Tuwa har därmed inte uppfyllt det kontraktuella kravet på minsta antal fordon. Punkterna 4.1–4.3 i de administrativa föreskrifterna som Tuwa hänvisar till är kontraktsvillkor för fordonen.

Det råder inte någon tvekan om att Tuwas anbudsformulär innehåller reservationer mot det kontraktsenliga kravet på antal fordon avseende fordonsklasserna 4.1.

Förvaltningsrätten har i beslut den 19 och den 21 januari 2011 förordnat, i avvaktan på att rätten avgör målet slutligt eller förordnar på annat sätt, att den av Värmlandstrafik inledda upphandlingen tills vidare inte får avslutas.

Förvaltningsrätten har därefter, med ändring av interimistiska beslut fattade i målet den 19 och den 21 januari, beslutat att Värmlandstrafik inte får avsluta upphandlingen rörande ”Samhällsbetalda transporter” när det gäller körområdena 1 och 4.

#### **DOMSKÄL**

Om den upphandlande myndigheten har brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i denna lag, och detta har medfört att leverantören lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten enligt 16 kap. 2 § LOU besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts.

Enligt ovan nämnda bestämmelse i 1 kap. 9 § LOU ska upphandlande myndigheter behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare, enligt samma lagrum, principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

*Förvaltningsrättens bedömning*

**Körområde 1**

Undertecknande av Klässbols anbud

Av punkt A2.6.2 andra stycket i förfrågningsunderlaget framgår att anbudet skall vara undertecknat av behörig person. Roger Larsson har i anbudsformuläret undertecknat Klässbols anbud. Av registreringsbevis för Klässbol framgår att firman tecknas av styrelsen, som, utöver Roger Larsson, består av Tommy Yngve Christer Fahlstad. Roger Larsson har alltså inte varit behörig person att underteckna anbudet, varför angivet skall-krav inte uppfyllts. Den omständigheten att Klässbol i efterhand företett en fullmakt föranleder inte till annan bedömning. Arvika Edas överklagande i denna del ska sålunda bifallas på så sätt att upphandlingen får avslutas först sedan rättelse gjorts innebärande att Klässbols anbud utesluts från utvärderingen avseende körområde 1.

Mikael Liljegrens anbud

Arvika Eda har gjort gällande att Värmlandstrafik har förfarit felaktigt som utvärderat Mikael Liljegrens anbud trots att anbudet saknar uppgifter avseende ekonomiska resurser och att dessa uppgifter var ovillkorliga och angivna som skallkrav i administrativa föreskrifter punkten A2.6.2 första stycket.

Värmlandstrafik har anfört att Mikael Liljegen befunnits uppfylla kraven i A2.6.2 och att det framgår av Transportstyrelsens besked den 20 december 2010.

I A2.6.2 anges inledningsvis angående anbudets innehåll att ”Underlag för länsstyrelsens prövning av tillräckliga ekonomiska resurser enligt Yrkes- trafiklagen. Blanketten ska vara fullständigt ifylld av A...” På blanketten anges att uppgifter som lämnas om privat ekonomi ska styrkas med intyg, kopia av lånehandlingar och senaste låneavi m.m. När det gäller uppgifter om ekonomi i näringsverksamhet styrks det med årsredovisning/årsbokslut, periodbokslut (inte äldre än två månader); intyg av auktoriserad eller godkänd revisor godtas också.

Mikael Liljegren har i sin beskrivning av ekonomiska resurser enligt yrkes- trafiklagen i Transportstyrelsens bilaga inte uppfyllt kraven på bl.a. styr- kande av lånehandlingar och revisorintyg, något som uppfattas som ett skallkrav. Beskedet från Transportstyrelsen är fattat efter sista dag för att inkomma med anbud, vilken var den 17 december 2010, varför rätten re- dan av det skälet bortser från det.

Genom att Mikael Liljegren sålunda inte uppfyllt skallkravet borde Värmlandstrafik ha förkastat hans anbud vid utvärderingen. En rättelse innebä- rande att Mikael Liljegrens anbud utesluts från utvärderingen avseende körområde 1, ska därför genomföras av Värmlandstrafik.

#### **Körområde 4**

Tuwa har gjort gällande att Värmlandstrafik har förfarit felaktigt som ute- slutit Tuwas anbud, för körområde 4, trots att Tuwa uppfyllt samtliga ställ- da skallkrav.

Av punkt A2.6.8 i administrativa föreskrifter framgår att i dokument ”For- dons försörjning” anges det mesta antalet fordon som ska stå i beställarens förfogande för varje körområde. Enligt bilaga ”Fordons försörjning”, Kör- område 4 Centrala, framgår att antal fordon som trafiken dimensionerar

inom de olika körområdena, fordonsklass 4.1 är sexton stycken, antal fordon för fordonsklass 3.1 är ett och antal fordon för fordonsklass 1.1 är sex stycken. Tuwa har i sitt anbud angett att sex stycken fordon i fordonsklass 4.1, ett fordon i fordonsklass 3.1 och sexton stycken fordon i fordonsklass 1.1. Tuwa anför bl.a. att anbudet uppfyller kravet på antalet fordon och att den omkastade uppgiften av antalet fordon är en uppenbar felskrivning. Vidare anges att Förenade Buss i Värmland AB förväxlat fordonsklass 1.1 och fordonsklass 3.1 i sitt anbud och att det anbudet upptagits till utvärdering av Värmlandstrafik.

Det framstår som uppenbart att det varit fråga om en felskrivning, något som Värmlandstrafik misstänkt men valt att inte gå vidare med under hänvisning till likabehandlingsprincipen. Även om denna princip är av central betydelse, så är omständigheterna sammantagna ändå sådana att det, enligt förvaltningsrättens mening, funnits tillräckliga skäl att efterhöra om det förekommit en felskrivning, i all synnerhet när Värmlandstrafik fattat misstankar om att det varit ett misstag. Rätten finner dock inte skäl att tillmäta den omständigheten att ett liknande fel av annan anbudsgivare förbisetts någon självständig betydelse.

Sålunda bör en rättelse i denna del genomföras, innebärande att en ny utvärdering görs, varvid även Tuwas anbud tas i beaktande avseende körområde 4.

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



Lennart Furufors

Rådman

Målet har föredragits av förvaltningsrättsjuristen Josephine Wilson





# SVERIGES DOMSTOLAR

## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Göteborg. **Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.**

Överklagandet ska ha kommit in till förvaltningsrätten **inom tre veckor** från den dag då klaganden fick del av beslutet. Tiden för överklagandet för offentligpart räknas emellertid från den dag beslutet meddelades.

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

För att ett överklagande ska kunna tas upp i kammarrätten fordras att prövningstillstånd meddelas. Kammarrätten lämnar prövningstillstånd om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas, anledning förekommer till ändring i det slut vartill förvaltningsrätten kommit eller det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

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

### **Skrivelsen med överklagande ska innehålla**

1. den klagandes namn, personnummer, yrke, postadress och telefonnummer. Dessutom ska adress och telefonnummer till arbetsplatsen och eventuell annan plats där klaganden kan nås för delgivning lämnas om dessa uppgifter inte tidigare uppgetts i målet. Om någon person- eller adressuppgift ändras är det viktigt att anmälan snarast görs till kammarrätten,
2. det beslut som överklagas med uppgift
3. om förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
4. de skäl som klaganden anger till stöd för begäran om prövningstillstånd,
5. den ändring av förvaltningsrättens beslut som klaganden vill få till stånd,
6. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans ombud. Adressen till förvaltningsrätten framgår av beslutet. Om klaganden anlitar ombud ska denne sända in fullmakt i original samt uppgive sitt namn, adress och telefonnummer.

Om någon person- eller adressuppgift ändras, ska Ni utan dröjsmål anmäla ändringen till kammarrätten.

I mål om överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling eller lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens dom eller beslut har löpt ut. 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 angivna lagarna.

Behöver Ni fler upplysningar om hur man överklagar kan Ni vända Er till förvaltningsrätten.