



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I STOCKHOLM**  
Allmänna avdelningen

**DOM**  
2010-09-02  
Meddelad i  
Stockholm

Mål nr  
29000-10  
Enhet 13

2010-09-03

Ans	
Dnr	
Doss	Arbii

### SÖKANDE

City Trafik i Stockholm AB

Ombud: Advokaten Jan Andersson och jur.kand. Jessica Karlsson  
Box 3462  
103 69 Stockholm

### MOTPART

AB Storstockholms Lokaltrafik  
105 73 Stockholm

Ombud: Advokaten Joakim Lavér och jur.kand. Julia Tavaststjerna  
Box 7801  
103 96 Stockholm

### SAKEN

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

### FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVÖGRANDE

1. Förvaltningsrätten bifaller City Trafik i Stockholm AB:s ansökan om överprövning och förordnar att upphandlingen avseende färdtjänst- och sjukresor med specialfordon – SL-2009-2338 ska göras om.
2. Förvaltningsrättens intermistiska beslut av den 2 juli 2010 upphör härmed att gälla.

Dok.Id 50219

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
115 76 Stockholm	Tegeluddsvägen 1	08-561 680 00	08-561 680 01	måndag – fredag 09:00-15:00
		E-post: forvaltningsrattenistockholm@dom.se		

## **BAKGRUND**

AB Storstockholms Lokaltrafik (hädanefter SL) genomför en öppen upphandling av färdtjänst- och sjukresor med specialfordon – SL-2009-2338. Upphandlingen är uppdelad i olika avsnitt och anbud kan lämnas på en eller flera av följande tjänster.

1. Avtalad transportkapacitet
2. Rabattuppdrag utan avtalad transportkapacitet
3. Bårresor
4. Närtrafik
5. Fordon som avropas per timme.

## **YRKANDEN M.M.**

City Trafik i Stockholm AB (hädanefter City Trafik) ansöker om överprövning enligt LOU och yrkar att upphandlingen ska göras om.

City Trafik yrkar att förvaltningsrätten ska bereda Konkurrensverket tillfälle att yttra sig i målet.

SL har bestritt bifall till ansökan om överprövning liksom yrkandet om att domstolen ska bereda Konkurrensverket tillfälle att yttra sig i målet.

Förvaltningsrätten har den 2 juli 2010 förordnat att upphandlingen tills vidare inte får avslutas (inhibition).

## **PARTERNAS UTVECKLING AV TALAN**

City Trafik har utvecklats grunderna för sin talan genom att anföra i huvudsak följande. Kravet på att anbudsgivare ska ha en beställningscentral står i strid med proportionalitetsprincipen och likabehandlingsprincipen. Med kravet i upphandlingen kommer ett monopol uppstå. Det finns två

dominerande aktörer på marknaden, Fågelviksgruppen och Samtrans, som tillsammans har 83 procent av marknaden. Dessa aktörer har gemensamma ägarintressen och samarbetar. Det finns anledning att anta att kravet på beställningscentral är utformat för att gynna vissa anbudsgivare. Att lägga in beställningscentral som ett krav i upphandlingen innebär att endast ett fåtal leverantörer kan lägga anbud, nämligen Fågelviksgruppen och Samtrans. Att i en och samma upphandling lägga in denna funktion strider därför mot likabehandlingsprincipen och proportionalitetsprincipen. Kravet innebär även att leverantörer som skulle vara intresserade av att lämna anbud på en eventuell upphandling av beställningscentraler nu måste lämna anbud på transporter. Det finns inte ekonomiska förutsättningar för att ansluta sig till en befintlig beställningscentral. City Trafik har blivit kontaktade av Fågelviksgruppen och blivit erbjudna anslutning till deras beställningscentral för en totalkostnad på 5 300 000 kronor. Konkurrensverket har i ett beslut (dnr 202/2009) uttalat att den upphandlande myndigheten som ställer upp villkor som innebär att den leverantör som bedriver beställningscentralen inte ska ha något bestämmande inflytande över de leverantörer som utför transporterna. Konkurrensverket kom fram till att det kan föreligga en intressekonflikt om ett företag tillhandahåller både beställnings- och transporttjänst. I fallet med den aktuella upphandlingen är det självklart att det kommer föreligga en risk att ett företag med egen beställningscentral kommer prioritera körningar åt den egna verksamheten. Att SL menar att beställningsfunktionen ska avse den egna verksamheten ändrar inte på det faktum att kravet på beställningscentral står i strid med LOU eftersom det endast finns ett fåtal leverantörer som kan uppfylla kravet och då finns det en risk för att dessa leverantörer missgynnar andra leverantörer. Eftersom endast ett fåtal leverantörer kan lämna anbud är SL:s resonemang att upphandlingen ska ge mindre leverantörer goda förutsättningar inte riktigt. Ett samarbete har även skett mellan SL och Fågelviksgruppen. SL har tillsammans med två av Fågelviksgruppens verksamheter, Taxi Kurir och Taxi 020, ingått ett

samarbete att utveckla en helt ny fordonstyp. Sådant samarbete strider mot likabehandlingsprincipen. Upphandlingen synes till vissa delar även utgöra en ramavtalsupphandling. I dessa delar måste 5 kapitlet i LOU tillämpas. I vissa delar har SL överlåtit till brukarna av färdtjänsten att avropa transporterna (kundval). Även där en rangordning gjorts efter lägsta pris sker fördelning genom kundval vilket strider mot LOU. Detta innebär att en leverantör som lämnat lägsta pris inte nödvändigtvis tilldelas ett enda uppdrag. I punkterna 3.2.1 och 3.2.2 i förfrågningsunderlaget anges att kunderna ska välja leverantör. Avsnittet Avtalad transportkapacitet i upphandlingen delas upp i två delar. I del ett beställs transporter utifrån lägsta pris. Vad avser del två beställs transporterna hos leverantören direkt av kund på så sätt att kunden väljer vilken leverantör den vill ha. Således beställs transporter på annat sätt än efter lägsta pris. Detta förfarande är inte heller en godtagbar fördelningsnyckel enligt 5 kap. 6 § LOU eftersom avropen inte blir förutsägbara utan godtyckliga. Att frågå rangordningen som fastställts är i strid med LOU. I kammarrättsfallen (mål nr. 7433-09 och 229-10) tilläts ett frångående från rangordningen vid avrop eftersom det var en lagstadgad rätt att välja vårdgivare och att vård enligt lag ska genomföras i samråd med patienten. Detta kan inte jämföras med aktuell upphandling. Vid ett kundval kan även en leverantör med en egen beställningscentral styra över urvalet till egen förmån vilket skulle förhindra konkurrensen. Kundens val måste ses som ett avrop eller att kontrakt tilldelas vilket strider mot LOU eftersom det då är kunden som tilldelar kontrakt och inte SL. Endast part i ramavtalet får göra beställningar vilket följer av 5 kap. 2 § LOU. Upphandlingen genomförs med ett öppet förfarande men innehåller delar av ramavtal. I upphandlingen används en kombination av urvalsmodeller vid avrop. Kundvalet kan även anses utgöra en förnyad konkurrensutsättning. Den leverantör som utöver befintligt ramavtal vid varje tillfälle lyckas attrahera en kund erhåller transportuppdraget. Detta är en ny konkurrensutsättning. Kammarätten i Göteborg (mål nr. 966-09) har funnit att en kombination av urvalsmodeller strider mot LOU.

Förfrågningsunderlaget i punkt 6.1 ger utrymme för godtycke eftersom det där anges att ”Del av anbud kan komma att antas”. SL kan inte efter fritt skön välja att ”komma att” anta del av anbud eftersom fri prövningsrätt strider mot LOU. SL har satt avtalstiden till fyra år med möjligheten att förlänga avtalstiden med tre år. Detta strider mot 5 kap. 3 § LOU där det anges att tiden för ett ramavtal normalt inte får vara längre än fyra år. Några särskilda skäl föreligger inte för att förlänga tiden i denna upphandling. SL har vidare inte angett hur många leverantörer som det kommer att tecknas avtal med vilket strider mot LOU. Enligt 5 kap. 6 § LOU ska ramavtal tecknas med minst tre stycken leverantörer. För det fall förvaltningsrätten inte finner skäl att bifalla ansökan finns skäl att inhämta yttrande från Konkurrensverket i målet. Förfrågningsunderlaget strider mot proportionalitetsprincipen och likabehandlingsprincipen eftersom det är ägnat att gynna viss leverantör. Fågelviksgruppen och Samtrans har 83 procent av marknaden och om kravet på beställningscentral får kvarstå i upphandlingen kommer City Trafik att tvingas lägga ned sin verksamhet. Av de fel och brister i upphandlingen riskerar City Trafik att lida avsevärd skada och upphandlingen måste därför göras om.

SL har utvecklat grunderna bestridandet genom att anföra i huvudsak följande. Kravet på beställningscentral strider inte mot LOU. Av bilaga a) punkt 4 till förfrågningsunderlaget anges att ”leverantör ska ha tillgång till beställningscentral/produktionsenhet för mottagning av resebeställningar och annan kontakt som krävs för att fullgöra detta avtal”. Av ordalydelsen följer då endast att leverantören ska ha tillgång till en beställningscentral, inte förfoga över en egen. SL har som upphandlande myndighet stor frihet att välja vad den vill upphandla. SL genomför en funktionsupphandling och avser upphandla en helhetslösning vilken ska inkludera funktion för beställning av transporter, utförandet av transporterna och trafikledning. En leverantör kan då välja att bygga en egen beställningscentral om de vill delta i upphandlingen eller hyra in sig i en befintlig beställningscentral. Det

förhållandet att även City Trafik kommer få kostnader för att ha en beställningscentral kommer således inte missgynna City Trafik eftersom de då endast får motsvarande kostnader som andra leverantörer har. Beslutet från Konkurrensverket som City Trafik hänvisar till (dnr. 202/2009) rör inte en liknande situation som i den aktuella upphandlingen. Beslutet avser frågan om en upphandlande myndighet får ställa krav på att en beställningscentral ska vara en fristående juridisk person i förhållande till den transportör som ska utföra transporten. Förutsättningarna i det ärendet var att beställningscentralen skulle hantera samtliga bokningar vilket även inkluderar konkurrenters bokningar. Konkurrensverkets beslut kan sammanfattas med att det kan föreligga en intressekonflikt om ett företag tillhandahåller både beställningscentral och transporttjänst, men att ett krav inom ramen för upphandling på att beställningscentralen ska vara en fristående juridisk person i förhållande till transportören inte är ett lämpligt och effektivt medel för att eliminera denna intressekonflikt. I den av SL nu aktuella upphandlingen är det ett krav på att leverantören ska tillhandahålla både transport och beställningscentral. Som framgår av förfrågningsunderlaget är avsikten med beställningscentralen att den ska avse den egna transportverksamheten. Varje enskild leverantör ska kunna erbjuda en beställningsfunktion för de transporter kunden beställer hos aktuell leverantör. Förfrågningsunderlaget är inte utformat på ett sätt att viss leverantör gynnas eller att annan leverantör missgynnas. Mindre leverantörer har goda förutsättningar att avge konkurrenskraftiga anbud. Konkurrens kommer råda under hela avtalstiden vilket leder till att antagna leverantörer kommer kunna vinna och förlora marknadsandelar. SL har vidare ingen skyldighet att utforma upphandlingen på ett sådant sätt att ett företag som teoretiskt skulle kunna komma att vara intresserat av att lägga ett anbud på ett segment av upphandlingen måste kunna lägga anbud på hela upphandlingen. I den aktuella upphandlingen kan även ett företag lämna anbud tillsammans med ett trafikföretag om de vill delta i upphandlingen. SL är inte heller skyldig till att beakta presumtiva anbudsgivares aktuella

marknadsandelar i upphandlingen. Det är inte givet att de leverantörer som idag har ramavtal kommer att delta i upphandlingen eller att de kommer att bli antagna som leverantörer. Att Fågelviksgruppen och Samtrans kommer att få en monopolliknande ställning efter upphandling är således spekulationer. SL har inte samarbetat med Fågelviksgruppen på ett sätt som strider mot likabehandlingsprincipen vilket City Trafik påstår. Samverkan har skett med bl.a. Taxi Kurir och Taxi 020 med avsikt att utveckla en ny typ av fordon. Utvecklingen av det nya fordonet är helt fristående från upphandlingen och strider inte mot LOU. Fördelningen av uppdrag enligt ramavtalet uppfyller kraven i 5 kap. LOU. Den avropsordning som valts följer en rangordning eller annan fördelningsnyckel, enligt punkt 3.2.1 i förfrågningsunderlaget, vilket är tillåtet enligt 5 kap. 6 § LOU. Någon förnyad konkurrensutsättning ska inte ske och någon sammanblandning av urvalsmodeller föreligger då inte varför Kammarätten i Göteborgs avgörande (mål nr. 966-09) saknar relevans. SL har valt ett avropsförfarande där avrop sker enligt en i ramavtalet fastställd rangordning som säkerställer att tilldelning av kontrakt till de kontrakterade ramavtalsleverantörerna sker på ett objektivet sätt. En rangordning efter vem som har lämnat lägsta pris fastställs först. I första hand avropas transportuppdragen utifrån den som har bäst prioritet i rangordningen. Detta gäller om kunden beställer resan via SL. Om kunden önskar viss leverantör kan SL frångå rangordningen och kundens val (kundval) styr avropet. Kunden har således rätt att välja leverantör men transporten sker emellertid alltid på uppdrag av SL och under tillämpning av villkoren i ramavtalet. En upphandlande myndighet måste under vissa förutsättningar ha möjlighet frångå den fastlagda rangordningen eftersom särskilda svårigheter att formulera behoven kan föreligga. För att en sådan avvikelse ska kunna göras måste denna möjlighet framgå av förfrågningsunderlaget och utgöra del av ramavtalets innehåll (prop. 2006/07:128 s. 175). Att SL under vissa förutsättningar tillåter kundval framgår tydligt av förfrågningsunderlaget och ramavtalet. Kammarätterna i Stockholm och Jönköping har bekräftat att en

upphandlande myndighet kan frångå rangordningen i ett ramavtal om den som ska utnyttja tjänsten har rätt att välja leverantör respektive utöva inflytande över tjänsten (mål nr. 7433-09 och 229-10). Det bästa anbudet har då inte vid varje enskilt anrop behöva utgöra det som har lägst pris. Kammarrätterna beaktade även i dessa fall att det inte fanns en risk att den upphandlande myndigheten kunde använda ramavtalet på ett otillbörligt sätt. I lagen (1997:736) om färdtjänst finns inget krav på samråd med kund vid val av leverantör. Enligt 3 § ska tjänsten vara av hög kvalitet och detta ska tas i beaktande vid bedömningen av frågan om frångående av rangordningen (jfr. prop. 2005/06:160 s. 244-246). Transporterna som ska upphandlas ligger nära omsorgstjänster. Personerna som brukar tjänsterna har individuella behov och de ska därför ges möjlighet att utforma tjänsterna. Att den politiska majoriteten i landstingsfullmäktige i Stockholms län beslutat att funktionshindrade ska ges möjlighet att välja leverantör av färdtjänsttransporter får anses fullt tillräckligt för att brukarna ska ha en formell rätt att välja leverantör. SL kommer inte kunna ha något inflytande över de val kunderna gör av leverantör varför det inte finns någon risk att ramavtalet används på ett otillbörligt sätt som gynnar viss leverantör. City Trafiks påstående att förfrågningsunderlaget är behäftat med fel för att ramavtalet kan förlängas med upp till tre år är inte korrekt. Av 5 kap. 3 § LOU följer att ett ramavtal normalt inte får löpa under längre tid än fyra år om inte särskilda skäl föreligger. Särskilda skäl kan anses föreligga om kontraktet i fråga kräver stora investeringar och därmed lång återbetalningstid (se remissvar angående aktuell bestämmelse och EU-kommissionens tolkningsmeddelande CC/2005/03\_rev 1 of 14.7.2005). För aktuell upphandling utgår SL från att de leverantörer som tilldelas kontrakt kommer behöva göra stora investeringar, exempelvis genom investering i en beställningscentral. De fordon som krävs för fullgörandet av tjänsterna har en livslängd på sex till sju år. Då avskrivningstiden överstiger fyra år har SL förbehållit sig rätten att förlänga avtalstiden. Eftersom upphandling av färdtjänster är omfattande har SL även på denna grund förbehållit sig rätten



att förlänga avtalstiden för att garantera kunderna tillgänglighet. Det saknas även skäl att inhämta yttrande från Konkurrensverket eftersom frågan om upphandlingen begränsar, förhindrar eller snedvrider konkurrensen inte ryms inom överprövningsprocessen.

#### UTREDNINGEN I MÅLET

Av punkt 3.2.1 i förfrågningsunderlaget, benämnd Avtalad transportkapacitet, framgår att fördelning av transportuppdragen delas upp i två delar.

- - -

1. Resorna beställs och avropas utifrån en rangordning mellan olika leverantörer. Resan beställs inte hos leverantörerna.
2. Resorna beställs genom att kunden väljer vem som ska utföra resan (kundval). Resorna beställs hos leverantörerna.

Av punkt 3.2.2 i förfrågningsunderlaget, benämnd Rabattuppdrag utan avtalad transportkapacitet, framgår att leverantörer kan erbjuda ett tio procent lägre pris och då utföra rabattuppdrag om kunden väljer leverantören.

- - -

Istället för att lämna anbud på en transportkapacitet finns det möjlighet att erbjuda ett 10 % lägre pris än det som framgår i Bilaga m) punkten 7.2. I det här fallet blir åtagandet bindande först när en specifik beställning accepteras... En förutsättning för att kunna utföra rabattuppdrag är att kunden väljer att resa med leverantören...

Av punkt 4 i bilaga a) till förfrågningsunderlaget, benämnd Beställningscentral/produktionsenhet, framgår bl.a. att leverantörerna ska ha tillgång till en beställningscentral.

- - -

Leverantören ska ha tillgång till beställningscentral/produktionsenhet för mottagning av resebeställningar och annan kontakt som krävs för att fullgöra detta avtal.

### DOMSKÄL

City Trafik påstår att kravet på att leverantörerna i upphandlingen ska ha en beställningscentral strider mot principerna om likabehandling och proportionalitet i 1 kap. 9 § LOU och att detta innebär att upphandlingen måste göras om. Enligt SL har ett krav på att leverantörerna ska ha tillgång till en beställningscentral uppställts för att kunderna ska kunna välja leverantör och vända sig till denna för att direkt kunna beställa resor. City Trafik har även gjort gällande att detta kundvalssystem står i strid med LOU. SL har å andra sidan gjort gällande att upphandlingen görs genom ett ramavtal och att avrop kommer att göras dels utifrån den rangordning som fastställs genom att leverantörerna rangordnas efter det pris som de begär dels utifrån att kunderna kommer kunna välja leverantör och därmed frångå rangordningen. City Trafik påstår dock att kundvalet strider mot LOU eftersom den anbudsgivare som lämnat lägsta pris då riskerar att inte få några uppdrag.

Eftersom SL anger att skälet till att kravet på att leverantörerna ska ha tillgång till en beställningscentral är för att kunderna ska kunna beställa resor direkt hos leverantörerna genom ett kundval finner förvaltningsrätten skäl att först avgöra frågan om det kundvalssystem som SL avser upphandla är förenligt med LOU.

Enligt 5 kap. 2 § LOU får ett kontrakt som grundar sig på ett ramavtal slutas endast mellan en upphandlande myndighet och en leverantör som är part i ramavtalet. Enligt 5 kap. 6 § LOU får tilldelning av kontrakt som grundar sig på ramavtalet ske genom tillämpning av villkoren i ramavtalet utan

förnyad inbjudan att lämna anbud och att kontrakt ska tilldelas det bästa anbudet på grundval av de villkor som angetts i ramavtalet. Enligt lagmotiven till LOU (prop. 2006/07:128 s. 175) följer att om det är förenat med påtagliga nackdelar eller särskilda svårigheter att avropa från given rangordning har den upphandlande myndigheten möjlighet att frångå rangordningen. Det ska emellertid framgå av förfrågningsunderlaget och ramavtalet att en sådan avvikelse är möjlig. Enligt avgöranden från kammarrätterna har vid upphandling av sjukvårdstjänster respektive tandvårdstjänster tillåtits att den upphandlande myndigheten frångår rangordningen och tilldelar kontrakt till leverantör som inte haft lägsta pris. I dessa fall beaktade domstolarna att det fanns en laglig rätt för patienten att välja vårdgivare respektive ett lagligt krav på att tandvården skulle ske i samråd med patienten. Således ansågs det vara förenat med påtagliga nackdelar respektive särskilda svårigheter att de enskilda avropen skulle ske utifrån en given rangordning. Av praxis får därför anses följa att den möjlighet som finns för en upphandlande myndighet att frångå rangordningen vid enskilda avrop utgörs av rena undantagssituationer. Vidare ankommer det på den upphandlande myndigheten att visa att det är förenat med påtagliga nackdelar eller särskilda svårigheter att avropa enligt en fastställd rangordning.

Förvaltningsrätten konstaterar att det enligt lagen (1997:736) om färdtjänst inte finns något krav på att kunden ska få välja vem som sköter den nödvändiga transporten. SL har i målet emellertid hävdats att det krav som följer av 3 § lagen om färdtjänst; nämligen att tjänsten ska vara av god kvalitet ska beaktas vid avropen – vilket medför att SL ska tillåtas att frångå fastställd rangordning. Vidare synes SL också mena att brukarnas individuella behov samt omständigheten att landstingsfullmäktige i Stockholms län har beslutat att funktionshindrade ska ges möjlighet att välja leverantör av färdtjänsttransporter även utgör omständigheter som motiverar SL att frångå ramavtalets rangordning.

Av motiven till 3 § lagen om färdtjänst framgår som exempel på god kvalitet vara att resenären möts på ett korrekt sätt, trafiksäkerhet, skäliga hämtningstider, att fordonen kommer i rätt tid och att tillståndsprövning sker på ett objektivet sätt. Vidare anges att kommunen måste säkerställa god kvalitet vid upphandlingen (prop. 2005/06:160 s. 245-246). Enligt domstolens uppfattning kan dessa exempel på god kvalitet och resenärernas behov säkerställas genom att SL i upphandlingen uppställer krav som leverantörerna måste uppfylla.

Förvaltningsrätten finner mot denna bakgrund att SL inte har visat att det är förenat med påtagliga nackdelar eller särskilda svårigheter att avropa utifrån en rangordning som kan fastställas. Att landstingsfullmäktige beslutat att funktionshindrade ska ges möjlighet att välja leverantör av färdtjänsttransporter kan knappast förändra domstolens bedömning. SL:s användande av ett kundvalssystem vid Avtalad transportkapacitet står följaktligen i strid med LOU.

Av avsnittet Rabattuppdrag utan avtalad transportkapacitet framgår att SL har konstruerat ett kundvalssystem som medför att leverantörer kan erbjuda tio procent lägre pris och då utföra rabattuppdrag för det fall kunden väljer leverantören. Någon rangordning mellan leverantörerna som lämnar anbud i denna del fastställs således inte utan fördelningen av kontrakten sker genom att kunden väljer leverantör. Förvaltningsrätten konstaterar att denna ordning medför att någon utvärdering av leverantörerna inte sker av SL; istället står för kunderna fritt att välja mellan kvalificerade leverantörer. SL har i målet gjort gällande att förfarandet är nödvändigt för att mindre leverantörer ska kunna lämna anbud och för att SL ska kunna följa sitt trafikförsörjningsansvar. Vidare påstår SL att kundval som fördelningsnyckel inte strider mot LOU i denna del.

Att låta kunder fritt välja vilken leverantör önskar vill nyttja är ett förfarande som enligt förvaltningsrättens mening måste anses strida mot principen om transparens enligt 1 kap. 9 § LOU. Om SL som upphandlande myndighet lämnar över till den enskilda resenären att välja leverantör kan inte anbudsgivarna på förhand veta vad som läggs till vikt vid utvärderingen av anbuden. Att det skulle vara förenligt med LOU att använda kundvalet som fördelningsnyckel efter kvalificering SL inte på något sätt visat i målet. Vad SL i övrigt har anfört i denna del kan inte föranleda någon annan bedömning. Kundvalssystemet strider således även i detta avseende av upphandlingen mot LOU.

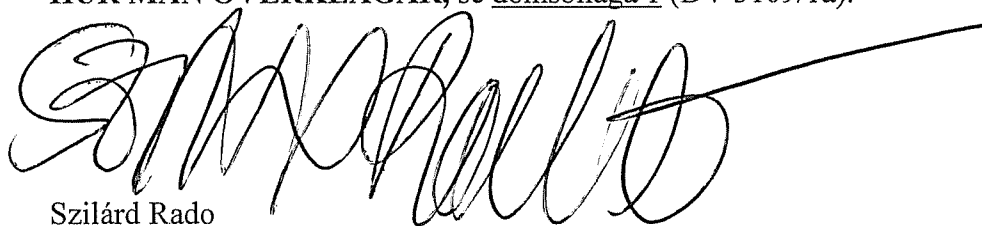
Förvaltningsrätten har konstaterat att det kundvalssystem SL har avsett att upphandla strider mot LOU. Nästa fråga domstolen har att bedöma är om kravet på beställningscentraler strider mot LOU och principerna om likabehandling samt proportionalitet. Enligt SL är syftet med kravet på att leverantörerna ska ha tillgång till en beställningscentral att kunderna ska kunna beställa resorna hos den leverantör de väljer. Beställningscentralerna ska således möjliggöra kundvalet. Eftersom domstolen nyss funnit att kundvalssystemet står i strid med LOU, måste det enligt domstolens mening stå i strid med proportionalitetsprincipen att kräva att en anbudsgivare ska uppfylla ett krav som möjliggör ett förfarande som i sig står i strid med LOU. Av detta följer att även kravet på att leverantörerna ska ha tillgång till en beställningscentral i strid med LOU.

Förvaltningsrätten finner följaktligen att skäl föreligger för ingripande enligt LOU. Mot bakgrund av att utformningen av punkterna 3.2.1 och 3.2.2 i förfrågningsunderlaget och att kravet på beställningscentraler har påverkat upphandlingens konkurrensuppsökande skede föreligger inte förutsättningar för rättelse. SL:s upphandling beträffande färdtjänst- och sjukresor med specialfordon SL-2009-2338 ska därför göras om.

Vid denna utgång i målet saknas anledning att pröva om SL agerat i strid med LOU i pågående upphandling på någon av de i övrigt av City Trafik anförda omständigheterna samt att låta Konkurrensverket yttra sig i huvudsaken.

Slutligen förordnar förvaltningsrätten att det intermistiska beslutet av den 2 juli 2010 inte längre ska gälla.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se domsbilaga 1 (DV 3109/1a).

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and appears to be 'Szilárd Rado'.

Szilárd Rado

fiskal

Föredragande har varit Erik Sigfridsson.



## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Stockholm. 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 nå 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 om förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens beslut som klaganden vill få till stånd,
5. 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 uppge sitt namn, adress och telefonnummer.