

**SÖKANDE**

Rossing Transport AB, 556667-3728  
Svarvaregatan 20  
302 50 Halmstad

Ombud: Advokaten Ulf Hökeberg, Advokatfirman Fylgia KB, Box 55555,  
102 04 Stockholm

**MOTPART**

Kungsbacka kommun  
Stadshuset  
434 81 Kungsbacka

**SAKEN**

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

---

**DOMSLUT**

Länsrätten bestämmer att Kungsbacka kommuns upphandling avseende ramavtal för taxi- och färdtjänstresor (dnr UH-08-26) skall göras om.

Länsrättens interimistiska beslut av den 19 december 2008 upphör därmed att gälla.

**BAKGRUND**

Kungsbacka kommun har inbjudit leverantörer att lämna anbud avseende ramavtal för taxi- och färdtjänstresor (dnr UH-08-26). Vid anbudstidens utgång hade anbud inkommit från nio företag, bl.a. Rossing Transport AB (Rossing). Beslut om att sluta ramavtal med sex av anbudsgivarna, bl.a. Rossing, har fattats av kommunen den 17 november 2008.

Efter att Rossing ansökt om överprövning av upphandlingen och därvid yrkat att den stoppas genom interimistiskt beslut har länsrätten den 19 december 2008 beslutat att upphandlingen inte får avslutas innan rätten förordnat annat i målet.

YRKANDEN M.M.

Rossing yrkar att länsrätten upphäver kommunens tilldelningsbeslut och beslutar om rättelse i upphandlingen på det sättet att det i tilldelningsbeslutet klargörs att avrop i första hand skall göras från leverantör som offererat personbil respektive specialfordon med lägst pris oavsett om ersättningsmodellen för ”avropsfordon” eller ersättningsmodellen för ”fasta fordon” tillämpas, alternativt att leverantör som offererat personbilar respektive specialfordon med högre pris inte får avropas före leverantör som offererat samma eller motsvarande fordon med lägre pris. I andra hand yrkar Rossing att länsrätten upphäver kommunens tilldelningsbeslut och beslutar att upphandlingen skall göras om. Till stöd för sin talan anför Rossing bl.a. följande. Kommunen bryter i den pågående upphandlingen mot bestämmelserna i LOU och direktiv 2008/18/EG om offentlig upphandling, särskilt mot de grundläggande gemenskapsrättsliga principerna som styr offentlig upphandling, principerna om likabehandling, transparens (öppenhet och förutsebarhet), proportionalitet och icke-diskriminering som dessa kommit till uttryck i 1 kap. 9 § LOU. Förfrågningsunderlaget anger att anbud med lägsta anbudspris skall antas, samt att avrop skall ske från leverantör med förmånligast avtal. Kommunen avser emellertid i betydande utsträckning i första hand att anlita ett stort antal fordon enligt ersättningsmodellen för ”fasta fordon” och som är dyrare och för kommunen mindre ekonomiskt fördelaktiga än de fordon som bl.a. Rossing offererat enligt ersättningsmodellen för ”avropsfordon”. De felaktigheter som förekommit i upphandlingen är av sådan art och omfattning att förfarandet är oförenligt med gällande upphandlingslagstiftning. Rossing riskerar att lida skada till följd av felaktigheterna. – I förfrågningsunderlaget anges ingenting om att dyrare fordon i vissa situationer skulle kunna avropas och nyttjas före billigare fordon. Vidare anges att vid avrop skall tillämpas principen att leverantör med förmånligaste avtalet kommer att tillfrågas först. Däremot framgår inte vad som avses med ”förmånligaste avtalet” om inte detta avser just lägsta pris, vilket utgör tilldelningsgrunden för ramavtalet. I punkt 1.10 i de administrativa föreskrifterna anges beträffande avropsordning att i de fall avtal tecknas med mer än en part inom avtalsområdet skall avrop ske med hjälp av ett planeringssystem. Vidare

anges att vid beställningstillfället väljer planeringssystemet i första hand det fordon som är ekonomiskt mest fördelaktigt. Detta kan jämföras med vad som anges i punkt 1.2 om att leverantör med förmånligaste avtal kommer att tillfrågas först. Om därmed avses samma sak eller ej framstår som oklart. Oavsett detta kan inte utläsas av förfrågningsunderlaget vad som avses med "ekonomiskt fördelaktigt". – Av punkt 1.19 i de administrativa föreskrifterna framgår tydligt att tilldelningsgrunden i upphandlingen är lägsta pris. Såvitt kan förstås bestäms valet av ersättningsform eller ersättningsmodell ("fasta fordon" respektive "avropsfordon") av vilka priser som offererats och att det oavsett ersättningsform är anbud med lägsta priset som kommer att rangordnas först och därmed avropas i första hand. I förfrågningsunderlagets kommersiella villkor anges i punkt 1.4 att kommunen kommer att anlita och ersätta leverantören enligt två ersättningsmodeller och dessa är dels ett antal "fasta fordon" som får en garanterad minsta ersättningstid, dels ett antal "avropsfordon" som endast ersätts per beställd tid. Beteckningarna "fasta fordon" och "avropsfordon" är således inte några beteckningar hänförliga till fordonen som sådana eller fordonens uppgifter, utan är endast beteckningar på hur ersättningen beräknas. Ersättningsmodellen "fasta fordon" riskerar generellt att bli dyrare för kommunen än ersättningsmodellen "avropsfordon", eftersom leverantör som anlitas enligt modellen "fasta fordon" får en garanterad minsta ersättningstid, medan leverantör som anlitas enligt modellen "avropsfordon" endast ersätts per beställd tid, dvs. vid utförande av transporter. I förfrågningsunderlagets bilaga "Planet – Beskrivning av systemet" anges under punkt 1 bl.a. att vid varje enskilt köruppdrag kommer den leverantör att anlitas som för det aktuella uppdraget ger kommunen lägst kostnad, oavsett var fordonet har sitt hemområde. Detta måste rimligen innebära att avrop skall göras från den leverantör som erbjuder lägst pris, oavsett om ersättningsmodellen är "fasta fordon" eller "avropsfordon". Att sätta dyrare "fasta fordon" före offererade "avropsfordon" strider således även mot kommunens beskrivning av hur Planetsystemet är tänkt att fungera. Utifrån anbudsförutsättningarna, att lägsta pris var utslagsgivande och att "avropsfordon" och "fasta fordon" inte skiljer sig åt annat än beträffande ersättningsmodell, borde detta innebära att för både personbilar och specialfordon skall anbudsgivare nr 8, med sina 3 offererade personbi-

lar respektive 3 alternativt 4 offererade specialfordon, anlitas i första hand. I andra hand skall Rossing med sina 6 offererade personbilar respektive 4 offererade specialfordon anlitas. Först därefter skall Taxi Kungsbacka AB anlitas med sina offererade personbilar och fordon. Rossing fann emellertid att tilldelningsbeslutet inte var tydligt när det gäller "avropsfordon" och "fasta fordon" och hur kommunen avsåg att hantera avrop. Efter det att Rossing erhållit kommunens tilldelningsbeslut har Rossing därför försökt få klarhet i vad detta innebär. Slutligen klargjordes från kommunens sida att ett antal "fasta fordon" offererade av Taxi Kungsbacka AB, och som således är dyrare för kommunen, kommer att avropas i första hand. Såvitt kan bedömas innebär detta att det kan bli upp till 30 personbilar och 10 specialfordon, utöver de fordon som anbudsgivare nr 8 offererat, som avropas före Rossings fordon. Uppskattningsvis innebär det att i stället för att de fordon Rossing offererade har ett utnyttjande på cirka 80 procent, om anbudsförutsättningarna skulle följas, så kommer utnyttjandet i realiteten i stället att bli cirka 5 procent. – Kommunen har underlåtit att i tilldelningsbeslutet tydliggöra hur avrop kommer att ske, vilket utgör en uppenbar brist som för kommunen skapar möjligheter att från tid till annan helt godtyckligt verkställa avrop och för antagna anbudsgivare skapar motsvarande osäkerhet om vad som egentligen gäller. Sådana otydligheter och därmed sammanhängande möjligheter till godtycke och osäkerhet får inte förekomma vid offentliga upphandlingar. Förfarandet strider i vart fall mot likabehandlings- och transparensprincipen. Kommunens tilldelningsbeslut måste därför förtydligas. Om länsrätten skulle finna att sådant förtydligande inte är möjligt eller lämpligt att göra måste upphandlingen göras om så att Rossing och samtliga andra anbudsgivare får del av samma information och det i anbudsförutsättningarna tydliggörs hur avrop kommer att verkställas. – Vid ramavtal med flera leverantörer skall avrop ("tilldelning av kontrakt") antingen grunda sig på ramavtal genom tillämpning av villkoren i ramavtalet utan förnyad inbjudan att lämna anbud (5 kap. 6 § LOU) eller om inte alla villkor är angivna i ramavtalet vid en så kallad förnyad konkurrensutsättning (5 kap. 7 § LOU). I förevarande fall förefaller kommunen ha valt att tillämpa bestämmelserna i 5 kap. 6 § LOU, dvs. att avrop skall ske utan någon förnyad konkurrensutsättning. Detta framstår även som naturligt, eftersom det knappast

kan lämpa sig med en förnyad konkurrensutsättning i förevarande typ av upphandling. Rossing menar att det enda villkor som är fastlagt i ramavtalet och som kan tillämpas vid avrop är priset, även om kommunen i förfrågningsunderlaget anger begrepp som ”förmånligaste avtal” och ”ekonomiskt mest fördelaktigt”. I det fall andra kriterier än pris kan tillämpas vid avrop har i vart fall dessa kriterier inte tydliggjorts i anbudshandlingarna. Avrop kommer därför inte att ske med iakttagande av de principer som styr den offentliga upphandlingen, t.ex. principerna om likabehandling och öppenhet.

Kungsbacka kommun anser att länsrätten skall avvisa Rossings ansökan och i andra hand att länsrätten skall avslå ansökningen. Kommunen anför bl.a. följande. Tilldelningsbeslut avseende upphandlingen av Kungsbacka kommuns behov av taxi- och färdtjänstresor meddelades den 17 november 2008. Uppdrag tilldelades Taxi Kungsbacka AB, Majvallens Taxi AB, Göteborgs Buss AB, Karl-Erik Elofsson Buss AB, Bua Taxi AB och Rossing. Kommunen skickade den 18 december 2008 ut påskrivna avtal enligt tilldelningsbeslutet. Avtalen med Taxi Kungsbacka AB, Majvallens Taxi AB och Göteborgs Buss AB undertecknades av dessa bolag den 22 december 2008. Avtalet med Karl-Erik Elofsson Buss AB undertecknades av detta bolag den 29 december 2008. Rossing och Bua Taxi AB har inte återsänt undertecknade avtal. På kvällen den 22 december 2008 fick kommunen uppgift om att länsrätten skulle ha beslutat att upphandlingen inte fick avslutas. Den 23 december 2008 fick kommunen, efter kontakt med länsrätten, del av länsrättens beslut att upphandlingen inte får avslutas. Kommunen har inte fått kännedom om länsrättens beslut. Eftersom tiodagarsfristen gått ut har kommunen varit oförhindrad att avsluta upphandlingen, vilket gjorts. Rossing har inte överprövningsrätt eftersom den i så fall skulle grunda sig på att det tilldelade kontraktet inte skrivits under av Rossing. – Kommunen har ett antal fasta körningar som avser särskoleskjutsar, skolskjutsar, dagcenterresor respektive arbetsresor. Dessa körningar går dagligen måndag–fredag kl. 07.00 – 09.00 och kl. 13.00 – 17.00. För att säkra dessa körningar har kommunen i upphandlingen låst bilar för dessa körningar under nämnda tider. Detta behandlas i upphandlingsunderlaget under kommersiella villkor punkt 1.4, i beskrivningen av Planetsystemet

punkt 3.2 samt i förtydliganden under Frågor och svar. Ett fast fordon disponerar kommunen fullt ut under den fasta perioden. Det är viktigt, för särskolebarn och andra resenärer med speciella behov, att säkra kommunens fasta körningar med fasta fordon för att få större kontinuitet och leveranssäkerhet. Detta är känt och accepterat som praxis i taxibranschen. I upphandlingen begärdes anbud på ”avropsfordon”, ”fasta fordon” 2-timmars respektive ”fasta fordon” 4-timmars. Vidare beskrevs i upphandlingen att planeringssystemet Planet kommer att välja det ekonomiskt mest fördelaktiga fordonet. Detta innebär att under de fasta perioderna kommer de bilar att avropas som enligt antaget anbud är billigast i denna kategori. Detta behandlas i upphandlingsunderlaget under Administrativa föreskrifter punkt 1.10 samt i svarsbilagan Pris. Övriga tider är bilarna inte låsta utan får avropas vid behov för t.ex. vanliga färdtjänstresor. Rossing har lämnat anbud i samtliga kategorier, men har endast blivit antagen i kategorin ”avropsfordon”. Kommunen har valt att upphandla i kategorierna ”fasta fordon” respektive ”avropsfordon” och då ska upphandlingen också slutföras med dessa utgångspunkter så att alla anbudslämnare behandlas lika. Att efter slutförd upphandling lämna resorna till Rossing med en annan utgångspunkt anser kommunen skulle vara diskriminerande mot övriga som lämnat anbud enligt underlaget och blivit antagna i dessa kategorier.

Rossing har genmält bl.a. följande. Kommunen har i sitt yttrande angivit att vissa antagna anbudsgivare undertecknade avtalen den 22 respektive den 29 december 2008, således tre respektive tio dagar efter länsrättens beslut. När länsrätten fattade sitt beslut den 19 december 2008 hade således inget avtal undertecknats ”av parterna” (se 2 kap. 10 § LOU) och upphandlingen var därför inte avslutad. I sammanhanget har det ingen betydelse när kommunen fått kännedom om beslutet. Det saknas därmed grund för att avvisa Rossings ansökan om överprövning. – I förfrågningsunderlaget kan inte återfinnas vad kommunen nu anger om ”fasta körningar” och att kommunen ”låst bilar” under vissa körningar och under vissa tider. Vad som anges i punkt 1.4 i de kommersiella villkoren har inget som helst att göra med ”fasta körningar” eller ”låsta bilar”. I punkt 3.2 i beskrivningen av Planetsystemet anges att Planet hanterar fordonen på två olika sätt, nämligen

”Fordon i fordonsgrupp” och ”Fordon med tjänstepass”. Någon närmare beskrivning av vad som avses med fordonsgrupp respektive tjänstepass anges emellertid inte. Utifrån erfarenhet av Planetsystemet anser Rossing att begreppen ska förstås enligt följande. Med ”fordonsgrupp” hanterar Planetsystemet fordon utifrån ett utehållandeschema där leverantören förbinder sig att ha ett visst antal fordon av viss typ tillgängliga under viss tid på dygnet. Med ”tjänstepass” låser Planetsystemet upp individuella fordon i ett eller flera förutbestämda intervaller. Ett visst fordon blir t.ex. tilldelat ett pass mellan kl. 07.00 och kl. 09.00 och kan då endast köra detta pass under angivna tidsintervall. Enligt den kortfattade beskrivningen i förfrågningsunderlaget betecknar begreppen tjänstepass och fordonsgrupp metoder med vilka systemet kan hantera och planera fordonen. Av betydelse i sammanhanget är att båda ersättningsmodellerna, ”fasta fordon” och ”avropsfordon”, kan planeras med hjälp av dessa metoder och att ”låsningsfunktionerna” är egenskaper hos just planeringsmetoderna och inte hos ersättningsmodellerna. Inte heller av ”Frågor och svar” kan utläsas att kommunen skulle ha ”fasta körningar” eller ”låsta bilar” på sätt kommunen beskriver i sitt yttrande. Att det finns ett behov av att låsa ett antal fordon under vissa perioder för att säkerställa kvalitet och kontinuitet för utvalda resenärer har Rossing full förståelse för. Samma låsningsfunktion finns dock för alla typer av ersättningsformer. Ett ”avropsfordon” kan som nämnts antingen placeras i fordonsgrupp eller med tjänstepass. Ett fordon i fordonsgrupp är bundet till ett utehållandeschema där leverantören garanterar att fordon finns till kommunens förfogande, medan ett ”avropsfordon” med tjänstepass fungerar precis som ett ”fast fordon” med tjänstepass. Åter må framhållas att skillnaden mellan ”avropsfordon” och ”fasta fordon” är en fråga om olika ersättningsmodeller, oavsett om fordonet placerats i fordonsgrupp eller med tjänstepass. Det finns alltså ingen kvalitativ distinktion mellan ”avropsfordon” och ”fasta fordon”. Grundtanken med att tillämpa ersättningsmodellen ”fasta fordon” är att om beställaren på det sättet garanterar leverantören betalning alla passets minuter, oavsett om fordonet beställs eller inte, kan leverantören offerera ett lägre minutpris. Detta skall alltså uppmuntra anbudsgivare att offerera ett lägre pris. I förevarande upphandling har emellertid ett antal anbudsgivare, däribland Rossing, offererat ett lägre minutpris på ”avropsfordon” än vad den lokala anbudsgi-

varen Taxi Kungsbacka AB har gjort för ”fasta fordon”. Rossing kan därför med ”avropsfordon” placerade t.ex. med tjänstepass garantera samma kontinuitet som ”fasta fordon” med tjänstepass, men med den fördelen för beställaren, kommunen, att det är både billigare per minut och att Rossing endast erhåller ersättning då fordonet är aktivt för beställarens räkning. I förfrågningsunderlaget anges inte några andra fasta perioder än för fordon som hanteras i fordonsgrupp eller med tjänstepass. I förfrågningsunderlaget anges inte heller att det skulle ske någon kategoriindelning mellan ersättningsmodellerna ”avropsfordon” och ”fasta fordon”. Både fordon som offererats enligt ersättningsmodellerna ”avropsfordon” och ”fasta fordon” kan hanteras med fordonsgrupp och tjänstepass. Kommunen har bestämt att samtliga skolkörningar skall tillfalla fordon som offererats och antagits enligt ersättningsmodellen ”fasta fordon”, trots att det inte på något sätt framgår av förfrågningsunderlaget att skolkörningar skall utföras av sådana fordon även om de är dyrare än fordon som offererats och antagits enligt ersättningsmodellen ”avropsfordon”. Genom detta beslut från kommunens sida väljer Planetsystemet inte de fordon som är ekonomiskt mest fördelaktigt för kommunen eller prismässigt billigast. Kommunens påstående att man valt att upphandla i kategorierna ”fasta fordon” respektive ”avropsfordon” är felaktigt eftersom det inte avser olika kategorier av fordon utan i stället anger olika modeller för hur ersättning beräknas.

Kungsbacka kommun vidhåller sin inställning och anför bl.a. följande. Upphandlingen omfattar två olika kategorier, nämligen ”fasta fordon” respektive ”avropsfordon”. Kategorierna är kända och vedertagna i taxibranschen. Det är också vedertaget att man utvärderar varje kategori för sig. Avrop i varje kategori skall ske från de utvärderade och tilldelade fordonen i respektive kategori. Kategorierna identifieras i planeringssystemet Planet var för sig och avropsordning sker med hjälp av systemet som väljer ekonomiskt mest fördelaktigt fordon per kategori. Övriga leverantörer har uppfattat detta på kommunens sätt. Skulle kommunen hantera det på det sätt Rossing föreskriver skulle dessa diskrimineras och riskera att lida skada. Även Rossing har uppfattat det som de andra leverantörerna eftersom bolagets företrädare vid muntlig kontakt med kommunens upphandlingsen-



het sagt att han inte vill låsa sina bilar i Kungsbacka under de ”fasta tiderna” och därför inte lagt samma låga pris på dessa som på avropsfordonen.

## DOMSKÄL

### *Förutsättningar för prövning av Rossings ansökan*

Enligt 16 kap. 1 § tredje stycket LOU gäller huvudregeln, vid annat förfarande än direktupphandling, att en ansökan om överprövning inte får prövas efter den tidpunkt då det finns ett kontrakt. I 2 kap. 10 § LOU anges att med kontrakt avses ett skriftligt avtal med ekonomiska villkor som

1. sluts mellan en eller flera upphandlande myndigheter och en eller flera leverantörer,
2. avser utförande av byggentreprenad, leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster, och
3. undertecknas av parterna eller signeras av dem med en elektronisk signatur.

Av 16 kap. 2 § andra stycket framgår bl.a. att rätten omedelbart får besluta att upphandlingen inte får avslutas innan något annat har beslutats.

Länsrätten gör följande bedömning.

Länsrätten beslutade den 19 december 2008 att den aktuella upphandlingen inte får avslutas innan rätten förordnat annat i målet. Beslutet, som gällde omedelbart, expedierades genom att skickas via telefax till parterna samma dag. Kommunen skickade den 18 december 2008 ut påskrivna avtal till de anbudsgivare som kommunen beslutat att ingå ramavtal med. Avtalen med Taxi Kungsbacka AB, Majvallens Taxi AB och Göteborgsbuss AB undertecknades enligt kommunen av dessa bolag den 22 december 2008 och avtal med Karl-Erik Elofsson Buss AB undertecknades den 29 december 2008. Kontrakten undertecknades således efter det att länsrätten beslutat att upphandlingen inte fick avslutas innan rätten förord-

nat annat. Länsrätten är därför inte förhindrad att pröva Rossings ansökan av den anledningen att det ingåtts avtal mellan kommunen och vissa leverantörer.

*Prövning i sak*

Av 1 kap. 9 § LOU framgår att upphandlande myndigheter skall behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar skall vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

Enligt 16 kap. 1 § första stycket LOU får en leverantör som anser sig ha lidit eller kan komma att lida skada enligt 2 § i en framställning till allmän förvaltningsdomstol ansöka om åtgärder enligt den paragrafen.

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

Förfrågningsunderlaget till grund för den aktuella upphandlingen består av ett antal delar, bl.a. Administrativa föreskrifter, Kommersiella villkor, Svartsbilaga – Pris samt Planet – Beskrivning av systemet.

I de administrativa föreskrifterna punkt 1.2, Omfattning/voly, anges bl.a. följande.

Upphandlingen omfattar:

- Färdtjänst med taxi och specialfordon.
- Transport av elever till/från skola, förskola, särskola och dagcenter med taxi, specialfordon och buss.
- Förvaltnings- och tjänsteresor.
- Kompletteringstrafik

Kommunen har för avsikt att teckna avtal med en anbudsgivare, men avtal kan komma att tecknas med mer än en part. Förmånligaste avtal enligt angivna värderingsgrunder sorteras i rangordning. Vid avrop tillämpas principen att leverantör med förmånligaste avtal kommer att tillfrågas först förutsatt att leverantören har tillräcklig förmåga.

I de administrativa föreskrifterna punkt 1.9, Helt eller delat anbud, anges följande.

Uppdraget kan komma att delas på flera anbudsgivare varför anbud kan lämnas på hela eller delar av uppdraget.

I de administrativa föreskrifterna punkt 1.10, Avropsordning, anges följande.

I de fall avtal tecknas med mer än en part inom avtalsområdet, sker avrop med hjälp av ett planeringssystem. Planeringssystemet väljer vid beställningstillfället i första hand det fordon som är ekonomiskt mest fördelaktigt.

I de administrativa föreskrifterna punkt 1.19, Utvärderingskriterier och metod, anges bl.a. följande.

Kommunen kommer att anta de anbud som erbjuder lägsta pris. Val av ersättningsform (fasta fordon/avropsfordon) görs när priserna är kända. Så många avtal som behövs för att täcka behovet av fordon, kommer att tecknas.

Använd bifogad svarsbilaga pris vid anbudsgivning.

I de kommersiella villkoren punkt 1.4, Priser, anges bl.a. följande.

Kommunen kommer att anlita och ersätta Leverantören enligt två ersättningsmodeller. Dessa är:

- Dels ett antal ”fasta fordon” som får garanterad minsta ersättningstid och för vilka ersättningen betalas i kronor per minut.
- Dels ett antal ”avropsfordon” som endast ersätts per beställd tid och för vilka ersättningen betalas i kronor per minut.

I Svarsbilaga – Pris har fyra fordonstyper (personbil, specialfordon, minibuss och större buss) angetts under dels rubriken ”Avropsfordon”, dels rubriken ”Fasta fordon”. För varje fordonstyp under respektive rubrik ges i bilagan utrymme för att ange ”SEK/min”, ”Antal tillgängliga fordon” och ”Minimum antal fordon tillgängliga för uppdraget”. Vidare anges i bilagan att ”För fasta fordon anges SEK/min för intervallen 2, 4, 6 respektive 8 tim uppbokning”.

I den del av förfrågningsunderlaget som benämnts Planet – Beskrivning av systemet anges bl.a. följande under avsnitt 1, Inledning.

Vid varje enskilt köruppdrag kommer den Leverantör att anlitas, som för det aktuella uppdraget ger Kommunen lägst kostnad. Detta gäller oavsett var fordonet har sitt hemområde.

Beställningscentralen, som mottar beställningen, fördelar uppdragen via Planet-systemet mellan de leverantörer, som har avtal med Kommunen, enligt följande

fördelningsnyckel utan inbördes rangordning.

- prioritering av bil med returtransport till det egna hemområdet
- alla möjligheter till samordning av resor tillvaratas genom att sammanlänka transporter (slingkörning)
- sammanföra olika passagerare (samåkning)
- kort framkörningssträcka
- lägsta avtalade pris
- resenärens behov av service

Undantag från ovan görs avseende:

- Ett begränsat antal transporter för personer, som kräver speciellt företag eller speciella förare.

I sagda del av förfrågningsunderlaget återfinns avsnitt 3, Bokning av fordon och förmedling av körorder, med underavsnittet 3.2, Fordonsgrupp och tjänstepass. I sistnämnda avsnitt anges följande.

Planet hanterar fordonen på två olika sätt:

- Fordon i fordonsgrupp
- Fordon med tjänstepass

För de olika anslutningsformerna sker bl.a. bokning på olika sätt.

Antagna leverantörer placeras i fordonsgrupp eller på tjänstepass efter samråd med Kommunen. Normalt placeras alla fasta fordon, grupp A-C, i tjänstepass.

I en handling benämnd ”Frågor och svar”, daterad den 27 oktober 2008” har kommunen bl.a. svarat på fråga om hur många fasta fordon respektive avropsfordon som kommer att antas. Som svar angavs bl.a. följande.

Eftersom vi inte kört med fasta fordon tidigare och vårt största behov ligger mellan kl. 07–09 resp kl. 15–17, är vi osäkra på hur många fasta fordon och för vilken tidsomfattning vi lägger in dem. Tanken är att vi börjar försiktigt med fasta fordon och ökar efter behovet istället för tvärtom.

Vi kompletterar svarsbilaga pris med några varianter av fasta tider som ni skall svara på.

Planetsystemet, som är nytt för oss, skall hjälpa oss med samplanering och effektivisering av resorna vilket också gör det svårt att förutsäga behovet av fordon.

Av kommunens tilldelningsbeslut den 17 november 2008 framgår bl.a. följande. Tilldelning har skett för 12 kategorier, uppdelade på rubrikerna ”Avropsfordon”, ”Fasta fordon 2 tim” och ”Fasta fordon 4 tim”. Tilldelningen för varje rubrik har avsett fordonstyperna personbil, specialfordon, minibuss och större buss. Av en handling benämnd ”Utvärderingsmall” framgår en uppställning av anbudspriser

som, förutom för sagda kategorier, också omfattar de fyra fordonstyperna med avseende på fasta fordon 6 tim respektive fasta fordon 8 tim. – Beslutet innebär att totalt sex anbudsgivare skall tilldelas uppdraget, enligt följande uppdelning på de 12 kategorierna (anbudsgivarna anges i respektive kategori i ordning efter nivån på offererade priser, med lägst först).

**Avropsfordon**

Personbil	Göteborgs Buss AB, Rossing, Taxi Kungsbacka AB, Bua Taxi AB
Specialfordon	Göteborgs Buss AB, Rossing, Bua Taxi AB, Taxi Kungsbacka AB
Minibuss	Taxi Kungsbacka AB, Bua Taxi AB, Rossing
Större buss	Bua Taxi AB

**Fasta fordon 2 tim**

Personbil	Taxi Kungsbacka AB
Specialfordon	Majvallen Taxi AB, Taxi Kungsbacka AB
Minibuss	Taxi Kungsbacka AB
Större buss	Karl-Erik Elofsson Buss AB, Bua Taxi AB

**Fasta fordon 4 tim**

Personbil	Göteborgs Buss AB, Taxi Kungsbacka AB, Bua Taxi AB
Specialfordon	Göteborgs Buss AB, Majvallen Taxi AB
Minibuss	Taxi Kungsbacka AB
Större buss	Bua Taxi AB

Länsrätten gör följande bedömning.

En förutsättning för att länsrätten skall besluta om åtgärder enligt LOU är att Kungsbacka kommun har brutit mot någon bestämmelse eller någon av de rättsprinciper som bär upp lagstiftningen. Vad länsrätten således har att pröva är om förfrågningsunderlaget och dess villkor står i överensstämmelse med regleringen samt att utvärderingen har genomförts på ett korrekt sätt.

Förfrågningsunderlaget ger vid handen att upphandlingen avser att kommunen skall täcka sitt behov av vissa transporter med fordonstyperna personbilar, specialfordon, minibussar och större bussar. Av bl.a. svarsbilagan för avgivande av pris framgår att kommunen också avsett en ytterligare indelning av vad som upphandlas genom att efterfråga priser för fordonstyperna efter uppdelning på ersättningsformerna fasta fordon respektive avropsfordon. Förfrågningsunderlaget indikerar därigenom att en sådan indelning i kategorier som framgår av tilldelningsbeslutet skulle ligga till grund för utvärderingen av offererade priser och för tilldelningen. Detta anges dock inte uttryckligen och det framgår inte att tilldel-

ning skulle ske för ”Fasta fordon 2 tim” och ”Fasta fordon 4 tim” men inte för ”Fasta fordon 6 tim” och ”Fasta fordon 8 tim”.


Den närmare betydelsen av uppdelningen på fasta fordon respektive avropsfordon, dvs. på vilket sätt och i vilken utsträckning respektive ersättningsform kommer att ligga till grund för tilldelningen av kontrakt i enlighet med ramavtalet, har enligt länsrättens mening inte heller klargjorts i förfrågningsunderlaget – och inte heller i tilldelningsbeslutet. Exempelvis framgår inte för vilka slags resor de olika ersättningsformerna kommer att vara aktuella eller huruvida flera ersättningsformer är aktuella för samma slags resor. Otydligheten förstärks av att det i de administrativa föreskrifterna punkt 1.19 angetts att val av ersättningsform (fasta fordon/avropsfordon) görs när priserna är kända. Denna formulering antyder därtill att kommunen avsett att i viss mån bestämma förutsättningarna för utvärderingen först efter det att eventuella anbud var kända.

Enligt länsrättens mening innebär det nu anförda att förfrågningsunderlaget brister i förutsebarhet i fråga om hur bl.a. anbudsutvärderingen skulle gå till. Länsrätten finner att Kungsbacka kommun därigenom har förfarit i strid med 1 kap. 9 § LOU.

Eftersom anbud inte har kunnat lämnas med tillräcklig insikt om hur utvärderingen skulle ske framstår det inte som osannolikt att anbudet från bl.a. Rossing kunde varit annorlunda om förfrågningsunderlaget saknat sådan brist. Med hänsyn härtill anser länsrätten att det finns sådan risk för skada för Rossing att ingripande mot upphandlingen skall ske.

Rättelse är inte en tillräcklig åtgärd för att komma tillrätta med bristerna i upphandlingen. Den skall därför göras om.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (Dv 3109/1).

  
Magnus Lundberg  
Rådman

/LB



## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga länsrättens beslut skall skriva till Kammarrätten i Göteborg

**Skrivelsen skall dock skickas eller lämnas till länsrätten.**

Överklagandet skall ha kommit in till länsrätten **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 skall 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 länsrätten kommit eller det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet

Om prövningstillstånd inte meddelas står länsrättens 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 skall innehålla**

1. den klagandes namn, personnummer, yrke, postadress och telefonnummer. Dessutom skall 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 om länsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av länsrättens 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 skall vara undertecknad av klaganden eller hans ombud. Adressen till länsrätten framgår av beslutet. Om klaganden anlitar ombud skall denne sända in fullmakt i original samt uppge sitt namn, adress och telefonnummer.