



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I LINKÖPING**

DOM
2011-06-23
Meddelad i
Linköping

Mål nr
2700-11
Enhet 2

SÖKANDE

Vingåkers Taxi AB, 556245-8454
Box 66
643 21 Vingåker

MOTPART

1. Landstinget Sörmland
611 88 Nyköping

2. Eskilstuna kommun
631 86 Eskilstuna

3. Nyköpings kommun
611 83 Nyköping

4. Oxelösunds kommun
613 81 Oxelösund

5. Katrineholms kommun
641 36 Katrineholm

6. Vingåkers kommun
643 30 Vingåker

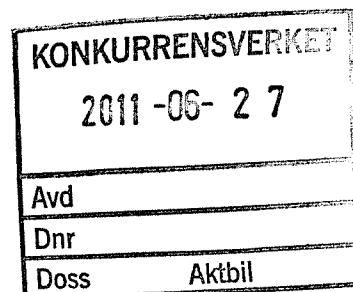
7. Flens kommun
642 81 Flen

8. Gnesta kommun
646 80 Gnesta

9. Trosa kommun
619 80 Trosa

SAKEN

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



FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.

Dok.Id 46562

Postadress Box 406 581 04 Linköping	Besöksadress Brigadgatan 3	Telefon 013-25 10 00 E-post: forvaltningsratten@linkoping.dom.se	Telefax 013-25 11 40	Expeditionstid måndag – fredag 09:00-12:00 13:00-15:00
--	--------------------------------------	---	--------------------------------	--

BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Landstinget Sörmland m.fl. (landstinget) genomför en upphandling avseende anropsstyrda transporter, dnr LS-UPP11/008. Upphandlingen sker genom öppet förfarande enligt LOU.

Vingåkers Taxi AB (bolaget) ansöker om överprövning enligt LOU och yrkar att anbudsunderlaget skrivs om samt att anbudsförfarandet avbryts omedelbart.

Förvaltningsrätten avslog den 3 maj 2011 yrkandet om interimistiskt beslut.

Bolaget anför till stöd för ansökan bl.a. följande. Många av de krav som finns i upphandlingens kravspecifikation står inte i rimlig proportion till den avsedda tjänsten. Det krävs att transportörens samtliga förare ska utföra bårbärning med en totalvikt upp till ca 150 kg. Detta är orimligt då all personal inte har de fysiska förutsättningarna, samt att bårtransporter är ca 1-2 % av alla transporter. I många av de transporter som beordras av Beställningscentralen (BC) till bårbärning uppstår även så kallad delad entreprenad där det inte är klarlagt vem eller vilka som har det strikta ansvaret vid dessa bårbärningar. Bärhjälp kan även beordras av BC oavsett typ av fordon dvs. specialfordon eller personbil. Det saknas relevanta riskbedömningar och regler vid denna typ av bårbärning. – I Kravspecifikation för uppdraget, punkt 8.1, krävs att transportören ska tillhandahålla information om sina förare vilket står i strid med Personuppgiftslagen (1998:204), PUL. I punkt 6.4 krävs även att "icke öppen" information om förarna och transportörens företag ska läggas ut på BC:s webbportal. Denna informationsinsamling och informationslagring är inte relevant för uppdraget. – Upphandlingen ger inte transportören underlag eller information på sådant sätt att transportören har möjlighet att göra beräkningar och kalkyler i dagsläget och inte heller för kommande år. Inga volymer garanteras och

förändringar i beläggningsgraden görs ensidigt av BC. BC bestämmer ensidigt fordonens arbetstider. Under denna arbetstid är det förbjudet mot vite för transportören att nyttja sina fordon för andra uppdrag. Detta innebär att transportören inte har någon ersättning då fordonen inte är belagda och inte heller kan beräkna eventuella intäkter. Transportören får ta hela kostnadsförlusten vid låg eller utebliven beläggning. Det ges inga som helst inriktningar på volymer eller typ av köruppdrag utan det kan tillkomma andra typer av uppdrag utan att transportören har någon möjlighet till påverkan. Kostnadsförändringar ska transportören ensidigt stå för. Det saknas även tydlig specifikation om personbilarnas måttsättning avseende innerutrymmen. – I upphandlingens underlag framgår det med tydlighet att BC har fått en ensidig maktbefogenhet att utverka onödiga kontrollbesiktningar utöver Transportstyrelsens förordningar, bl.a. utdöma viten och utkräva skadestånd. Viten uttas direkt av BC. Notabelt är även att vid beordrade köruppdrag som blir så kallade "bomkörningar", dvs. felbokningar av BC, ska transportören stå för hela denna kostnadsförlust. BC anses inte ha någon del i detta.

Landstinget motsätter sig bifall till ansökan och anför bl.a. följande. De krav som ställs på anbudsgivare i upphandlingen är höga, men står i proportion till den verksamhet som upphandlas. Generellt gäller att kraven utgår från de rimliga krav som resenärerna kan ställa på särskild service och säkerhet, bland annat eftersom många resenärer är äldre, sjuka eller har olika funktionsnedsättningar. Bårtransporter där det krävs att resenären bärs manuellt sker undantagsvis, vilket också framgår av anbudsunderlaget. Kravet att alla förare ska kunna bära är en förutsättning för att verksamheten ska kunna genomföras med de höga krav på tillgänglighet som fordras av resenärerna och sjukvården. Av arbetsmiljöskäl genomförs inga bärhjälpuppdrag ensamt av en förare utan BC kallar dit minst två förare. För att kunna planera och genomföra hämtningar med kort varsel fordras därför att i princip alla förare ska kunna utföra bäruppdrag. Om förare kan

visa läkarintyg går det att få dispens från kravet. Kravet är relevant för den upphandlade tjänsten och proportionerligt. – Huvudregeln i 10 § PUL är att personuppgifter får behandlas endast om den registrerade har lämnat sitt samtycke. Behandling får emellertid även ske utan samtycke om behandlingen är nödvändig för att en arbetsuppgift av allmänt intresse ska kunna utföras eller om behandlingen avser ett ändamål som rör ett berättigat intresse hos den personuppgiftsansvarige eller hos sådan tredje man till vilken personuppgifterna lämnas ut ska kunna tillgodoses, om detta intresse väger tyngre än den registrerades intresse av skydd mot kränkning av den personliga integriteten. Det är centralt för kvaliteten i verksamheten att endast de förare som har genomgått de särskilda utbildningarna för uppdraget och har skrivit under den föreskrivna sekretessförbindelsen, utför transporter. För att kunna kontrollera att transportörerna uppfyller sina avtalade krav avseende vilka förare som anlitas måste det finnas ett register över vilka förare som respektive transportör avser att använda inom uppdraget. Detta register används för att kontrollera avtalsuppföljningen. Utan detta register blir i praktiken möjligheterna att följa upp avtalade krav starkt begränsade och det uppstår då en risk att avtalskraven skulle komma att tillämpas olika för olika transportörer. Uppgifterna i registren hanteras så att de endast är tillgängliga för transportören och sådan personal hos uppdragsgivaren, eller hos den som uppdragsgivaren utser, som behöver uppgifterna för att kontrollera avtalsuppföljningen. Vid avvägningen mellan den enskilde förarens integritet och uppdragsgivarens krav på att säkerställa kvaliteten i verksamheten för resenärerna är det uppdragsgivarnas uppfattning att resenärernas krav väger tyngre. Möjligheten att rapportera in uppgifterna elektroniskt via en webbportal har tillkommit för att minska den administrativa belastningen på transportörerna och underlätta för transportörerna att säkerställa att de har en korrekt och uppdaterad förteckning över förare. Uppgifterna är inte tillgängliga för andra än avtalsparterna inklusive BC som uppdragsgivarna givit uppgiften att praktiskt utföra uppföljningen av avtalen. Om det trots uppdragsgivarnas bedömning skulle

framkomma att PUL innebär att vissa uppgifter inte får registreras, så gäller självklart lagens krav. Kraven är lika för alla transportörer och kända, vilket gör att de inte påverkar konkurrensen. Kraven är väsentliga för tjänstens kvalitet, vilket innebär att kraven är proportionerliga. I grunden utgör motpartens synpunkt på förfrågningsunderlaget i denna del inte en LOU-fråga utan en fråga om tillämpning av PUL under utförandet av uppdraget. Landstinget förutsätter att lagen följs. Om det under avtalstiden skulle uppkomma en fråga om tillämpningen av PUL i praktiken får den lösas då enligt gällande regelverk. – Bolaget anför i korthet att anbudsunderlaget inte skulle innehålla tillräckligt med information för att anbudsgivarna skulle kunna lämna anbud. I administrativa föreskrifterna redovisas bl.a. resandet för år 2010 och statistik avseende schemaläggning för tidigare år samt statistik för reslängd m.m. Anbudsgivare har således haft ett gott underlag att utgå från för sin anbudskalkyl. Att förhållandena kan ändras, t.ex. till följd av politiska beslut, är inget som uppdragsgivaren kan råda över utan sådana situationer får lösas enligt förfrågningsunderlagets villkor i övrigt. Fordonens schemaläggning beror på hur resandet kommer att utvecklas i framtiden, vilket innebär att närmare uppgifter inte kan anges i förväg, se Länsrätten i Dalarnas mål nr 3513-06. Anbudsgivare har också kännedom om att ordinarie fordon kommer att schemaläggas efter behov, vilket innebär att risken för att inte få några beställningar under schemalagd tid måste anses som liten. Förutsättningarna är dessutom lika för samtliga anbudsgivare. Bolaget anför även att det saknas tydlig specifikation om personbilarnas måttsättning avseende innerutrymmen. Uppdragsgivarna har valt att inte ange exakta mått utan valt att göra en funktionsbeskrivning av kraven på personbilar och endast avseende några delmoment ange mått. Kraven är formulerade utifrån ett resenärsperspektiv och det ankommer på transportören att välja fordon så att kraven uppfylls. Kraven är tydliga och uppföljningsbara samt lika för alla anbudsgivare. Bolaget har inte visat att Landstinget på någon punkt brustit i fråga om öppenhet och förutsebarhet. – Landstinget har genom upphandling kontrakterat ett företag att

företräda uppdragsgivarna i relation till de upphandlade transportörerna. Det bör noteras att vid upphandlingen av beställningscentral ställdes krav att denna ska vara oberoende från de transportörer som utför uppdragen. Även bortsett från detta krav på beställningscentralen är det svårt att se hur det kan strida mot "likabehandlingsprincipen" att uppdragsgivarna utser en gemensam företrädare. De extra kontrollbesiktningarna som anges som "onödiga" är enligt uppdragsgivarnas mening ett sätt att ytterligare säkerställa kvaliteten i verksamheten. Kraven är lika för alla anbudsgivare och tydligt angivna, varför de är tillåtna. Sammanfattningsvis utför operatören av beställningscentralen på uppdrag av landstinget driften av beställningscentralen och därmed sammanhängande frågor. Ytterst är dock Landstinget ansvariga mot sina kontraktsparter. Att driften av beställningscentralen utförs av en särskilt upphandlad operatör utgör inte skäl för ingripande i upphandlingen.

Bolaget har därefter anfört bl.a. följande. Enligt Landstinget är bolaget inte ett kvalitativt bra och säkert företag att utföra efterfrågade transporter om inte BC får utföra flygande kontroller och besiktningar på fordonen och förarna. Denna metodik kommer att ske utan att bolagets ägare och ansvariga får någon vetskap om detta sker, varken före eller efter kontrollerna samt att bolaget inte heller får kommentera dem. Fordonen genomgår av Transportstyrelsen stipulerade krav på kontrollbesiktning och blir därmed registrerade som godkända att få framföras i trafik. Kontrollbesiktningar utöver detta finns inte att finna i lagstiftningen. Inte heller är det möjligt att kunna infria uppdragsgivarens krav, att mot vite och i deras "system" åsätta fordon med körförbud, om inte kontrollbesiktning sker inom 14 dagar. – Avseende bårbärning och dess transporter har inte uppdragsgivaren på något sätt tagit till sig att bära 150 kg i en trång trapp på två personer är för-enat med stor skaderisk. Det är ur arbetsmiljösynpunkt en svårbemästrad aktivitet. Dessutom negligerar landstinget det strikta ansvaret för bårbärningar och resenärer, då det alltid blir delad entreprenad, d.v.s. personal

från två olika företag skall bära bårar. Landstingets argumentation besvarar inte heller vem som har ansvaret för att på plats hos resenären utföra båruppdragets bedömning i enlighet med Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS) och Arbetsmiljörregler. Då antalet fordon för bårtransporter endast är 15 st. av totalt 130 st. fordon i hela Sörmland står det inte i rimlig proportion till att alla förare ska kunna bära bår med en vikt på upp till 150 kg. Kravet är således inte relevant för den upphandlade tjänsten. Det är inte proportionerligt och relevant att förarnas personuppgifter datalagras på en öppen webbportal eller i andra register hos uppdragsgivaren, BC eller annan som uppdragsgivaren kommer att kunna utse inom tidsramen för detta avtal. Denna typ av dataregistrering står även i strid med bolagets strikta arbetsgivaransvar för sin personals integritet. Utlämnande av denna information om förarna till andra står inte heller i proportion till bolagets möjlighet att på ett kvalitativt sätt uppfylla åtaganden om efterfrågade transporter. Samtliga förare har anställningskontrakt enligt gällande kollektivavtal och är därmed kontrollerade av bolagets ledning samt att de självklart har legitimation för taxiförare med vad det innebär av laglydnad. Tillgång och kontroll av förarnas personuppgifter finns åtkomligt hos bolaget för revision av auktoriserat revisionsföretag. Bolaget bifogar även yttrande från Svenska Transportarbetareförbundet. – Länsrätten i Dalarnas mål, nr 3513-06, kan inte tillskrivas någon betydelse detta mål. Det målet berör ett mer än fyra år gammalt avtal som dessutom inte har lika lydelse i texten som det nu framlagda förfrågningsunderlaget. – Avtalsförslaget visar statistik för 2010 men det anförs från landstinget att till följd av politiska beslut är det inget som de kan råda över utan sådana situationer får lösas enligt förfrågningsunderlagets villkor i övrigt. Detta är inte tydligt nog då det för närvarande inte finns en avtalstext som reglerar prisbilden vid förändrade förutsättningar. Landstingets förslag om att avtal ska tecknas innan denna fråga är löst är inte förenligt med kraven på förutsägbarhet och öppenhet. Det bör kunna göras någon form av tabell på procentuella förändringar av volymer kontra priser. – Landstinget måste förtydliga sitt krav på utrym-

mena i personbilarna. Om inte detta sker innan avtalstecknandet så kommer det med stor sannolikhet att bli svåra efterföljande diskussioner och tolkningar där det eventuellt också måste göras förnyade inköp av personbilar vid underkännande. Även dispenser kan komma att krävas för de fordon som ändå inte uppfyller BC:s slutliga godkännande. Mindre personbilar är oftast billigare än större. – Likabehandlingsprincipen sätts ur spel då Landstinget anser sig kunna avtala bort bolagets juridiska status som ett eget fristående aktiebolag. Bolaget får ingen rätt ta upp viktiga avtalsfrågor med landstinget. Det är endast BC som har tillgång till landstinget.

Landstinget har därefter anfört bl.a. följande. EG-domstolen har i dom den 4 december 2003, mål C-448/01, förklarat att en upphandlande myndighet måste ha en faktisk möjlighet att kontrollera att uppställda krav efterlevs, även under avtalstiden. Även kammarrätter har slagit fast den principen, bl.a. kammarrätten i Göteborg i dom den 16 december 2010, mål nr 2216-2221-10. Kraven på löpande kontroll under avtalstiden är således förenliga med LOU. BC utgör landstingets ombud i kontakterna med uppdragsgivarna. Det står landstinget fritt att välja ombud i kontakterna med utförarna under avtalstiden. Landstinget är dock avtalspart och ytterst ansvarig för fullgörandet av sin del av avtalet. – På de skäl som anförts i tidigare yttrande vidhåller landstinget att kravet i punkten 5.11 i kravspecifikationen att samtliga förare ska kunna utföra bärhjälp till bår, oavsett om föraren har bår i fordonet, inte står i strid med LOU. Eftersom det är två personer som ska bära båren ska landstinget utan dröjsmål kunna dirigera ett annat fordon till platsen för bärhjälp. Vad fackföreningen Svenska Transportarbetarförbundet anfört i denna del föranleder ingen ändrad inställning från landstingets sida. Fördelning av ansvar framgår av förfrågningsunderlaget. I den mån fördelningen inte framgår av förfrågningsunderlaget gäller författningsenligt ansvar, d.v.s. varje huvudman ansvarar för att följa gällande lag. Landstinget har som huvudregel inte funnit skäl att i detalj redovisa vad som följer av författningskrav. Det ankommer på leverantören och

dennes anställda liksom på landstinget att ha kännedom om gällande författningar. Förfrågningsunderlaget innehåller för övrigt krav på att leverantören ska anordna utbildning för de förare som omfattas av uppdraget, bl.a. i trafiksäkerhet och första hjälpen. – Landstinget har lämnat ett omfattande statistikunderlag för att möjliggöra för anbudsgivare att bedöma uppdragets omfattning. Redovisningen av uppdragets omfattning brister inte i transparens. Som de flesta tjänsteuppdrag föreligger viss risk vid kalkyleringen. Den risken får som brukligt prissättas i kalkylen genom ett riskpåslag. Genom det omfattande statistikunderlaget har landstinget emellertid reducerat risktagandet till en godtagbar nivå. Även de krav som ställts på fordonen är förutsebara och tydliga. Dessutom framgår av punkten 15.4 i den till anbudsförfrågan bifogade avtalsmallen att om väsentliga förändringar av förutsättningarna för avtalet uppstår så äger part uppta förhandling om ändring av avtalsvillkoren.

Bolaget har därefter anfört bl.a. följande. I sammanfattningen av domen i EG-domstolens mål C-448/01 framgår att detta av Landstinget åberopande mål berör områdena varor och bygg- och anläggningsarbeten och inte tjänster som förevarande upphandling avser. Likaledes åberopar Landstinget kammarrätten i Göteborgs mål nr 2216-2221-10 som också den faller inom LOU om varor och djurskydd. – BC är Landstingets ombud i kontaktakterna med uppdragsgivarna. Leverantörerna har och får inte ta kontakt med uppdragsgivarna utan det är BC som anses ha den suveräna ställningen att företräda leverantörerna. Denna dubbelsidighet som BC besitter att å ena sidan lägga ut köruppdrag på leverantörerna och å andra sidan både kontrollera leverantörerna samt efter egen bedömning även vitesbelägga leverantörer, kan inte vara förenligt med god affärssed eller likabehandlingsprincipen. Även en offentlig upphandlare måste i sin utformning av avtal ta hänsyn till arbetsmarknadens kollektivavtal, arbetsmiljölagstiftning, datainspektionens lagar och föreskrifter samt i övrigt svensk och EU lagstiftning. Innan avtalstecknande parter sätter sina namn på avtalsdoku-

mentet ska uppenbara felaktigheter, diffusa skrivningar och hänvisningar till "att det tar vi sedan" vara undanröjda. – Då det offentliggjorts vilka leverantörer som tilldelats anbud och även samtliga inkomna anbudspriser offentliggjorts är den strikta affärssekretessen röjd. Detta har gjorts oaktat att upphandlingen är under rättslig prövning. Bolaget yrkar att avtal inte får tecknas innan dom har fallit målet. I utskickad dokumentation om tilldelningsbeslutet framgår även att BC ingår i den upphandlande projektgruppen. BC har tydligt givits en exklusiv rätt att "jävigt" påverka sin egen affärsverksamhet gentemot leverantörerna.

Landstinget har därefter anfört bl.a. följande. Skyldigheten att kunna kontrollera att anbudsgivare uppfyller ställda krav även under utförandet av uppdraget gäller oavsett om upphandlingen avser varor, byggtreprenader eller tjänster. Vem eller vilka som landstinget och medparter utser att vara ombud i kontakten med utförarna saknar betydelse i upphandlingen så länge som dessa inte själva utför transporter för landstinget och medparter. Den omständigheten att BC såväl lägger ut uppdrag som kontrollerar utförandet av tjänsten är inte oförenligt med god affärssed utan tvärtom mycket lämpligt eftersom BC har en helhetssyn över uppdragets genomförande. Anbudsförfrågan står inte i strid med vare sig gällande författning eller tillämpliga kollektivavtal. För landstinget är det en självklarhet att tvingande författningar ska följas. – I och med tilldelningsbeslutet faller den absoluta upphandlingssekretessen enligt 19 kap. 3 § andra stycket offentlighets- och sekretesslagen. Någon strikt affärssekretess föreligger inte efter tilldelningsbeslut utan anbudsgivare har enligt 31 kap. offentlighets- och sekretesslagen att påvisa att risk för skada föreligger, varefter myndigheten tar ställning i sekretessfrågan. I nu aktuell upphandling har Vingåkers Taxi inte i sitt anbud begärt s.k. kommersiell sekretess efter det att upphandlingssekretessen upphört. Landstinget och kommunerna bestrider sammantagtningsvis att de vare sig före eller efter tilldelningsbeslutet vidtagit någon som helst åtgärd som stått i strid med offentlighets- och sekretessla-

gen. – Den omständigheten att bolaget ansökt om överprövning tidigare i upphandlingen utgör inte skäl för landstinget att avvakta med tilldelningsbeslut. Däremot råder förlängd avtalsspärr efter ansökan om överprövning.

– I fråga om BC:s medverkan i projektgruppen anføres följande. Det står landstinget fritt att anlita extern kompetens vid utarbetande av anbudsfrågan så länge som anlitade personer eller företag inte kan anses som jäviga i upphandlingen. Eftersom det är BC som förmedlar samtliga transporter är det av betydelse att operatören medverkar vid framtagandet av anbudsfrågan, bl.a. rörande frågor av praktisk natur som har med förmedlingen av uppdrag att göra. BC har inga intressen i företag som driver transportverksamhet av de slag som nu upphandlas och utfallet av upphandlingen saknar betydelse för BC. Som redovisats ovan har själva utvärderingen genomförts av avtalsgruppen utan medverkan av BC. I sitt avtal med BC har också avtalats om att BC ska vara opartisk i förhållande till transportörerna. Sammanfattningsvis bestrids att BC:s medverkan i projektgruppen stått i strid med LOU.

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Enligt 1 kap. 9 § LOU ska 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.

Av 16 kap. 5 § LOU framgår följande. 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 har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts.

Av förfrågningsunderlaget framgår bl.a. följande.

Kravspecifikation för uppdraget

2.2.1 Ordinarie fordon

- *Dessa fordon schemaläggs 00-24 efter behov. Transportören får inte utföra andra uppdrag än de uppdrag som BC förmedlar under schemalagd tid.*

2.3 Personbilar

- *...Fordonen ska vara av kombimodell och ha plats för fyra passagerare exklusive föraren. På samtliga platser ska en vuxen ledigt kunna sitta. Fordonen ska ha 3 parallella sittplatser i baksätet...*
- *...Fordonen ska ha ett rymligt bagageutrymme som kan rymma minst två hopfällbara rullstolar och en rollator samt resenärens handbagage...*

5.11 Bärhjälp till bår

- *Samtliga förare ska kunna utföra bärhjälp till bår oavsett om föraren har bår i fordonet eller ej. Transportören ersätts enligt transportörsavtalets bärhjälpstillägg.*

6.4 Transportörsportal

- *Kommunikation mellan Beställningscentralen och transportören gällande följande punkter ska ske genom anvisad webbportal...*
 - *...Fordonsförteckning*
 - *Förarförteckning*
 - *Info om utbildningar...*

8.1 Uppstartsplan

- *... Transportören senast 2011-11-01...redovisar en lista över de förare som ska utföra körningarna... Listan ska innehålla förarens namn, personnummer, utbildningsstatus, anställningsform, anställningens omfattning samt kontaktuppgifter såsom telefonnummer och e-postadress...*

8.5 Tillsyn och rapportering

- *Transportörer ska svara för kontroll av att verksamheten sköts enligt lagar, förordningar och detta avtal samt att snarast rapportera brister och avvikelser till BC.*

8.6 Ansvarig arbetsledare

- *Transportören ska hålla den arbetsledning som krävs med hänsyn till uppdragets karaktär och de riskfaktorer som är förknippade med uppdraget samt för att kunna fullgöra sitt ansvar för arbetskydd på betryggande sätt.*

Förvaltningsrätten gör följande bedömning.

Förvaltningsrätten konstaterar inledningsvis att det står den upphandlande enheten fritt att utforma förfrågningsunderlag inför en upphandling. Förfrågningsunderlaget måste dock stå i överensstämmelse med LOU och de gemenskapsrättsliga principer som ligger till grund för lagstiftningen.

Proportionalitetsprincipen

Bolaget har anfört att det är ett orimligt krav att samtliga förare ska kunna utföra bårbärning. Enligt landstinget är de krav som ställs på anbudsgivare i upphandlingen höga men står i proportion till den verksamhet som upphandlas och förare kan visa läkarintyg för att få dispens från kravet på bårbärning. Mot bakgrund av att det ska vara möjligt att på kort tid kunna planera och genomföra hämtningar krävs att nästan samtliga förare kan utföra båruppdrag. Kravet att förarna ska kunna utföra bårbärning får således anses ändamålsenligt och proportionerligt.

Vid flertalet av transporter där bårbärning ingår uppstår så kallad delad entreprenad. Enligt bolaget är det inte heller klarlagt vem eller vilka som har ansvaret vid dessa bårbärningar. Transportörerna får anses ansvara för att personalen följer gällande arbetsmiljöregler. Det framgår av förfrågningsunderlaget att transportören ska svara för att verksamheten sköts enligt lagar och förordningar.

Bolaget har vidare anfört att strider det mot PUL att transportören ska tillhandahålla information om sina förare samt det är inte proportionerligt och

relevant att förarnas personuppgifter datalagras på en öppen webbportal eller i andra register hos uppdragsgivaren, BC eller annan som uppdragsgivaren kommer att kunna utse inom tidsramen för detta avtal. Ett krav ska godtas om det är en lämplig och effektiv åtgärd för att uppnå syftet med upphandlingen. Enligt landstinget är registret nödvändigt för att kontrollera att transportörerna uppfyller de avtalade kraven och utan detta register finns en risk att avtalskraven tillämpas olika för olika transportörer. Mot bakgrund av vad som framkommit i målet och med beaktande av de negativa effekter som kan uppstå för transportörerna får kravet på information om förarna samt att uppgifter om förarna ska lagras i register anses framstå som lämpliga och effektiva åtgärder för att uppnå syftet med upphandlingen.

Transparensprincipen

Enligt bolaget saknas tillräckligt underlag för att transportören ska ha möjlighet att göra beräkningar och kalkyler i dagsläget och för kommande år. Landstinget har dock redovisat resandet för år 2010 och statistik avseende schemaläggning för tidigare år samt statistik för reslängd m.m. Förfrågningsunderlaget får i denna del anses ge tydlig bild av vad som efterfrågas. Även om det kan förekomma en viss osäkerhet hur stor efterfrågan kommer att vara får det anses tillräckligt tydligt utformat för att en anbudsgivare ska kunna avgöra vad som efterfrågas. Det bolaget anfört om otillräckligt underlag kan inte anses visa att förfrågningsunderlaget har sådana brister att det strider mot transparensprincipen. Vad som anförts angående oklarheter om utrymmena i personbilarna kan inte heller anses visa att förfrågningsunderlaget strider mot kravet på transparens.

Likabehandlingsprincipen

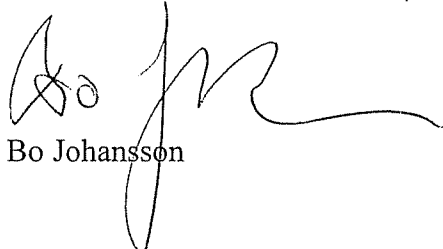
Bolaget har anfört att transportörerna har och får inte ta kontakt med uppdragsgivarna utan det är BC som anses ha den suveräna ställningen att företräda leverantörerna. Enligt bolaget är den dubbelsidighet som BC besit-

ter att å ena sidan lägga ut köruppdrag på transportörerna och å andra sidan både kontrollera transportörer samt efter egen bedömning även vitesbelägga transportörer inte förenligt med god affärssed eller likabehandlingsprincipen. Landstinget har anfört att BC är oberoende från de transportörer som utför uppdragen och det kan det inte anses strida mot likabehandlingsprincipen att uppdragsgivarna utser en gemensam företrädare. Enligt Landstinget är kontrollbesiktningarna till för att säkerställa kvalitén i verksamheten och kraven är lika för alla anbudsgivare. I utskickad dokumentation om tilldelningsbeslutet framgår även att BC ingår i den upphandlande projektgruppen. Enligt bolaget har BC därigenom givits en exklusiv rätt att "jävigt" påverka sin egen affärsverksamhet gentemot transportörerna.

Kraven i förfrågningsunderlaget är lika för alla anbudsgivare. Att uppdragsgivarna har utsett en gemensam företrädare gentemot transportören och att BC får utföra kontroller av transportören kan inte anses innebära att upphandlingen skett i strid med likabehandlingsprincipen. Det är dock uppdragsgivarna som har det yttersta ansvaret för upphandlingen. Inte heller den omständigheten att BC deltagit i projektgruppen kan inte anses medföra att förfrågningsunderlaget strider mot likabehandlingsprincipen.

Sammantaget följer av det ovan anförda att bolaget inte visat att det finns skäl för ingripanden med stöd av 16 kap. 5 § LOU. Ansökan ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1 (DV 3109/1D)



Bo Johansson

Föredragande har varit förvaltningsrättsnotarien Johan Jaginder.



HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Jönköping. 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 offentlig part 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 var till 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 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.