



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I UPPSALA**

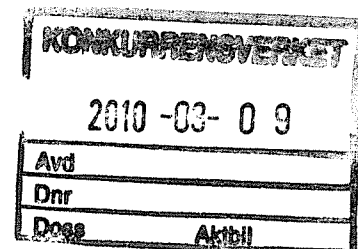
**DOM**  
2010-03-05  
Meddelad i  
Uppsala

Mål nr  
1044-10 E  
Enhet 1

**SÖKANDE**

Scandinavian MediCopter AB, 556617-7084  
Frösö Park  
832 96 Frösön

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



**MOTPART**

Landstinget i Uppsala län, Upphandlingsenheten  
751 85 Uppsala

**ÖVERPRÖVAD UPPHANDLING**

Landstingets i Uppsala län upphandling avseende ambulans/intensiv-  
vårdshelikopterverksamhet, UPPH2009-0060

**SAKEN**

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

**DOMSLUT**

Förvaltningsrätten bifaller ansökan och förordnar att upphandlingen inte får avslutas förrän Landstinget i Uppsala län vidtagit rättelse på så sätt att en ny anbudsutvärdering görs utan beaktande av Eastair AB:s anbud.

Förvaltningsrätten upphäver det interimistiska beslutet meddelat den 30 december 2009.

## BAKGRUND OCH YRKANDEN

Scandinavian MediCopter AB (bolaget) begär överprövning av Landstingets i Uppsala län (landstinget) upphandling avseende ambulans/intensivvårds-helikopterverksamhet. Bolaget yrkar att förvaltningsrätten upphäver landstingets tilldelningsbeslut och beslutar att upphandlingen ska rättas på det sättet att anbudsutvärderingen ska göras om utan beaktande av anbudet från Eastair AB (Eastair).

Landstinget yrkar att ansökan om överprövning ska avslås.

## GRUNDER

### **Bolaget**

#### *Allmänt*

Landstinget bryter i den pågående upphandlingen mot bestämmelserna i LOU och då särskilt mot de grundläggande gemenskapsrättsliga principerna som styr offentlig upphandling, principerna om likabehandling, transparens, proportionalitet och icke-diskriminering som dessa kommit till uttryck i 1 kap. 9 § LOU. Anbudet från vinnande anbudsgivare, Eastair, uppfyller inte anbudsförutsättningarna och skulle rätteligen ha uteslutits från deltagande i upphandlingen. Eastair uppfyller inte kvalifikationskraven på finansiell och ekonomisk ställning samt tekniska förmåga och kapacitet. Vidare uppfyller anbudet inte flera angivna obligatoriska skall-krav, varför anbudet inte fick upptas till slutlig prövning. De felaktigheter som förekommit i upphandlingen är av sådan art och omfattning att förfarandet är oförenligt med gällande upphandlingslagstiftning. Om felaktigheterna inte förekommit skulle bolaget ha tilldelats kontraktet. Detta eftersom bolaget hade både lägst anbudspris och ekonomiskt mest fördelaktiga anbud. Bolaget riskerar att lida skada genom de felaktigheter som förekommit vid upphandlingen.

*Finansiell och ekonomisk ställning*

I förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.2 (Anbudsgivarens finansiella och ekonomiska ställning) anges att ”anbudsgivarens skall ha en stabil ekonomisk bas”. Detta kan bevisas på olika sätt, bl.a. genom uppfyllande av skall-kravet att leverantör ska erhålla riskklassbedömning med minst riskklass 3 hos Upplysningscentralen (UC) eller motsvarande kreditupplysningsinstitut. Såvitt kan förstås av Eastairs anbud är bolaget nystartat då verksamheten tidigare bedrivits i kommanditbolag. När verksamheten bedrevs i kommanditbolagsform erhöll Eastair inte högre riskklass än 2. Således uppfylls inte skall-kravet om riskklassbedömning och därför inte heller skall-kravet om ”en stabil ekonomisk bas”. De övriga handlingar Eastair åberopat som bevisning, däribland riskintyg som uppvisar riskklass 1, kan knappast medföra att de visat sig ”ha en stabil ekonomisk bas”. Det är snarare så, att de åberopade handlingarna visar på en instabil ekonomisk bas. Av UC:s produktblad, UC Risk Företag, framgår bl.a. att riskklass 2 innebär att det föreligger hög risk att företaget hamnar på obestånd inom det närmaste året och riskklass 1 innebär att det föreligger mycket hög risk att företaget hamnar på obestånd inom det närmaste året. Den balansräkning Eastair bifogat till anbudet visar att i stort sett samtliga tillgångar utgörs av fordringar, medan rena likvida medel visar ett negativt saldo på ca 142 000 kronor. Vidare kan konstateras att Eastairs registrerade aktiekapital uppgår till 100 000 kronor. Eastair har inte heller uppfyllt skall-kravet att inge senaste årsredovisningen, vilket möjligen skulle kunna ha gjorts exempelvis genom ingivande av kommanditbolagets senaste årsredovisning, detta eftersom det var där verksamheten tidigare bedrevs.

*Teknisk förmåga och kapacitet*

I förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.3.1 (Anbudsgivarens tekniska förmåga och kapacitet) anges: ”En kort presentation av företaget, dess organisation, förutsättningar för uppfyllandet av tjänsten, resurser (även maskinell och teknisk utrustning) samt genomförande av uppdraget, med tonvikt på

startprocessen, skall beskrivas”. Någon beskrivning av Eastairs ”förutsättningar för uppfyllandet av tjänsten”, vilket rimligen är ett centralt och betydelsefullt krav, kan inte återfinnas i anbudet, varför skall-kravet i denna del inte är uppfyllt. Eastair har före den 12 november 2009 aldrig innehaft något tillstånd avseende kommersiell helikopterverksamhet. Redan av den anledningen torde det vara klarlagt att Eastair inte kan anses besitta någon eller i vart fall tillräcklig teknisk kapacitet. Detta helt enkelt eftersom Eastair tidigare inte bedrivit någon kommersiell helikopterverksamhet. Vad Eastair anger i anbudet om flygplan saknar helt relevans i förevarande upphandling om helikopterverksamhet. Någon beskrivning av Eastairs ”resurser (även maskinell och teknisk utrustning) samt genomförande av uppdraget”, vilket rimligen också är ett centralt och betydelsefullt krav, kan inte återfinnas i anbudet, varför inte heller skall-kravet i denna del är uppfyllt.

#### *Erfarenhet*

I förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.3.2 anges i andra stycket: ”Anbudsgivaren skall ha erfarenhet av uppdrag av liknande art. Som bevis skall förteckning över de viktigaste tjänster som tillhandahållits under de tre senaste åren, med uppgift om omfattning och tidpunkt samt om köparen var en upphandlande enhet eller inte lämnas.” I Eastairs anbud finns endast hänvisning till organisationsschemat och referenser. Organisationsschemat torde knappast ha någon relevans för att bevisa ”erfarenhet av uppdrag av liknande art”. Referenserna saknar helt uppgifter om påstådda tjänsters ”omfattning och tidpunkt”, varför skall-kravet i denna del inte är uppfyllt. Det kan även särskilt understrykas att ingen av referenterna torde kunna uttala sig om Eastairs erfarenhet av uppdrag av liknande art, helt enkelt på grund av att Eastair inte utfört kommersiell helikopterverksamhet.

De efterfrågade transporterna ska utföras med helikopter, inte med flygplan. Den medicintekniska utrustning som medförs, ägs av Akademiska

sjukhuset och hanteras av deras personal. Det påverkar inte flygverksamheten i någon nämnvärd utsträckning. Erfarenhet av att med flygplan ha transporterat patienter i behov av sådan utrustning måste anses vara av helt underordnad betydelse i jämförelse med erfarenhet kring att framföra en helikopter under start, landning och flygning i dager och mörker, i dåliga väderförhållanden och utföra landningar på okända platser. Med uppdrag av liknande art som den i upphandlingen efterfrågade tjänsten kan således knappast avses annat än transporter med helikopter, möjligen även att tjänsten ifråga måste vara helikoptertransporter av mer akut karaktär.

#### *Tillgång till Lufttransport AS tjänster*

I förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.3.4 (Underentreprenörer) anges: ”Eventuellt medverkande underentreprenörer skall anges. Anbudsgivaren svarar för att eventuell underleverantör uppfyller samtliga uppsatta krav i denna upphandling.” I Eastairs anbud finns endast hänvisning till ett brev daterat den 23 november 2009 där det norska bolaget Lufttransport AS genom Stig Naesh rent allmänt uttalat sig om att Eastair kan få möjlighet att köpa tjänster från Lufttransport AS på villkor som avtalas mellan parterna. Detta utgör således ingen bindande utfästelse från Lufttransport AS, än mindre något bindande avtal. Det anges exempelvis inte vilka tjänster, vilka priser och övriga villkor det i så fall skulle vara fråga om. En juridiskt oförbindande avsiktsförklaring räcker inte för att uppfylla kravet i förfrågningsunderlaget.

Vid anbudspresentationen den 11 december 2009 lämnade Eastair muntligen kompletterande uppgifter angående Lufttransport AS. Till att börja med utgör detta sådana kompletteringar som strider mot både 9 kap. 8 § andra stycket och 15 kap. 12 § andra stycket LOU. Den komplettering som Eastair gjorde vid anbudspresentationen är otillåten, eftersom kompletteringen innebär en uppenbar särbehandling av Eastair till nackdel för bolaget, som annars skulle ha tilldelats kontrakt i upphandlingen. Ett tillåtande

av Eastairs komplettering skulle därför strida mot likabehandlingsprincipen. De säkra uppgifter som Eastair muntligen lämnade vid anbudspresentationen om Lufttransport AS engagemang överensstämmer inte på något sätt med innehållet Lufttransport AS brev av den 23 november 2009. Således kan konstateras att Eastair inte säkerställt möjligheten att kunna ta Lufttransport AS tekniska förmåga och kapacitet i anspråk under hela avtalstiden. Landstinget borde därför vid utvärderingen rätteligen ha bortsett från både vad som anges i Eastairs anbud och vad Eastair muntligen uppgav vid anbudspresentationen..

#### *2-pilotsystem*

I förfrågningsunderlagets kravspecifikation anges i punkt 2.3.3.1 (Bemannings) bl.a. följande. ”Anbudsgivaren skall även visa de flygrutiner som gäller för piloterna i ett sk etablerat 2-pilotsystem.”. I Eastairs anbud anges att man ”kommer att ha ett etablerat 2-pilotssystem”. Flygrutiner för piloter i ett s.k. etablerat 2-pilotsystem innebär en beskrivning av hur piloterna arbetar i cockpit inför, under och efter flygning gällande arbetsfördelning och ansvarsfördelning. Vad landstinget anger att Eastair angett i sitt anbud är en översiktlig beskrivning av ett bemanningsschema, vilket är något helt annat och för vilket det finns andra skall-krav i förfrågningsunderlaget.

#### *Sammanfattning*

Av det anförda följer att anbudet från Eastair inte har uppfyllt ett antal ovillkorliga skall-krav. Av landstingets sammanställning över utvärderingen framgår att bolaget har lämnat det anbud som efter Eastairs anbud fått flest poäng i upphandlingen. Om Eastairs anbud rätteligen hade förkastats, skulle bolaget således ha tilldelats kontrakt i upphandlingen. De uppgifter Eastair lämnat i sitt anbud om sin finansiella och ekonomiska ställning samt tekniska förmåga samt kapacitet är så bristfälliga att anbudet rätteligen inte skulle ha upptagits till slutlig värdering. I vart fall medför de bristfälliga uppgifterna att landstinget inte kunnat göra en objektiv och korrekt

bedömning av Eastairs förmåga att utföra de ifrågavarande transporttjänsterna. Enligt EG-domstolens fasta praxis föreligger det en skyldighet för upphandlande myndigheter att kontrollera att för anbudsgivningen uppställda krav också är uppfyllda (se EG-domstolens dom av den 4 december 2003 i mål C-448/01, EVN och Wienstrom, REG 2003, s. I -14527, särskilt punkterna 49-52 och 72). Av domen framgår att en upphandlande myndighet som underlåter att kontrollera att den information som lämnas av anbudsgivarna är korrekt, åsidosätter likabehandlingsprincipen. Likabehandlingsprincipen är en av de grundläggande EG-rättsliga principerna och gäller för samtliga offentliga upphandlingar, både direktivstyrda och icke direktivstyrda.

#### **Landstinget**

##### *Finansiell och ekonomisk ställning*

Bolaget hävdar i sin ansökan om överprövning att Eastair inte uppfyller förfrågningsunderlagets krav i punkt 1.2.4.2 (Anbudsgivarens finansiella och ekonomiska ställning) att ”anbudsgivare skall ha en stabil ekonomisk bas” dvs. i första hand ska ha minst riskklass 3 hos UC eller motsvarande kreditupplysningsinstitut. Punkten 1.2.4.2 har också ett andra stycke som anger att ”i de fall lägre riskklass redovisas kan anbudsgivare ändå anses uppfylla kraven om anbudsgivaren lämnat en sådan förklaring att det kan anses klarlagt att leverantören innehar motsvarande ekonomiska ställning”. Förklaringen till att Eastair endast erhållit en 1 i UC:s riskklassbedömning är att Eastair har varit vilande fram till den 1 augusti 2009. Eastair har enligt uppgift från auktoriserad revisor också lagt om sitt räkenskapsår vilket medfört att innevarande räkenskapsår blivit förlängt och att senaste årsredovisningen upprättades den 31 december 2009. För perioden den 1 juli 2008 – den 30 september 2009 visar bolaget ett resultat på 412 255 kronor.

I förfrågningsunderlagets kravspecifikation anges i punkten 2.3.2 (Tillstånd) att anbudsgivare ska ha av Transportstyrelsen givet tillstånd att be-

driva kommersiell flygverksamhet med helikopter. Eastair har ett sådant tillstånd sedan slutet av 2009. Eastair har även sedan år 2000 haft tillstånd för kommersiell flygverksamhet. Vid Transportstyrelsens prövning sker en heltäckande genomgång av förutsättningarna att bedriva verksamhet. För att få bedriva verksamhet ska ett bolag ha drifttillstånd (AOC) och en operativ licens. Villkoren anges i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1008/2008. För tilldelning av en operativ licens gäller dels att det sökande bolaget har ett AOC dels att det uppfyller de ekonomiska villkor som anges ovan angiven förordning. Villkoren framgår framförallt av artiklarna 4, 5 och 8. I bilaga 1 till förordningen framgår vilka uppgifter som ska tillhandhållas vid bedömningen av det sökande bolagets ekonomiska ställning. Som framgår av bilagan är det ett mycket omfattande material som bolaget måste redovisa för att erhålla en operativ licens. Sammanfattningsvis kan sägas att det sökande bolaget måste kunna driva verksamheten initialt i tre månader utan intäkter samt att det gjort troligt att det kan bedriva verksamheten under kommande 24 månaderna. En återkommande granskning sker av Transportstyrelsen minst en gång per år eller när behov föreligger med tätare intervall. Sammantaget gör den kontroll som Transportstyrelsen utför samt de förklaringar som Eastair givit till den riskklassbedömning som redovisats från UC att Eastair bedöms uppfylla kraven på en stabil ekonomisk bas.

#### *Teknisk förmåga och kapacitet*

Bolaget hävdar vidare att Eastair inte har visat att man innehar teknisk förmåga och kapacitet för uppfyllande av uppdraget. Av Eastairs svar på punkten 1.2.4.3.1 framgår att man håller på att införskaffa en AS365N3-helikopter för uppdraget som kommer att vara helt dedicerad för efterfrågat uppdrag. Vidare anges att två fulltidstekniker finns anställda hos Eastair samt att man har tillgång till en hangar på Bromma som möjliggör service och parkering av helikoptern. Även i denna del gör Transportstyrelsen en noggrann genomgång av det sökande bolagets tekniska kapacitet för till-



delning av driftstillstånd. Villkoren finns angivna i en förordning benämnd JAR-OPS 3, där man bland annat kontrollerar att det sökande bolaget har nödvändiga kontrakt eller avtal för att uppfylla de tekniska kraven. Återkommande kontroller av den tekniska sidan sker minst en gång per 24 månader. Sammantaget hävdar landstinget att Eastair även uppfyller kraven för teknisk förmåga och kapacitet för uppdraget.

#### *Erfarenhet*

Bolaget hävdar vidare att bolaget inte uppfyller kravet på att ha erfarenhet av uppdrag av liknande art. Med uppdrag av liknande art avses i detta sammanhang i första hand att leverantören har erfarenhet av att flygtransportera patienter som har behov av avancerad medicinteknisk utrustning med medföljande hälso- och sjukvårdspersonal. Eastair har sedan den 5 maj 2009 avtal med landstinget avseende intensivvårdstransporter med jetflyg samt organtransporter. Landstinget har mycket bra erfarenhet av samarbetet med Eastair. De har haft en hög ambitionsnivå och visat stor flexibilitet vid krislägen. Enligt landstinget har Eastair visat att man har den erfarenhet som erfordras för nu aktuellt uppdrag.

#### *Tillgång till Lufttransport AS tjänster*

Bolaget hävdar vidare att Eastair inte visat att de har tillgång till Lufttransport AS tjänster som underentreprenör. Bolaget hävdar att det till anbudet bifogade brevet från Lufttransport AS bara är ett allmänt uttalande om att Eastair kan få köpa tjänster. Enligt landstinget visar brevet att Lufttransport AS bekräftar ("herved bekräftar") och är villigt till och har kapacitet för att till Eastair sälja de tjänster som man önskar köpa. Att det inte föreligger ett bindande avtal mellan parterna ligger i sakens natur då bolaget ännu inte kunnat teckna något avtal med landstinget.

### *2-pilotssystem*

Bolaget hävdar avslutningsvis att Eastair inte uppfyllt skall-kravet i punkten 2.3.3.1 gällande ett s.k. 2-pilotsystem. Eastair har i sitt anbud angivit dels att de kommer att ha ett etablerat 2-pilotsystem dels hur flygrutinerna kommer att vara för de inblandade piloterna dvs. ett bemanningsschema med tio piloter där rutinerna utformats så att dygnet delas mellan två besättningar med skiftbyte på så sätt att utvilade piloter börjar sin tjänstgöring till natten men anpassas efter Akademiska sjukhusets schema så att gemensam genomgång för personalen kan göras. Enligt landstinget uppfyller Eastair det ställda skall-kravet väl.

## **DOMSKÄL**

### **Tillämpliga bestämmelser**

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

I 15 kap. 12 § LOU anges att en upphandlande myndighet får tillåta att en anbudssökande eller anbudsgivare rättar en uppenbar felskrivning eller felräkning eller något annat uppenbart fel i anbudsansökan eller anbudet.

Myndigheten får begära att en ansökan eller ett anbud förtydligas eller kompletteras om det kan ske utan risk för särbehandling eller konkurrensbegränsning.

I 16 kap. 1 § första stycket LOU stadgas att en leverantör som anser att han lidit skada eller kan komma att lida skada enligt 16 kap. 2 § LOU i en framställning till allmän förvaltningsdomstol får ansöka om åtgärder enligt sistnämnda paragraf.

Enligt 16 kap. 2 § första stycket LOU ska rätten, om den upphandlande enheten 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, besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts.

### **Handlingarna i målet**

#### *Förfrågningsunderlaget*

I förfrågningsunderlag daterat den 9 oktober 2009 anges bland annat följande. Under punkten 1.2.4.2 anges att anbudsgivaren ska ha en stabil ekonomisk bas, detta innebär att hänsyn kan tas till nyckeltal som soliditet och likviditet. Leverantör och eventuell underleverantör ska erhålla riskklassbedömning minst riskklass 3 hos UC eller motsvarande kreditupplysningsinstitut. I de fall lägre riskklass redovisas kan anbudsgivare ändå anses uppfylla kraven om anbudsgivaren lämnat en sådan förklaring att det kan anses klarlagt att leverantören innehar motsvarande ekonomiska stabilitet. Som bevis ska senaste årsredovisningen eller annan motsvarande redovisning som kan styrka företagets finansiella ställning bifogas anbudet.

Under punkten 1.2.4.3.1 anges följande. En kort presentation av företaget, dess organisation, förutsättningar för uppfyllandet av tjänsten, resurser (även maskinell och teknisk utrustning) samt genomförande av uppdraget, med tonvikt på startprocessen, ska beskrivas.

Under punkten 1.2.4.3.2 anges bland annat följande. Anbudsgivaren ska ha erfarenhet av uppdrag av liknande art. Som bevis ska en förteckning över de viktigaste tjänster som tillhandahållits under de tre senaste åren, med uppgift om omfattning och tidpunkt samt om köparen var en upphandlande enhet eller inte, lämnas.

Under punkten 1.2.4.3.4 anges att eventuellt medverkande underleverantörer ska anges. Anbudsgivaren svarar för att eventuell underleverantör uppfyller samtliga krav i denna upphandling.

Under punkten 2.3.3.1 anges bland annat följande. Anbudsgivaren ska presentera bemanningsplan där lägsta möjliga personalomsättning eftersträvas. Bemanningsschemat ska vara så utformat att dygnet delas mellan två besättningar på sådant sätt att utvilade piloter börjar sin tjänstgöring för natten. Vikarierande befälhavare och vikarierande biträdande piloter ska fullt ut uppfylla nedanstående kompetenskrav samt vara inskolade i verksamheten såväl avseende flygoperativ som övrig verksamhet. Anbudsgiva-

ren ska även visa de flygrutiner som gäller för piloterna i ett s.k. etablerat 2-pilotsystem.

*Eastairs anbud*

I Eastairs anbud anges bland annat följande.

Punkt 1.2.4.2. Eastair har en stabil ekonomisk bas. Eastair AB är nyligen uppstartat då bolagsformen sedan 1991 varit i form av kommanditbolag. Eftersom Eastair AB ändrat styrelse, namn samt bara varit igång sedan hösten 2009 ger inte riskklassbedömningen från UC en korrekt bild över hur bolaget ser ut. Årsredovisning ger även den ett felaktigt värde av bolaget.

Punkt 1.2.4.3.1. Historik. Sedan 1991 specialiserad på charter med affärsjet, under 2007 och 2008 bedrivit flygambulansverksamhet, sedan 1993 flugit transplantations- och organflygningar samt har en flygskola för helikopterpiloter och charterflyg med helikopter. Startförfarande: Eastair håller på att införskaffa en AS365N3, som beskrivs i anbudet och denna kommer att vara helt dedicerat för uppdrag för Akademiska sjukhuset, Eastair har två fulltidstekniker anställda i bolaget och en god organisation. Eastair har också en hangar på Bromma som möjliggör parkering av flygplan samt helikoptrar och service enligt part 145.

Punkt 1.2.4.3.2. Organisationsschema finns i bilaga 3. Förteckning över de viktigaste tjänster som tillhandahållits under de tre senaste åren finns i bilaga 4.

I bilaga 3 till anbudet beskrivs Eastair ABs struktur.

I bilaga 4 ges kontaktuppgifter till fyra referenser.

Punkt 1.2.4.3.4. Underleverantörer finns i bilaga 6.

I bilaga 6, ett brev från Stig Naesh på Lufttransport AS, anges bland annat följande. ”Vi skal herved bekræfte, at Lufttransport i forbindelse med anmodning fra Eastair om at kunne kjøpe spesifikke tjenester fra Lufttransport AS er villig til og har kapasitet til at levere tjenester på vilkår, som avtaltes mellom partene.”

Punkt 2.3.3.1. Eastair kommer att ha ett etablerat 2-pilotsystem.

#### *Anbudspresentationen*

I anteckningar från Eastairs anbudspresentation den 11 december 2009 anges bland annat följande. Eastair redovisade ett letter of intent som lämnats av Lufttransport AS. Detta innebär bland annat att Lufttransport AS ställer back-up helikopter till förfogande. Om avtal tecknas mellan Eastair och landstinget kommer avtal tecknas mellan Eastair och Lufttransport AS.

#### **Förvaltningsrättens bedömning**

Förvaltningsrätten har att ta ställning till huruvida landstinget, i de avseenden som bolaget påstått, brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i LOU och i sådant fall om detta har medfört att bolaget lidit eller kan komma att lida skada.

#### *Finansiell och ekonomisk ställning*

Bolaget anför att Eastair inte uppfyller skall-kraven gällande finansiell och ekonomisk ställning i förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.2. Skall-kravet består i att anbudsgivaren ska ha tilldelats riskklass 3 av UC alternativt motsvarande av annat kreditupplysningsföretag. Detta krav kan dock frångås om anbudsgivaren lämnat en sådan förklaring att det kan anses klarlagt att denne innehar motsvarande ekonomiska stabilitet. Förvaltningsrätten anser att landstinget har redogjort för skälen till varför man valt att ta upp Eastairs anbud till utvärdering trots att det inte bedömts uppnå riskklass 3. Bolaget har vidare inte kunnat visa att Eastair inte skulle ha en sådan finansiell och ekonomisk ställning som skulle föranleda en diskvalificering av Eastairs anbud. Bolaget har vidare anförts att Eastair inte uppfyllt kravet på att lämna in senaste årsredovisningen. I förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.2.2 anges att senaste årsredovisning eller annan motsvarande redovisning ska bifogas anbudet för att styrka företagets finansiella ställning. Eastair har till sitt anbud bifogat balansräkning samt resultaträk-

ning för perioden juli 2008 – september 2009. Förvaltningsrätten anser att den dokumentation som Eastair bifogat sitt anbud uppfyller kraven på motsvarande redovisning. Eastairs anbud ska därför inte diskvalificeras på denna grund.

*Teknisk förmåga och kapacitet*

Bolaget anför att Eastair inte uppfyller skall-kravet i förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.3.1 genom att inte beskriva förutsättningar för uppfyllandet av tjänsten, resurser (även maskinell och teknisk utrustning) samt genomförande av uppdraget. Som framgår av förfrågningsunderlaget är det fråga om en kort presentation av den tekniska förmågan och kapaciteten som punkten tar sikte på. Förvaltningsrätten anser att bolaget inte visat att Eastair skulle brista i de krav som uppställs i förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.3.1.

*Tillgång till Lufttransport AS tjänster*

Bolaget anför att Eastair inte uppfyller skall-kravet i förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.3.4 angående underleverantörer. Bolaget anför att Eastair inte visat att de har tillgång till Lufttransport AS tjänster. I den aktuella punkten anger förfrågningsunderlaget att eventuellt medverkande underleverantörer ska anges samt att anbudsgivaren svarar för att eventuell underleverantör uppfyller samtliga krav i denna upphandling. Vad som anges är således inte huruvida anbudsgivaren har tillgång till de aktuella tjänsterna eller inte. Kravet som ställs är endast att anbudsgivaren ska ange vilka underleverantörer som eventuellt ska medverka. Detta krav uppfyller Eastair. Vidare är det enligt förfrågningsunderlaget anbudsgivaren som ansvarar för att underleverantören uppfyller kraven i upphandlingen. Bolaget har således inte visat att Eastair inte uppfyller nämnda skall-krav.

*Lämnande av uppgifter under anbudspresentationen*

Bolaget anför att Eastair gjort kompletteringar under anbudspresentationen som varit till nackdel för bolaget. Kompletteringarna gällde uppgifter rörande ett letter of intent som Lufttransport AS lämnat. Förvaltningsrätten, som ovan bedömt frågan rörande tillgången till Lufttransport AS tjänster, anser inte att de uppgifter som lämnats vid anbudskompletteringen haft någon betydelse för uppfyllandet av skall-kravet i punkt 1.2.4.3.4. Således har kompletteringarna inte varit till nackdel för bolaget.

*Erfarenhet av uppdrag av liknande art*

Bolaget anför att Eastair inte uppfyller skall-kravet på erfarenhet av uppdrag av liknande art i förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.3.2. I denna punkt anges först och främst att anbudsgivaren ska ha erfarenhet av uppdrag av liknande art. Eastair har ingen erfarenhet av ambulans- eller intensivvårdsverksamhet med helikopter. Emellertid har man erfarenhet intensivvårdstransporter med jetflyg. I andra meningen i den aktuella punkten anges att det som bevis, för erfarenheten, ska bifogas en förteckning över de viktigaste tjänster som tillhandahållits under de tre senaste åren, med uppgift om omfattning och tidpunkt samt om köparen var en upphandlande enhet eller inte. Av Eastairs anbud framkommer inte några sådana uppgifter. Man har endast hänvisat till en lista med fem referenser. Förvaltningsrätten anser att det faktum att det finns utrymme för olika tolkningar av texten i förfrågningsunderlaget gällande erfarenhet av liknande uppdrag inte medför att landstinget i denna del kan anses ha brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller gemenskapsrätten. Förvaltningsrätten anser dock mot bakgrund av ovanstående att Eastair inte kan anses uppfylla det skall-krav som anges i förfrågningsunderlagets punkt 1.2.4.3.2 gällande bevis för erfarenheten.

### *2-pilotsystem*

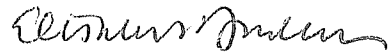
Bolaget anför att Eastair inte uppfyller kravet i förfrågningsunderlagets punkt 2.3.3.1. I denna punkt anges bland annat att anbudsgivaren även ska visa de flygrutiner som gäller för piloterna i ett s.k. etablerat 2-pilotsystem. Landstinget anför att Eastair angett hur flygrutinerna kommer att vara för de inblandade piloterna enligt schema. Av punkten 2.3.3.1 framgår att även utformningen av ett bemanningsschema är ett skall-krav under den aktuella punkten. Utöver kravet på ett bemanningsschema uppställs även kravet på flygrutiner i ett 2-pilotsystem. Eastair har i sitt anbud angett att man kommer att ha ett etablerat 2-pilotsystem, att man har ett omfattande manualsysteem samt att flygrutiner för AS365N3 återfinns i OMB och OMA. Eastair visar efter begäran upp valda delar enligt önskemål. Förvaltningsrätten anser att det Eastair angett i sitt anbud angående 2-pilotsystem inte uppfyller det krav som anges i den aktuella punkten i förfrågningsunderlaget. Förvaltningsrätten har särskilt beaktat att landstinget utformat kravet så att anbudsgivaren även ska ange de flygrutiner som gäller i ett etablerat 2-pilotsystem.

### *Sammanfattning*

Förvaltningsrätten finner mot bakgrund av vad som framkommit av handlingarna i målet att Eastairs anbud inte uppfyller skall-krav avseende bevis för erfarenhet och angivande av flygrutiner som anges i förfrågningsunderlaget. Eastairs anbud skulle därför rätteligen ha diskvalificerats och inte tagits upp till utvärdering. Landstinget har således genom att anta Eastairs anbud handlat i strid med 1 kap. 9 § LOU och den gemenskapsrättsliga principen om likabehandling. Bolaget kan komma att lida skada av landstingets brott mot LOU. Tilldelningsbeslutet ska därför upphävas och utvärderingen ska göras om utan beaktande av Eastairs anbud.



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



Elisabet Andersson

rådman

Målet har föredragits av Andreas Lund

Målet har den 15 februari 2010 överförs från Länsrätten i Uppsala län med mål nr 2948-09 till Förvaltningsrätten i Uppsala.



## 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 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.