



**LÄNSRÄTTEN I
VÄNERSBORG**

Lina Koochaky

DOM

2008-05-21

Meddelad i

Vänersborg

Mål nr

700-08 E

SÖKANDE

Scandinavian MediCopter AB, 556617-7084

Lugnviksvägen 3

831 52 Östersund

MOTPART

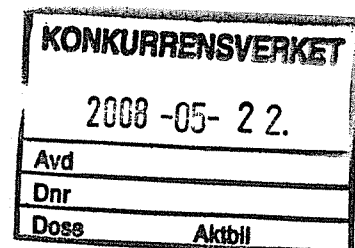
Västra Götalandsregionen

Regionstyrelsens kansli

462 80 Vänersborg

SAKEN

Ansökan om överprövning enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU)



DOMSLUT

Länsrätten avslår ansökan.

Länsrättens dom gäller omedelbart och tidigare fattat interimistiskt beslut av den 20 mars 2008 upphör att gälla.

Dok.Id 51145

Postadress

Box 1060

462 28 Vänersborg

Besöksadress

Residensgatan 23

Telefon

0521-27 03 00

E-post: lansrattenivanersborg@dom.se

Telefax

0521-27 03 80

Expeditionstid

måndag – fredag

09:00-12:00

13:00-16:00

BAKGRUND

Västra Götalands läns landsting (nedan landstinget) bjöd den 14 juni 2007 in till upphandling gällande "Ambulanshelikopter". Den 12 mars 2008 meddelade landstinget att det tilldelat AB Norrlandsflyg uppdraget. I beslutet anges att samtliga tre anbudsgivare uppfyllt ställda krav på anbudsgivaren, men att endast två av anbuderna, Lufttransport AB (numera Scandinavian MediCopter AB, nedan bolaget) med helikoptern Dauphin 365 N3 och AB Norrlandsflyg med helikoptrarna Sikorsky S76C och S76C+ uppfyllt de obligatoriska kraven på tjänsten och kvalificerat sig till steg två i anbudsutvärderingen. Vinnare i steg två blev AB Norrlandsflyg med helikoptern Sikorsky S76C, som hade lägst totalpris.

Länsrätten har den 20 mars 2008 beslutat att upphandlingen inte får avslutas innan något annat har beslutats.

YRKANDEN M.M.

Bolaget ansöker om överprövning av landstingets beslut och anför bl.a. följande.

Det vinnande anbudet, AB Norrlandsflyg med helikoptermodellen Sikorsky S76C, uppfyller inte de obligatoriska kraven på prestanda som landstinget ställer på efterfrågad ambulanshelikopter, såsom t.ex. 400 km räckvidd. Helikopterleverantören för Sikorsky S76C bör påvisa att vald helikopterindivid de facto klarar prestandakraven i anbudsfrågan. Bolagets anbud uppfyller samtliga krav. Prestandaberäkningar gjorda av bolaget, helikoptertillverkaren Sikorsky samt en utomstående expert, som på affärsmässiga grunder önskar vara anonym, visar att Sikorsky S76C inte uppfyller de krav som ställs i kravspecifikationen i upphandlingen. Enligt avsnitt 5.6 i kravspecifikationen ska prestandan beräknas vid all typ av väderlek, vilket är svårt då man måste bestämma ett väder där prestanda beräknas. ISA, s.k.

standardatmosfär, är normalt lufttryck och plus 15 grader Celsius. Modellen S76C+ klarar uppdraget vid både ISA och ISA plus 10 grader Celsius. Det finns dock inte en chans att S76C skulle klara uppdraget, vilket bl.a. beror på att S76C är tyngre än S76C+ vilket påverkar dess prestanda negativt.

Beräkningar visar att Sikorsky S76C är 548 kg för tung för att klara uppdraget. I kravspecifikationen framgår att ytterligare 150 kg (medicinteknisk utrustning) bedöms vara utrustning förutom den fastmonterade ambulansutrustningen vilken även den beräknas väga 150 kg. Underlaget för beräkningen är därför gjort på antagandet att helikoptern utrustas med 150 kg fastmonterad ambulansutrustning samt 150 kg medicinsk utrustning samt att den tankas med 515 kg bränsle, vilket är nödvändigt för att klara kravet på 400 km flygsträcka (plus nödvändig reserv). Helikoptertillverkaren Sikorsky har själv uttalat att en helikopter av modell S76C behöver vara 1500 pound lättare än en S76C+ för att ha motsvarande prestanda. Helikoptermodellen förbrukar ca 304 kg bränsle per timme. Helikoptern har alltså inte bränsle ens för att påbörja uppdraget.

I kravspecifikationen framgår även att prestandaberäkningen ska utföras för s.k. upphöjda helikopterplatser eller helikopterdeck då dessa starter kräver mest i prestandahänseende. Ett sjukhus omges oftast av andra byggnader vilket gör att höjden inte kan utnyttjas i prestandahänseende. Helikoptertillverkaren Sikorsky har aldrig testat helikoptermodellen S76C för prestandaberäkning från en upphöjd plats eftersom modellen har en mindre motor. Det i sig säger att S76C inte klarar prestandakraven.

Landstinget anser att länsrätten ska avslå bolagets ansökan och i samband därmed upphäva länsrättens interimistiska beslut av den 20 mars 2008.

Landstinget anför bl.a. följande.

De obligatoriska krav som landstinget ställt på helikoptermodell framgår av avsnitt 5.6 i kravspecifikationen samt av komplettering/förtydligande nr 2.

När det gäller aktionsradie/räckvidd innebär ställda krav att helikoptern ska kunna flyga 400 km med i kraven angiven last. I nu aktuellt krav görs undantag för otjänlig väderlek eller speciella uppdrag och då gäller i stället "fem personer plus utrustning". Denna komplettering har bolaget inte beaktat i sin skrivelse till länsrätten. Det är således felaktigt som bolaget gör gällande att landstinget i det aktuella skallkravet tar sikte på "all typ av väderlek". Utöver det av landstinget angivna undantaget för viss väderlek gäller naturligtvis att det finns regler för i vilken väderlek som helikoptern alls får operera.

När det gäller den last som helikoptern ska kunna starta med framgår av det aktuella skallkravet att helikoptern, förutom viss last i form av personer, ska lasta ytterligare 150 kilo i form av medicinsk utrustning. Den medicinska utrustning som avses är den fastmonterade medicinska utrustningen/ambulansutrustningen. Det ställda prestandakravet är hänförligt till en total vikt för den medicinska utrustningen om 150 kg. Detta framgår tydligt av det ställda kravet. Det bolaget tycks göra gällande, nämligen att prestandakravet är hänförligt till last i form av medicinsk utrustning om sammanlagt 300 kg, har således inget som helst stöd i formuleringen av det aktuella skallkravet.

Landstinget har i det aktuella skallkravet hänvisat till JAR-OPS 3 (gemensam luftfartsbestämmelse för kommersiella flygtransporter (helikopter)). Det ska nämnas att dessa bestämmelser medger en "lindring" av de ställda prestandakraven. Av tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 d) Ambulansflyg (Helicopter Emergency Medical Services, HEMS) framgår således att beroende på en helikopters första luftvärdighetsbevis är vissa helikopterindivider, under vissa förutsättningar, undantagna från prestandakraven i HEMS i samband med start och landning från en helikopterflygplats vid ett sjukhus. AB Norrlandsflyg har i sitt anbud lämnat en närmare beskrivning av erbjuden och nu aktuell helikoptermodell och dess prestanda. Beträffande räck-

vidd har AB Norrlandsflyg för helikoptermodellen Sikorsky S76C redovisat att snittvärdet vid normal marschfart är 725 km. Denna räckvidd är beräknad utifrån annan last, antal personer ombord, osv. än den som landstinget anger i sina krav. Det redovisade snittvärdet ger dock en tydlig indikation på att helikoptermodellen klarar landstingets krav på en räckvidd om 400 km. AB Norrlandsflyg har i sitt anbud vidare accepterat samtliga av landstinget i upphandlingen ställda skallkrav samt åtagit sig att vid avtalsstart till landstinget leverera efterfrågad ambulanshelikopter. När det specifikt gäller offererad och nu aktuell helikoptermodell har AB Norrlandsflyg i anbudet förklarat att helikoptern uppfyller samtliga ställda skallkrav och börkrav samt att dess prestanda kommer att vara tillräcklig för att uppfylla de krav som framgår av landstingets komplettering.

AB Norrlandsflyg har genom de redogörelser som AB Norrlandsflyg lämnat i sitt anbud beträffande aktuell helikoptermodell och de åtaganden bolaget i övrigt har gjort i anbudet gjort sannolikt att bolaget vid leveranstillfället kommer att kunna leverera efterfrågad ambulanshelikopter. AB Norrlandsflyg uppfyller därmed de skallkrav i fråga om prestanda som landstinget har ställt i upphandlingen. Det som bolaget anfört föranleder ingen annan bedömning. Som redovisats ovan bygger bolagets talan på andra förutsättningar än de som landstinget har angett i de ställda prestandakraven. Landstinget ifrågasätter främst av denna anledning även de olika beräkningar som bolaget har åberopat, eftersom det inte framgår att dessa är gjorda utifrån de förutsättningar som anges i aktuella skallkrav. Det kan tilläggas att den i upphandlingen aktuella helikopterindividen vid avtalsstart kommer att testas mot de av landstinget ställda skallkraven. Om helikoptern då inte uppfyller ställda krav träder de villkor som finns i avtalsmallen under punkten 16, leveransförsening och vite in. Ytterst innebär detta att avtalet kan komma att upphöra med omedelbar verkan. Vid genomförande av upphandlingen inklusive anbudsprovning har landstinget haft tillgång till en referensgrupp som besitter för upphandlingen nödvändig expertis, däribland

teknisk expertis. I referensgruppen ingå bl.a. inhyrd helikopterkonsult, Lars-Gunnar Gustafsson, som har ett förflutet som baseringschef för polisens helikopterverksamhet. Den helikoptermodell som landstinget för närvarande har som ambulanshelikopter är vidare Sikorsky S76A. Den nu aktuella och offererade helikoptermodellen (S76C) är av samma helikoptertyp som den nuvarande ambulanshelikoptern, men har en starkare och modernare motor. Av det anförda framgår att landstinget har erfarenhet av den av AB Norrlandsflyg offererade helikoptern och har haft tillgång till den expertis och kunskap som krävs för att kunna bedöma inkomna anbud på ett korrekt sätt. Skäl att ifrågasätta landstingets bedömning av AB Norrlandsflygs anbud föreligger inte. Anbudsprövningen har skett på ett transparent och objektivt sätt. Upphandlingen har även i övrigt genomförts i enlighet med gemenskapsrättens regler och LOU. Härigenom har ingen leverantör lidit skada.

Bolaget yttrar härefter bl.a. följande.

Om prestanda beräknas på det sätt som landstinget beskriver bör även helikoptertypen EC 145 klara kraven. Att denna helikopter inte gick vidare är mot bakgrund av landstingets yttrande märkligt. När anbudet i denna upphandling lämnades in var bolaget ett företag fristående från SOS Helikoptern Gotland AB. Båda företagen inkom med anbud och företagens anbud är alltså helt fristående från varandra. Under upphandlingens gång gick SOS Helikoptern Gotland AB:s ägare in som ägare i bolaget. Bolaget har inte dragit tillbaka sitt anbud angående EC 145. Det som diskuterats med landstinget är att bolaget inte anser att EC 145 klarar kraven enligt bolagets syn på prestandakraven. Krav som, enligt landstinget, bolaget har missuppfattat. SOS Helikoptern Gotland AB drog tillbaka sitt anbud gällande EC 145 efter påtryckning från landstinget. Om helikoptrarnas prestanda ska beräknas enligt landstingets vis klarar EC 145 prestandakraven med råge, vilket bolaget kan visa. Detta får till följd att det finns två alternativ. – Prestanda beräknas enligt landstingets vis vilket medför att S76C klarar kra-

ven, men detta medför även att EC 145 klarar prestandakraven. – Prestanda beräknas på det vis bolaget anser vara det rätta och det får till följd att varken EC 145 eller S76C klarar kraven.

Langstinget yttrar härefter bl.a. följande.

Helikoptermodellen EC 145 ”sorterades inte bort”. Bolaget lämnade i sitt anbud uppgifter som visade att denna helikopter inte uppfyllde ställda skalkrav i förfrågningsunderlaget gällande temperatur och ventilation, aircondition och aktionsradie. I ett e-postbrev den 19 november 2007 adresserat till landstingets projektledare för upphandlingen bekräftade företrädare för bolaget att EC 145 inte klarar kraven som är ställda i kravspecifikationen och att helikoptertypen utgår från bolagets offert. I enlighet med detta angav landstinget i tilldelningsbeslutet att helikoptermodell EC 145 inte klarar de obligatoriska kraven varför detta alternativ föll bort.

DOMSKÄL

Gällande bestämmelser m.m.

Upphandlingen påbörjades före den 1 januari 2008. Lagstiftningen rörande offentlig upphandling i dess lydelse till och med den 31 december 2007 ska därför tillämpas.

Enligt 1 kap. 4 § lagen (1992:1528) om offentlig upphandling, LOU, ska upphandling göras med utnyttjande av de konkurrensmöjligheter som finns och även i övrigt genomföras affärsmässigt. Anbudsgivare, anbudssökande och anbud ska behandlas utan ovidkommande hänsyn.

Av 7 kap. 1 § första stycket LOU framgår att en leverantör som anser att han lidit eller kan komma att lida skada enligt 2 § i en framställning till allmän förvaltningsdomstol får ansöka om åtgärder enligt nämnda paragraf.

Av 7 kap. 2 § LOU framgår bl.a. att om den upphandlande enheten har brutit mot 1 kap. 4 § eller någon annan bestämmelse i LOU och detta har medfört att leverantören lidit eller kan komma att lida skada, rätten ska besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts.

Utredningen i målet

I landstingets kravspecifikation anges, under rubriken 5.6 Helikoptermotormodell, följande. Helikoptern skall vara certifierad enligt JAR-27 eller 29, Kategori A eller likvärdig specifikation enl. Luftfartsmyndighetens godkännande.

- Helikoptern skall uppfylla krav enligt bestämmelser för JAR-OPS 3 HEMS.
- Helikoptern skall vara NVG-anpassad och godkänd att flyga med NVG. Helikoptern skall uppfylla prestanda i enlighet med HEMS verksamhet inklusive start och landning från upphöjda helikopterplatser eller helikopterdeck.
- Helikoptern skall kunna starta med 6 personer (6 x 85 = 510 kg) ombord (inklusive patient) samt lasta ytterligare 150 kilo (medicinteknisk utrustning) plus bränsle för en aktionsradie av 500 kilometer med reserv vid all typ av väderlek och från alla förekommande startplatser (Kat. A-start).

Varje helikoptermotormodell/typ/motoralternativ skall beskrivas. Motorstyrka, bränsleförbrukning per flugen distans i normal marschfart, bullernivå (se P 5.10) och max flygtid/distans med full utrustning skall redovisas. Även grundspecifikation och vägningsprotokoll (teoretiskt) innehållande angiven tilläggsutrustning i P 6 och 7 inkluderande medicinsk fast utrustning skall redovisas.

I komplettering/förtydligande nr 2, 2007-08-15 anges, under rubrik 5.6 Helikoptermotormodell, följande. Prestandakravet på helikoptern är att kunna starta

med 660 kg last för en aktionsradie på 500 km plus reserv från alla förekommande startplatser måste förtydligas.

Svar: Helikoptern skall på havsnivå, standardatmosfär, vindstilla, kunna starta med 6 personer (6 x 85 = 510 kg) totalt ombord samt lasta ytterligare 150 kilo (medicinskteknisk utrustning), samt därutöver bränsle för att flyga 400 kilometer plus regelmässiga bränslereserver. Prestandan skall vara så god att den medger start från regionens sjukhuslandningsplatser under dessa förutsättningar och i enlighet med JAR-OPS 3 bestämmelser. Undantag görs för otjänlig väderlek eller speciella uppdrag. Då gäller 5 pers + utrustning.

I tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 d) ambulansflyg (HEMS) anges, under avsnitt c) Operativa bestämmelser, 2) Prestandabestämmelser, i) Start och landning, helikoptrar med en maximal startmassa av högst 5 700 kg eller mindre A) Helikoptrar som utför verksamhet till/från en helikopterplats vid ett sjukhus som är beläget i en ogynnsam miljö skall flygas i enlighet med kapitel G (prestandaklass 1). Helikoptrar vars första luftvärdighetsbevis utfärdats före den 1 januari 2000 är dock undantagna från vissa uppräknade bestämmelser i JAR-OPS 3.490 och JAR-OPS 3.510.

De krav som landstinget ställer i upphandlingen innebär, vilket också är ostridigt, att en helikopterindivid med en maximal startmassa av högst 5 700 kg och vars första luftvärdighetsbevis är utfärdat före den 1 januari 2000 är undantagen från prestandakraven i HEMS i samband med start och landning från en helikopterflygplats vid ett sjukhus.

I landstingets kravspecifikation anges, under rubriken 5.16 Temperatur och ventilation, följande. Temperaturen i sjukhytt skall vid drift inom 10 minuter efter motorstart och gå att reglera inom 16-24 grader, oavsett yttertemperatur. Reglerbar friskluftsventilation skall finnas. All friskluftsförsörjning bör vara anpassad så att olägenheter med avgaslukt minimeras.

Under rubriken 6.5 Aircondition anges följande. Helikoptern skall vara utrustad med klimatanläggning reglerbar mellan plus 16 och 24 grader Celsius.

I AB Norrlandsflygs anbud, avsnitt 1, förordnande/anbudsuppfyllande anges bl.a. att samtliga skallkrav är uppfyllda i deras anbud. Där inget annat anges accepterar AB Norrlandsflyg anbudsunderlagets text och avser att uppfylla denna. I avsnitt 4A anges bl.a. att den maximala flygvikten ligger väl under 5 700 kg, vilket innebär att krav på räddningstjänst vid start och landning på flygplatser inte föreligger. I avsnitt 4B anges bl.a. att helikoptertypen S-76C+ eller S76C är en förhållandevis modern, medeltung tvåmotorig, IFR utrustad, FAR 29, kategori A helikopter, som uppfyller samtliga krav enligt BCL och JAR för personbefordran och uppfyller krav för HEMS verksamhet.

Helikoptermodellen S76C

Motorstyrka

2 ½ minut (en motor)	802 shp
Start 5 minuter (två motorer)	788 shp
Kontinuerligt (två motorer)	725 shp

Fart

Maximal marschfart	155 knop (287 km/h)
Normal marschfart	145 knop (267 km/h)
Bränsleförbrukning per distans i normal marschfart	4,34 lbs/NM (1,284 l/km)

Räckvidd (maximal tid i luften) 391 (725 km)

Maximal tid i luften vid 74 knop 3 tim 29 min

Lastkapacitet (prel. värden för HEMS-
utrustad hkp)

Tillsatsvikt tom: ca 1018 kg

(För bränsle, last och passagerare.
Piloter och sjukvårdspersonal (510 kg)
och 150 kg utrustning ingår).

I bolagets anbud, avsnitt 5.16, framkommer bl.a. följande.
Bolaget kommer att använda aircondition för att uppfylla kravet vid alla
yttertemperaturer. För helikoptermodell EC 145 uppfylls inte kraven på
räckvidd för Cat A start. För en variant av EC 145 där en stor del av utrust-
ningen som t.ex. aircondition utelämnats av viktskäl är räckvidden något
längre men fortfarande avsevärt kortare än kravet.

I bolagets anbud, avsnitt 6.5, framkommer bl.a. följande. Bolaget kommer
att installera aircondition vilket bolaget anser kommer krävas för att uppfyl-
la dessa krav i alla förväntade temperaturer. För helikopter EC 145 finns
inget utrymme (av viktskäl) att montera tyngre utrustning såsom aircondi-
tion. Den uppfyller trots avsaknaden av denna utrustning inte prestandakra-
ven avseende på räckvidd.

Grundspecifikation EC 145

Alternativ som uppfyller utrustningskraven

Tomvikt	2316 kg
SX-16 (yttre rörlig belysning)	45,3 kg
Aircondition	51,3 kg
Utrustad tomvikt*	3075,6 kg
Startförande	Cat A elevated heliport
Maxvikt för uppdraget	3370 kg
Startvikt	3370 kg
Bränsle för uppdraget	394,4 kg (368 liter)
Aktionsradie**	188 km

- * Inklusive besättning och medicinsk utrustning och övrig utrustning enligt kravspecifikationen.
- ** Med reserv. Här ser vi att helikoptern inte på långa vägar uppfyller prestandakraven med avseende på räckvidd.

I e-postmeddelande den 19 november 2007 till Magnus Gamberg, landstinget, från Henry Hansen, bolaget, bekräftas att EC 145 inte klarar kraven som är ställda i kravspecifikationen och att helikoptertypen utgår från bolagets offert.

Länsrätten gör följande bedömning

Bolaget anser att det vinnande anbudet inte uppfyller samtliga skallkrav vad gäller helikopterns prestanda. Till stöd för sin talan åberopar bolaget egna beräkningar samt helikoptertillverkaren Sikorskys och en anonym experts beräkningar och uttalanden. Bolaget anför främst att det vinnande anbudet erbjuder en för tung helikoptermodell som inte har motorkapacitet att starta från upphöjda helikopterplatser. Bolaget framhåller även att det i anbudsinsbjudan står att helikoptern skall kunna starta vid all typ av väderlek men att det är svårt att beräkna prestanda på det sättet eftersom man måste bestämma ett väder där prestanda beräknas. I komplettering/förtydligande nr 2 ger landstinget dock svar på vilken vädertyp som avses, varför bolagets sistnämnda invändning saknar betydelse.

Norrlandsflyg har i sitt anbud angett att det uppfyller samtliga av landstinget ställda skall- och börkrav. Bolagets egna beräkningar är delvis baserade på uppgifter från helikoptertillverkaren Sikorsky. I motsvarande mån gäller därför den osäkerhet som gäller för tillverkarens uttalande också för bolagets egna beräkningar. Bolagets egna beräkningar är vidare grundade på en Kat. A-start, vilket inte är ett krav som landstinget ställer (se komplettering/förtydligande nr 2, avsnitt 5.6). Dessutom förutsätter bolagets egna beräkningar att 150 kg ytterligare last, utöver den last som landstinget stäl-

ler krav på (se komplettering/förtydligande nr 2, avsnitt 5.6), tas med i helikoptern. Vad gäller helikoptertillverkaren Sikorskys beräkningar och uttalanden får dessa anses ha ett begränsat bevisvärde eftersom det inte framgår att Sikorsky vet i vilket sammanhang det företaget uttalar sig och vilka förutsättningar som gäller för företagets uttalanden. Den anonyme expertens beräkningar har också ett begränsat bevisvärde eftersom det är oklart vilket kunnande denne har och vilka förutsättningar som gäller för dennes slutsatser. Det framgår dock att bådadas beräkningar och uttalanden åtminstone delvis är baserade på samma felaktiga förutsättningar som enligt ovan gäller för bolagets egna beräkningar. Annat har inte framkommit än att Norrlandsflygs anbud uppfyller samtliga skall- och börkrav.

Bolaget anför även att om prestandan ska beräknas på så vis som landstinget hävdar så uppfyller helikoptern EC 145 skallkraven. Av ett e-postmeddelande från bolaget framgår dock att bolaget dragit tillbaka helikoptern EC 145 från sin offert. Ingenting tyder på att bolaget handlat efter någon form av påtryckning från landstinget. Att anledningen till att bolaget dragit tillbaka EC 145 från sin offert är deras felaktiga uppfattning om prestandakraven i förfrågningsunderlaget kan med hänsyn till det som bolaget åberopar i målet inte läggas landstinget till last.

Sammanfattningsvis har det inte framkommit att förhållandena är sådana att det finns skäl att bifalla bolagets ansökan om överprövning.

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


Urban Karlsson

