



SÖKANDE

Arvika Eda Taxitransporter AB, 556277-1997
Järnvägsstationen
671 31 Arvika

Ombud: Jur.kand. Mikael Dubois och advokaten Fredrik Linder
Hamilton Advokatbyrå Stockholm HB
Box 715
101 33 Stockholm

MOTPARTER

1. Värmlandstrafik AB
Tallbacksvägen 2
684 30 Munkfors

Ombud: Advokaten Roger Hagman
Advokatfirman Roger Hagman AB
Box 3460
103 69 Stockholm

2. Tuwa Specialtransporter Svealand AB, 556750-3213
Rausvägen 687, 260 33 Påarp

3. [REDACTED]

4. Klässbols Taxi AB, 556602-8733

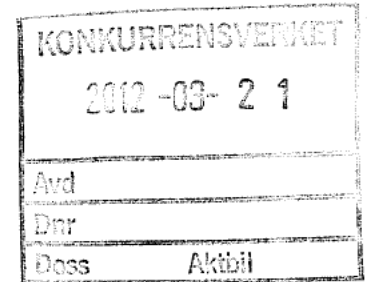
Ombud för motpart 3-4: Advokat Henrik Nilsson, Advokatfirman Allians,
Järnvägsgatan 9 C, Karlstad

SAKEN

Offentlig upphandling

DOMSLUT

Förvaltningsrätten avslår Arvika Eda Taxitransporter AB:s ansökan om
överprövning.



BAKGRUND

Värmlandstrafik AB (härefter Värmlandstrafik) har inlett en upphandling avseende "Samhällsbetalda transporter 2010-10-18". Av tilldelningsbeslut den 10 januari 2011 framgick att anbud för Klässbols Taxi AB (härefter Klässbol) antagits avseende körområde 1.

Bolaget Arvika Eda Taxitransporter (härefter Arvika Eda) ansökte om överprövning avseende körområde 1 (mål 260-11) och yrkade att upphandlingen skulle rättas på så sätt anbuden från Klässbol och [REDACTED] inte skulle tas i beaktande. Förvaltningsrätten i Karlstad fann bl.a. följande i målet. Missförhållanden i upphandlingen föranledde rättelse innebärande att Klässbols anbud utesluts på den grunden att [REDACTED] inte varit behörig person att underteckna anbudet och att ett skall-krav med sådan innebörd därmed inte varit uppfyllt. Den omständigheten att Klässbol i efterhand företett en fullmakt föranledde inte någon annan bedömning. Förvaltningsrätten förordnade även om rättelse innebärande att [REDACTED] uteslöts från utvärderingen på den grunden att han inte beskrivit sina ekonomiska resurser på så vis som angivits i A2.6.2. – Förvaltningsrättens dom, som meddelades den 12 maj 2011, vann laga kraft.

I nytt tilldelningsbeslut den 19 maj 2011 antog Värmlandstrafik Tuwa Specialtransport i Svealand AB (härefter Tuwa) avseende bl.a. körområde 1. Av beslutet framgick att Klässbol, [REDACTED] och [REDACTED] vilka haft lägre anbud än Tuwa, bedömts ha lämnat ogiltiga anbud beträffande körområde 1.

Arvika Eda (mål nr 2285-11) ansökte åter om överprövning och yrkade att upphandlingen skulle rättas på så vis att anbudet från Tuwa inte skulle beaktas på grund av att det inte undertecknats av behörig person. Klässbol (mål nr 2293-11), [REDACTED] (mål nr 2310-11) och [REDACTED] (mål

nr 2323-11) yrkade att upphandlingen skulle rättas på så sätt att en ny utvärdering skulle genomföras varvid deras anbud beaktades. Förvaltningsrätten avlog Arvika Edas begäran om överprövning i mål nr 2285-11 med motiveringen att Tuwas anbud uppfyllt ifrågavarande skall-krav och därmed varit undertecknat av behörig person. Förvaltningsrätten biföll Klässbols begäran om överprövning mål nr 2293-11 med motiveringen att det framgick av fullmakt den 22 januari 2006 att [REDACTED] varit behörig att ensam ingå avtal och lämna anbud för bolaget. Förvaltningsrätten biföll även [REDACTED] ansökan om överprövning i mål nr 2323-11 med motiveringen att det inte framkommit annat än att hans anbud uppfyllt skall-kravet i punkten A2.6.2. Förvaltningsrättens dom (meddelad den 12 juli 2011) vann laga kraft såvitt avsåg Klässbols och [REDACTED] ansökningar.

Arvika Eda överklagade för sin del domen i mål nr 2285-11 och yrkade att upphandlingen skulle rättas avseende bl.a. körområde 1 på så vis att Tuwas anbud inte skulle beaktas. Kammarrätten i Göteborg fann bl.a. i dom i mål nr 5136-11 (domsdag 21 december 2011) att den verkställande direktören i Tuwa, [REDACTED] inte varit behörig firmatecknare när han skrev under anbudet den 15 december 2010 och att detta i sig stred mot LOU. Arvika Eda låg dock på tredje plats i den utvärdering Värmlandstrafik gjort av anbuderna gällande körområde 1. Kammarrätten avlog därför Arvika Edas begäran om överprövning på den grunden att bolaget inte riskerat att lida skada.

I tilldelningsbeslut den 15 juli 2011 med anledning av förvaltningsrättens dom den 12 juli 2011 antogs Klässbols anbud avseende körområde 1. I bilaga till detta beslut framgick bl.a. följande utvärderingsresultat gällande ifrågavarande körområde. 1. Klässbol 2. [REDACTED] 3. [REDACTED] (ogiltigt anbud) 4. Tuwa 5. Arvika Eda.

PARTERNAS INSTÄLLNING

Arvika-Eda yrkar att upphandlingen beträffande körområde 1 får avslutas först sedan rättelse gjorts innebärande att anbud från Tuwa, Klässbol och [REDACTED] diskvalificeras från utvärderingen.

Arvika Eda anför i huvudsak följande som skäl för sin talan.

Tuwas anbud

Bolagets anbud är inte undertecknat av behörig firmatecknare och uppfyller således inte skall-kravet i punkten A2.6.2 i förfrågningsunderlaget samt punkterna 1.1 och 1.3 i anbudsformuläret. Anbudet borde därför rätteligen ha diskvalificerats.

Klässbols anbud

Detta bolags anbud är inte heller undertecknat av behörig firmatecknare. Klässbol har inte heller till sitt anbud bifogat något åtagande från de underleverantörer vars kapacitet bolaget åberopat i sitt anbud och har därmed inte heller visat att man förfogar över det redovisade fordonsbehovet i körområde 1. Vid sådant förhållande skulle Klässbols anbud rätteligen ha diskvalificerats i utvärderingen.

[REDACTED] anbud

[REDACTED] har inte till sitt anbud bifogat fullständigt underlag för sådan prövning av ekonomiska resurser som avses i punkten A2.6.2 i förfrågningsunderlaget. Anbudet har således inte uppfyllt skall-kravet i punkten A2.6.8 i förfrågningsunderlaget att anbudet ska vara komplett och innehålla efterfrågade uppgifter och bilagor. [REDACTED] har inte heller bifogat något åtagande från de underleverantörer vars kapacitet [REDACTED] åberopat i sitt anbud.

Arvika Eda bestrider inte att Transportstyrelsens blankett i sig är ifylld av [REDACTED] i den meningen att han har fyllt i siffror i rutorna på blanketten. Dessa uppgifter är dock ingenting värda i upphandlingen om de är obestyrkta eftersom de då inte kan kontrolleras av Värmlandstrafik. [REDACTED] anbud ska således förkastas.

Arvika Eda har från Transportstyrelsen begärt uppgifter om [REDACTED] och hans angivna underentreprenörers fordonsinnehav ur vägtrafikregistret. Då [REDACTED] fordonskapacitet endast uppgår till sex fordon, inräknat de angivna underleverantörernas kapacitet, förfogar [REDACTED] inte över ett tillräckligt antal for-

don för att uppfylla efterfrågat antal fordon i Fordonsbilagan och ålderskraven i punkten A4.2 i förfrågningsunderlaget. Där angivet fordon behov är 19 fordon totalt i körområde 1.

Arvika Eda har lidit skada eftersom bolaget vid en korrekt genomförd upphandling hade antagits som leverantör avseende körområde 1.

Värmlandstrafik anser att Arvika Edas ansökan ska lämnas utan bifall.

Värmlandstrafik har bl.a. anfört följande.

Tuwas anbud

Värmlandstrafik har inte överklagat kammarrättens dom. På den grunden medger Värmlandstrafik att rättelse ska ske på så sätt att Tuwas anbud ska förkastas för det fall förvaltningsrätten finner att även Klässbols och [REDACTED] anbud ska förkastas. I annat fall föreligger ingen skada enligt LOU för Arvika Eda eftersom Klässbol och [REDACTED] lämnat förmånligare anbud än Arvika Eda inom körområde 1.

Klässbos anbud

Bolaget har undertecknat anbudet genom en behörig firmatecknare. [REDACTED] har undertecknat anbudet med stöd av en fullmakt som undertecknats av de behöriga firmatecknarna i förening. Genom utfärdandet av fullmakten har styrelsen fört över rätten att företräda bolaget och teckna dess firma till [REDACTED]

[REDACTED] anbud

Av punkten A2.6.7 i de administrativa föreskrifterna framgår att en förutsättning för att anbud ska provas vidare i själva utvärderingen är att anbudsgivaren uppfyller länsstyrelsens krav om tillräckliga ekonomiska resurser enligt yrkestrafiklagen. Av punkten A2.6.2 i de administrativa föreskrifterna kan utläsas att anbudsgivaren till sitt anbud ska foga en fullständigt ifylld blankett för den prövning som länsstyrelsen (rätteligen Transportstyrelsen) gör beträffande trafiktillstånd. Detta har [REDACTED] gjort. Värmlandstrafiken har utifrån de lämnade uppgifterna kunnat bedöma lämpligheten.

[REDACTED] bedriver sin verksamhet i enskild firma. Firman är känd för Värmlandstrafik. [REDACTED] har lämnat kompletta uppgifter om ekonomin i sin näringsverksamhet. Han har även på blanketten redovisat sin privata ekonomi. Blanketten är fullständigt

ifylld. [REDACTED] har även upprättat en särskild förteckning över sina privata tillgångar och lämnat underlag för merparten av de upptagna privata tillgångarna. Värmlandstrafik har inte funnit skäl att ifrågasätta de lämnade uppgifterna om [REDACTED] privatekonomi.

Hänvisning till annans kapacitet

Den omständigheten att Klässbol och [REDACTED] hänvisat till underentreprenörer saknar i sammanhanget betydelse eftersom Värmlandstrafik inte under punkten A2.6.7 krävt bevis på resurser. Anlitande av underentreprenörer är vanligt i många branscher och den omständigheten att en leverantör anlitar underentreprenör innebär inte att 11 kap. 12 § LOU ska tillämpas så långs som anbudsgivaren själv uppfyller de resurskrav som ställts enligt 11 kap. LOU.

Värmlandstrafik har inte uppställt något krav på tillgång till ett visst antal fordon vid anbudets avgivande. Istället har Värmlandstrafik uppställt ett kontraktuellt krav på visst antal fordon när uppdraget utförs. Värmlandstrafik har i sin förfrågan inte begärt att anbudsgivare till sitt anbud ska foga några bevis på att anbudsgivare kommer att uppfylla kravet på visst antal fordon. Däremot kommer Värmlandstrafik att kontrollera kravet när uppdraget påbörjas.

Tuwa har i yttrande bl.a. uttalat följande.

Verkställande direktören [REDACTED] behörig firmatecknare tillika behörig företrädare för bolaget, har skriftligen valt att förlänga det anbud som Tuwa överlämnade till Värmlandstrafik under hösten 2010. Därmed vidlades Tuwas anbud inte av sådana brister som Arvika Eda gör gällande i sin ansökan. Verkställande direktörens godkännande av anbudets giltighet, efter den 31 december 2010, innebär dels att samtliga villkor beträffande formerna för anbudens under-tecknande är uppfyllda, dels att kammarrättens dom avseende körområde 4 är en nullitet från och med den 1 januari 2012.

Klässbol har i yttrande bl.a. uttalat följande.

Förvaltningsrätten i Karlstad har den 12 juli 2011 i mål 2293-11 prövat frågan huruvida bolagets anbud uppfyllde samtliga ställda skalkrav. Domen i denna del har vunnit laga kraft. Med anledning härav ska Arvika Edas talan avvisas då saken redan är avgjord genom lagakraftvunnen dom.

Skulle förvaltningsrätten finna att saken likväl ska prövas saknas skäl för förvaltningsrätten att vid förevarande prövning göra annan bedömning än vad som gjorts i mål 2293-11.

██████████ har i yttrande bl.a. uttalat följande.

Saken är redan avgjord genom en lagakraftvunnen dom (2323-11) och Arvika Edas talan ska avvisas.

Skulle förvaltningsrätten finna att saken likväl ska prövas saknas skäl för förvaltningsrätten att vid förevarande prövning göra annan bedömning än vad som gjorts i mål 2323-11.

DOMSKÄL

Fråga om avvisning

Värmlandstrafik har inledningsvis ansett att Arvika-Edas ansökan ska avvisas dels på grund av den gjorts för sent, dels (vad gäller ██████████ och Klässbol) på grund av tilldelningsbeslutet den 15 juli 2011 endast utgör en verkställighet av förvaltningsrättens i dessa delar lagakraftvunna dom den 12 juli 2011. Värmlandstrafik har emellertid senare frånfallit dessa invändningar. ██████████ och Klässbol har som grund för sina avvisningsyrkanden också hänvisat till domen den 12 juli 2011.

Förvaltningsrätten anser inte att det finns fog för avvisning på grund av att ansökan skett för sent. Vad gäller förvaltningsrättens dom den 12 juli 2011 har nytt tilldelningsbeslut meddelats den 15 juli 2011, vilket i praxis som regel ansetts tala för en rätt att väcka ny talan i förvaltningsrätten för den som missgynnas av tilldelningsbeslutet. Härtill kommer att yrkanden, grunder och partsställning delvis skiljer sig åt nu jämfört med vad som var aktuellt vid domen den 12 juli 2011. Förvaltningsrätten anser mot denna bakgrund att det inte föreligger hinder för prövning på grund av den domen.

Sakprövningen

Om den upphandlande myndigheten har brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § lagen om offentlig upphandling (2007:1091; LOU) eller någon annan bestämmelse i denna lag, och detta har medfört att leverantören lidit eller kan komma att lida skada, skall rätten enligt 16 kap 2 § besluta att upphandlingen skall göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts (bestämmelsen här enligt i målet tillämplig äldre lydelse och placering i lagen).

Såsom framgår av kammarrättens dom 21 december 2011 är en förutsättning för bifall till Arvika-Edas talan att samtliga konkurrenter utesluts som kommit före Arvika-Eda i utvärderingen. I annat fall uppfylls inte kravet på skada.

Förvaltningsrätten väljer att i första hand pröva Arvika-Edas talan gentemot [REDACTED]

När det gäller frågan om [REDACTED] uppfyller skall-kraven på ekonomiska resurser har förvaltningsrätten i domen den 12 juli 2011 anfört följande.

I mål nr 2323-11 är frågan om [REDACTED] har uppfyllt förfrågningsunderlagets skall-krav beträffande ekonomiska resurser. Av A2.6.2 och svar under anbudstiden framgår att anbud ska innehålla underlag för Transportstyrelsens prövning av tillräckliga ekonomiska resurser enligt yrkestrafiklagen (1998:490) samt att blanketten ska vara fullständigt ifylld av anbudsgivaren och att underlaget kommer att prövas av Värmlandstrafik. Kraven på eget kapital, likviditet och soliditet ska vara uppfyllda i enlighet med kraven i 2 kap. 9 § yrkestrafiklagen. I nämnda paragraf anges att den som söker trafiktillstånd ska ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget samt att vid prövningen härav främst likviditet och soliditet ska beaktas.

Av Transportstyrelsens blankett framgår att den som söker utökat trafiktillstånd, vilket det här är fråga om, ska fylla i uppgifterna i blan-

ketten avseende privat ekonomi och ekonomi i näringsverksamhet. Vidare anges att uppgifter som lämnas om privat ekonomi ska styrkas med intyg, kopia av lånehandlingar och senaste låneavi m.m. samt att uppgifter om ekonomi i näringsverksamhet styrks med årsredovisning/årsbokslut, periodbokslut (inte äldre än två månader). Intyg av auktoriserad eller godkänd revisor godtas också.

Hänvisningen i A2.6.2 till Transportstyrelsens blankett innebär att kraven på att styrka uppgifter om anbudsgivarens ekonomi på det sätt som föreskrivs i Transportstyrelsens blankett utgör ett skall-krav. Att de handlingar som ska styrka uppgifter om ekonomin ska inges tillsammans med anbudet får också anses klart. Frågan är emellertid om kravet ska tolkas så strikt att varje avsaknad av bestyrkande underlag medför att kravet inte är uppfyllt. Enligt förvaltningsrättens mening bör skall-kravet nyanseras på så sätt att konsekvenserna av att uppgifter inte styrks av handlingar i första hand blir att dessa uppgifter inte ska läggas till grund för prövningen av anbudsgivarens ekonomiska resurser. Ett krav på ingivande av handlingar utöver vad behövs för att konstatera att anbudsgivaren uppfyller kraven på tillräckliga ekonomiska resurser torde vara alltför långtgående och därmed strida mot principen om proportionalitet.

Såvitt framkommit i målet har Transportstyrelsen den 20 december 2010 beviljat [REDACTED] sökt trafiktillstånd och därmed funnit att han uppfyller de krav på ekonomiska resurser som föreskrivs i 2 kap. 9 § yrkestrafiklagen. Enligt Värmlandstrafiks svar på frågor under anbudstiden har det varit tillåtet att lämna anbud utan trafiktillstånd för erforderligt antal fordon men att trafiktillstånd ska redovisas senast den 1 februari 2011 (fråga 34 och 35). Vidare har Värmlandstrafik i sin prövning funnit att [REDACTED] uppfyller ställda krav på ekonomiska resurser. Vid en översiktlig beräkning av [REDACTED] likviditet och soliditet framgår att han uppfyller de krav som kan ställas även utan beaktande av de uppgifter vilka han inte styrkt med intyg eller andra handlingar.

Förvaltningsrätten finner därför att det inte framkommit annat än att hans anbud uppfyller skall-kravet i A2.6.2 och att det därmed saknas grund för att utesluta honom från utvärderingen. Hans ansökan ska således bifallas på så sätt att upphandlingen inte får avslutas innan rättelse vidtagits varvid anbudet från [REDACTED] ska beaktas.

Även med beaktande av vissa nya argument anser förvaltningsrätten inte att det nu framkommit skäl att göra någon annan bedömning än i domen

den 12 juli 2011, vad gäller frågan om [REDACTED] uppfyller skallkraven på ekonomiska resurser.

Arvika-Eda har härutöver åberopat främst vissa omständigheter rörande fordonsinnehav och underentreprenörer. Värmlandstrafik har anfört att man av vissa skäl inte ville ställa krav på fordonsinnehav redan i anbudsskedet utan det är fråga om ett kontraktuellt krav. Ståndpunkten förefaller rimlig. Punkten A4 i förfrågningsunderlaget anger vissa krav på fordons ålder och skick, men inget om innehav av visst antal fordon vid anbudstidpunkten. Den handling rubricerad "Fordonsförsörjning" som Arvika-Eda åberopat får mer ses som en upplysande beskrivning av hur många fordon som kan komma att krävas under kontraktstiden.

Då Värmlandstrafik inte krävt och [REDACTED] inte heller i anbudet presenterat någon förteckning över fordon är det inte aktuellt att gå in på någon prövning av fordonens ålder eller skick i övrigt.

Beträffande underentreprenörer (annans kapacitet) hänvisar Arvika-Eda till punkten A2.6.7 i förfrågningsunderlaget vari anges bl.a. följande.

Om A (anbudslämnare, förvaltningsrättens anmärkning) hänvisar till annans kapacitet enligt 11 kap. 12 § LOU ska A på begäran av Värmlandstrafik visa att A under hela avtalstiden kommer att förfoga över resursen.

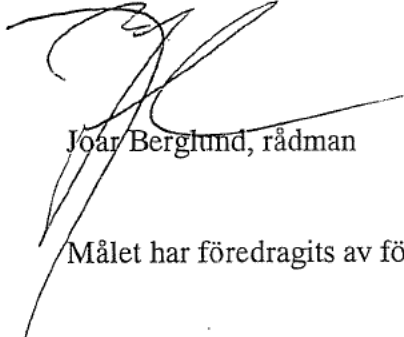
Av 11 kap. 12 § LOU framgår att det föreligger vissa skyldigheter för den leverantör som åberopar andra aktörers kapacitet att styrka nödvändiga resurser när kontraktet ska fullgöras.

För att 11 kap. 12 § LOU ska vara tillämplig förutsätts att den upphandlande myndigheten ställt krav på teknisk eller yrkesmässig kapacitet (10 § samma kapitel). Förvaltningsrätten anser som ovan nämnts inte att det finns något sådant skall-krav vad gäller innehav av fordon. Detta innebär

att det inte finns något sådant krav på teknisk eller yrkesmässig kapacitet att 11 kap. 12 § LOU är tillämplig. Punkt A2.6.7 är inte formulerat så att det innebär något ovillkorligt skall-krav avseende anbudet (märk orden ”på begäran av Värmlandstrafik”).

Förvaltningsrätten finner sammantaget inte att det funnits fog för ett krav att utesluta [REDACTED] från upphandlingen. Då [REDACTED] anbud placerats före Arvika-Edas anbud innebär detta att Arvika-Edas anbud inte skulle ha antagits, även om övriga anbud (Klässbol och Tuwa) skulle ha uteslutits. Arvika-Eda har därmed inte lidit någon skada av att dessa övriga anbud inte uteslutits. Förvaltningsrätten behöver därmed inte pröva om det var korrekt att låta övriga anbud delta i utvärderingen. Oavsett hur en sådan prövning skulle utfalla ska Arvika-Edas talan avslås.

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



Joar Berglund, rådman

Målet har föredragits av förvaltningsrättsnotarien Henrik Melin

