



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I JÖNKÖPING**
Enhet 2
Ulf Nordberg

DOM
2012-08-16
Meddelad i
Jönköping

Mål nr
1758-12 E
Fiskal 2:6

KONKURRENSVERKET	
2012-08-17	
Avd	
Dnr	
Doss	Aktbil

SÖKANDE

Bohusläns Skärgårdstrafik AB, 556569-2042
Box 779
451 26 Uddevalla

Ombud: Advokat Kaisa Adlercreutz och Advokat Joel Gustafsson
MAQS Law Firm Advokatbyrå AB
Box 11918
404 39 Göteborg

MOTPART

Västtrafik AB, Styrgruppen, 556558-5873
Box 123
541 23 Skövde

Ombud: Advokat Anders Nilsson
Advokatfirman Lindahl KB
Box 11911
404 39 Göteborg

SAKEN

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

DOMSLUT

Förvaltningsrätten avslår ansökan.

BAKGRUND

Västtrafik AB (Västtrafik) genomför en upphandling genom ett förenklat förfarande. Upphandlingen benämns Båttrafik 2012 samt avser båttrafik i Lysekils och Tjörns kommuner. Upphandlingen består av två trafikåtaganden (benämnda TÅ1 och TÅ2) som i sin tur innefattar en eller flera linjer. Enligt förfrågningsunderlaget kommer det kvalificerade anbud som innehåller det lägsta priset att antas för respektive trafikåtagande. Vid anbuds-

Dok.Id 75469

Postadress
Box 2201
550 02 Jönköping

Besöksadress
Hamngatan 15

Telefon
036-15 66 00

E-post:
forvaltningsrattenijonkoping@dom.se

Telefax
036-15 66 55

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00-16:00

prövning avseende TÅ2 har Västtrafik funnit samtliga fyra inlämnade anbud kvalificerade samt att Dejlig Cruise AB (Dejlig) lämnat det anbud som innehåller det lägsta priset. Genom tilldelningsbeslut har Dejlig tilldelats kontraktet i upphandlingen, varefter Bohusläns Skärgårdstrafik AB (Skärgårdstrafik) har ansökt om överprövning.

Av **förfrågningsunderlaget** framgår bl.a. följande. Lämnade anbud ska innehålla de dokument/handlingar som anges under anbuds innehåll och vara placerade under angiven pärmflik. Dokumenten/handlingarna ska vara försedda med efterfrågad information. *Pärmflik 6* ska innehålla uppgifter avseende följande krav. Anbudsgivaren ska ha ansetts kreditvärdigt hos ett oberoende kreditvärderingsinstitut. Det kan exempelvis uppfyllas genom att anbudsgivaren hos Upplysningscentralens företagsupplysning (UC) åsätts minst riskklass 3 eller motsvarande. *Pärmflik 10* ska innehålla en redogörelse för erfarenheter av att utföra uppdrag liknande det efterfrågade samt referenser från relevanta uppdrag som anbudsgivaren utför eller tidigare har utfört (samt kontaktuppgifter för personer hos befintliga/tidigare kunder). *Pärmflik 12* ska innehålla - Etableringsplan inför trafikstart enligt kap. Bilaga C1: Trafikdrift och planering samt Bilaga C2: Personal, och - Uppgifter avseende hur lång förvarningstid som leverantören behöver vid behov av oförutsedda tidtabelländringar för aktuellt trafikåtagande. *Pärmflik 14* ska innehålla en beskrivning av leverantörens kvalitetssystem. Beskrivningen ska även innehålla information om leverantören innehar certifikat eller följer specifika standarder samt kopia på eventuella certifikat. Kvalitetssystemet ska säkerställa att kraven enligt Dokument C: Modellavtal med underbilagor uppfylls. Kvalitetssystemet ska bygga på de förutsättningar som anges i Dokument C: Modellavtal, kap. 5.5 Beställarens krav. *Pärmflik 15* ska innehålla en beskrivning av hur leverantören planerar att uppfylla krav enligt Bilaga C3: Miljö.

YRKANDEN M.M.

Skärgårdstrafik yrkar i första hand att förvaltningsrätten ska besluta att upphandlingen inte får avslutas innan rättelse skett genom ny utvärdering, varvid anbuden från Dejlig, GH Kustservice HB (Kustservice) och Lysekils kommun (kommunen) ska förkastas. I andra hand yrkas att förvaltningsrätten ska besluta att upphandlingen ska göras om. Skärgårdstrafik anför bl.a. följande.

Dejligs uppfyllelse av ska-krav

Av utdrag från Dejligs anbud framgår att bolaget endast uppnår riskklass 1. Redan av denna anledning skulle Dejligs anbud ha förkastats. Västtrafik har dock begärt ett förtydligande från Dejlig avseende kravet på riskklass. Dejlig har därefter inkommit med intyg från Swedbank, egen kommentar avseende den ekonomiska ställningen, intyg från UC, intyg från Business Check AB, samt utlåtande från revisor. Denna information har på ett otillåtet sätt lämnats efter anbudstidens utgång. Vidare medför intygen inte att Dejlig uppfyller kraven för att erhålla riskklass 3 från UC eller motsvarande. Det kan konstateras att intyget från UC är daterat den 15 mars 2012 (en månad efter anbudstidens utgång). Av intyget framgår att Dejlig även vid denna tidpunkt, och med största sannolikhet vid tidpunkten för tilldelningsbeslutet den 22 mars 2012, hade riskklass 1. Utöver detta har Dejlig inte lämnat tillräckliga uppgifter för att uppfylla kravet på etableringsplan. Under pärmflik 12 har Dejlig endast lämnat generella beskrivningar gällande etableringen. Det noteras att det saknas rekryteringsplan med tidplan, uppgifter om personalbehov per personalkategori, samt utbildningsplaner. Dejligs referenser saknar namngivna referenspersoner och kontaktuppgifter till sådana.

Kustservice uppfyllelse av ska-krav

Det framgår inte klart av Kustservice anbud att det avser TÅ2. Vidare uppfyller inte heller Kustservice kravet avseende etableringsplan. Den beskrivning som lämnats avseende etableringen saknar hänvisning till Västtrafiks tidplan och milstolpar. Den är vidare generell och innehåller inte tillräckliga uppgifter för att Västtrafik ska kunna säkerställa att Kustservice har förmåga att utföra uppdraget. Utöver detta uppfylls inte heller kravet på kvalitetssäkringssystem. Enligt anbudet saknar Kustservice kvalitetssäkringssystem. Kustservice har angivit att arbete med kvalitetssystem kommer att påbörjas om företaget tilldelas kontrakt. Närmare beskrivning saknas dock. Västtrafiks påstående om att Kustservice beskrivit hur kravet på kvalitetssystem ska uppfyllas är felaktigt. Det har även framkommit att Kustservice tillåtits komplettera sitt anbud på att otillåtet sätt. Kustservice uppfyller inte heller kravet avseende miljö. Kustservice har angivit att ”vi kommer att sträva efter att bedriva verksamheten med så skonsam hantering som möjligt” samt att företaget har en miljöpolicy. Detta är dock inte tillräckligt för att uppfylla kravet på redovisning av hur kraven avseende miljö kommer att uppfyllas. Kustservice referenser saknar namngivna referenspersoner och kontaktuppgifter till sådana. Referensuppgiften i anbudet lyder ”Företaget har bedrivit sjötransporter med Västkoststiftelsen som huvudsaklig uppdragsgivare”. Såvitt kan utläsas av Västkoststiftelsens hemsida samt informationsblad ingår inte verksamhet som kan avses likvärdig med passagerartrafik i linjetrafik i Västkoststiftelsens uppdrag.

Kommunens uppfyllelse av ska-krav

Kommunen uppfyller inte kravet på etableringsplan. Lämnad beskrivning innehåller inte tillräckliga uppgifter för att Västtrafik ska kunna säkerställa att Kustservice har förmåga att utföra uppdraget. Den innehåller framförallt hänvisningar till att kommunen är befintlig operatör och att vissa milstolpar kommer att uppfyllas enligt förfrågningsunderlaget. Detta är inte tillräckligt. Vidare uppfylls inte kravet på beskrivning av kvalitetssystem.

Kommunen har hänvisat till sitt ISM-system. Erforderlig beskrivning av systemet saknas. Det är inte heller ett sådant kvalitetssystem som avses i förfrågningsunderlaget. ISM-systemet saknar uppgifter avseende säkerställande av såväl personella som övriga resurser samt utveckling av trafikåtgåendet. Vidare har kommunen i sin etableringsplan angivit att ISM-systemet skulle kompletteras senast vecka 19. Denna tidpunkt ligger efter tidpunkten för avtalstecknande. Kommunens anbud saknar även tillräcklig redogörelse för hur kommunen avser att uppfylla kraven på miljö. Vidare har av kommunens anbud inte framgått att de personer som undertecknat det haft rätt att teckna kommunens firma i aktuellt ärende. Firmateckningsrätten har inte heller framgått av uppgifter som finns tillgängliga via Bolagsverket (såsom är fallet med aktiebolag) och framgår inte heller av kommunens ingivna registreringsbevis. Handling som styrker firmateckningsrätten har kommit in som en otillåten komplettering i efterhand.

Grund för att upphandlingen ska göras om

Anledningen till att det förekommer brister i anbuden i så pass stor utsträckning får närmast tillskrivas förfrågningsunderlaget och dess brist på förutsebarhet och transparens.

Västtrafik motsätter sig bifall till ansökan och anför bl.a. följande.

Dejligs uppfyllelse av ska-krav

Dejlig har i sitt anbud lämnat en kommentar till riskanalysen och hävdade att företaget uppfyllde förutsättningarna för att erhålla riskklass 3 i februari 2012. I kommentaren informerade Dejlig att UC bekräftat att företaget återigen skulle erhålla riskklass 3 så snart den utestående skatteskulden reglerats. Den aktuella skatteskulden reglerades några dagar före det att anbudet lämnades in. Dejligs verkställande direktör uppgav i kommentaren att den formella gången i systemet gör att inbetalningen inte syns hos UC förrän efter cirka en vecka. De uppgifter som Dejlig lämnat efter anbuds-

lämnandet har endast syftat till att förtydliga och bekräfta att Dejlig uppfyller kravet på riskklass. Några nya uppgifter har således inte tillförts anbudet. Kammarrätten i Jönköping har i dom i mål nr 60-07 funnit att aktuellt bolag visat att det hade de ekonomiska och finansiella förutsättningarna att genomföra det efterfrågade uppdraget trots att bolaget vid anbudets inlämnande erhöll riskklass 2 istället för efterfrågade riskklass 3. Bolagets finansdirektör hade emellertid i en skrivelse, som bifogats bolagets anbud, redogjort för skälen till att bolaget tillfälligt av UC omklassificerats till riskklass 2. Dejligs uppgifter om etableringsplan är tillräckligt detaljerade. Beskrivning av utbildningsplaner och rekrytering finns. Det har inte funnits utrymme för anbudsgivarna att ange andra tidplaner eller milstolpar än Västtrafiks. Det har inte heller krävts att dessa tidplaner eller milstolpar upprepas i leverantörens etableringsplan eller att leverantörens planer och aktiviteter ska sättas in i dessa. För övrigt kan noteras att Skärgårdstrafiks etableringsplan framstår som betydligt mer generell till sitt innehåll. Dejlig har i sitt anbud angett referenser samt lämnat redogörelse av erfarenheter att utföra liknande uppdrag. Att kontaktuppgifter till befintliga/tidigare kunder inte har angivits måste betraktas som en avvikelse från formalia.

Kustservice uppfyllelse av ska-krav

Kustservice har i sin etableringsplan hänvisat, vad gäller fartyg, till linjen Kyrkesund-Härön som ingår i TÅ1 samtidigt som anbudet i övrigt, prisbilagor etc., avser TÅ2. För att få ett förtydligande kontaktades Kustservice som justerade etableringsplanen med den enda ändringen att hänvisningen till linjen Kyrkesund-Härön togs bort. För Västtrafik var det uppenbart att Kustservice anbud avsåg TÅ2 och att hänvisningen till linjen Kyrkesund-Härön var ett misstag. Vidare har Kustservice lämnat en tillräckligt tydlig etableringsplan. Även kravet på kvalitetssystem uppfylls. I anbudet anges att företaget kommer att ha ett kvalitetssäkringssystem vid tiden för ett eventuellt avtalstecknande med Västtrafik. En beskrivning av det kvalitetssäkringssystem som kommer att etableras vid avtalets tecknande finns.

Kustservice har bekräftat att man avser att uppfylla de krav som ställts beträffande kvalitetssäkringssystem och även beskrivit hur detta ska ske. Det kan noteras att Skärgårdstrafik inte har ett kvalitetssystem i drift. I Skärgårdstrafiks kortfattade beskrivning anges att ett sådant system vid vunnit anbud kommer att implementeras snarast möjligt. Av förtydligande från Skärgårdstrafik framgår att kvalitetssäkringssystemet skulle vara fullt implementerat först ca fem veckor efter avtalstecknande. Kustservice uppfyller ställda krav avseende miljö. Förfrågningsunderlaget innehåller inga närmare föreskrifter om vad en beskrivning i denna del ska innehålla. Kustservice har utförligt redogjort för sitt miljöåtagande. Det har inte krävts att en leverantör ska ha ett miljöledningssystem i drift. Även Skärgårdstrafik har uppgivit att det inte har något sådant system i drift.

Kommunens uppfyllelse av ska-krav

Kommunens etableringsplan är tillräckligt detaljerad och kommunen har inte underlåtit att lämna in erforderliga dokument. Det faktum att kommunen hänvisar till befintliga förhållanden är fullt tillräckligt för att uppfylla förfrågningsunderlagets krav. En leverantör som uppfyller ISM-systemet har en SMS-manual som är att betrakta både som ett kvalitetssystem och ett miljöledningssystem. Som kvalitetssystem är det mer långtgående än ett kvalitetssystem i Västtrafiks mening och bättre lämpat för passagerartrafik till sjöss. Vidare innehåller kommunens anbud en detaljerad redogörelse för kommunens befintliga kvalitetssystem och åtgärder för att uppfylla ställda krav. Kommunen har även lämnat en detaljerad redogörelse för hur kommunen avser att uppfylla kraven avseende miljö samt uppgivit att arbetet med miljöledningssystem påbörjas efter vecka 23. Därmed uppfylls förfrågningsunderlagets krav. Vidare bör noteras att det inte anges i förfrågningsunderlaget att leverantörerna ska bifoga bevis angående firmateckningsrätt. De personer som undertecknade kommunens anbud var behöriga firmatecknare redan när anbudet gavs in.

Grund för att upphandlingen ska göras om

Förfrågningsunderlaget är tydligt och kraven har angivits på ett sätt som är tillräckligt för att en leverantör ska kunna bilda sig en uppfattning av möjligheterna att lämna ett konkurrenskraftigt anbud. I vart fall är eventuella brister inte av sådan art att det finns grund för ett ingripande med stöd av LOU.

Skaderekvisitet

Skärgårdstrafik har inte heller uppfyllt aktuella ska-krav om de ska tolkas som Skärgårdstrafik gör gällande. Eftersom anbudet bedömts och godtagits efter i aktuella hänseenden likartade bedömningar har de krav som följer av likabehandlingsprincipen uppfyllts (jfr Kammarrätten i Stockholms dom i mål nr 924-12). Skärgårdstrafik har därför inte lidit och kan inte heller komma att lida skada i LOU:s mening.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser m.m.

I 1 kap. 9 § LOU anges 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.

Enligt 16 kap. 4 § LOU får allmän förvaltningsdomstol efter ansökan av en leverantör som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada överpröva

1. en upphandling, och
2. giltigheten av ett avtal som har slutits mellan en upphandlande myndighet och en leverantör.

Av 16 kap. 6 § första stycket 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 EU-domstolens praxis (jfr domstolens dom i målet C-532/06, Lianakis, och där gjorda hänvisningar) framgår bl.a. följande. Anbud ska prövas enligt föreskrivna tilldelningskriterier efter att leverantören kontrollerat lämpligheten hos de leverantörer som inte ska uteslutas. Det är teoretiskt sett inte uteslutet att kontrollen av anbudsgivarnas lämplighet och tilldelningen av kontraktet kan äga rum samtidigt. Det är dock fråga om två skilda moment som omfattas av olika bestämmelser. Den upphandlande myndigheten ska nämligen vid kontrollen av anbudsgivarnas lämplighet utgå från kriterierna avseende leverantörers ekonomiska samt tekniska och yrkesmässiga kapacitet (kallade "kriterier för kvalitativt urval"). Tilldelningen av kontraktet däremot genomförs mot bakgrund av kriterierna lägsta pris eller det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. Vad gäller sistnämnda fall anges inte någon uttömmande uppräknning av de kriterier som den upphandlande myndigheten får välja mellan och den upphandlande myndigheten ges således möjlighet att välja de kriterier som den avser att tillämpa vid tilldelningen av kontraktet. Inte desto mindre är det emellertid så att detta val endast kan avse kriterier som syftar till att fastställa det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. De kriterier som inte syftar till att fastställa det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet utan som huvudsakligen avser bedömningen av anbudsgivarens förmåga att utföra projektet i fråga kan inte anses utgöra kriterier för tilldelning. Reglerna om det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet innebär att potentiella anbudsgivare, när de utformar sina anbud, ska underrättas om samtliga uppgifter som den upp-

handlande myndigheten kommer att beakta för att välja ut det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet och om deras vikt i förhållande till varandra.

Av EU-domstolens dom den 18 oktober 2001 i mål C-19/00, SIAC, framgår bl.a. följande. Principen om likabehandling innefattar en skyldighet att möjliggöra insyn, så att man kan kontrollera att den iakttas. Detta innebär i synnerhet att tilldelningskriterierna ska vara formulerade, i kontraktshandlingarna eller meddelandet om upphandling, på ett sådant sätt att alla rimligt informerade och normalt omsorgsfulla anbudsgivare kan tolka kriterierna på samma sätt. Denna skyldighet att möjliggöra insyn innebär även att den upphandlande myndigheten ska tolka tilldelningskriterierna på samma sätt under hela förfarandet. Slutligen ska tilldelningskriterierna, vid prövning av anbudena, tillämpas enhetligt och objektivt på samtliga anbudsgivare.

Förvaltningsrätten gör följande bedömning.

Inledningsvis konstateras att det i mål om ingripande enligt LOU som huvudprincip gäller att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart sätt ska ange på vilka omständigheter han grundar sin talan och att domstolens prövning är begränsad till de grunder som parten har åberopat (se RÅ 2009 ref. 69).

Uppfyllelse av ska-krav

En upphandlande myndighet har rätt att ställa krav på leverantörernas ekonomiska ställning och välja om upplysningar inhämtas på egen hand eller av leverantören. De krav som ställs på den upphandlande enheten i dessa avseenden är dels att ange på vilket sätt leverantörer kan lämna de upplysningar som krävs, dels att det i kvalificeringsfasen görs en individuell bedömning av varje leverantör (jfr RÅ 2005 ref. 47 och Kammarrätten i Stockholms dom den 21 april 2008 i mål nr 8859-07). Kammarrätten i

Jönköping har i dom den 27 mars 2007 i mål nr 60-07 funnit att ett bolag uppfyllt i förfrågningsunderlaget ställda krav avseende ekonomisk och finansiell stabilitet genom att lämna en förklaring som visade att bolaget vid anbudslämnandet hade en ekonomisk stabilitet som motsvarade den riskklasshos UC som hade efterfrågats.

Dejligs anbud innehåller ett dokument från UC enligt vilket Dejlig erhållit den lägsta riskklassen (riskklass 1). Därutöver finns en skrivelse från bolagets verkställande direktör med kommentarer om varför riskklass 1 erhållits. Skrivelsen är emellertid relativt knapphändig, bl.a. omfattar den inte mer än en cirka en halv sida, och innehåller inte någon hänvisning till andra dokument som styrker vad som anges i den. Västtrafik har inte heller godtagit vad som anges i skrivelsen utan begärt kompletteringar från Dejlig. Mot bakgrund härav finner förvaltningsrätten att Dejligs anbud inte uppfyllt förfrågningsunderlagets krav i denna del. Den brist som Dejligs anbud har i denna del har inte kunnat läkas genom förtydligande eller komplettering och den har inte heller kunnat läkas genom förhandling. Bristen kan inte heller anses sakna betydelse för anbudsprövningen. Västtrafik har därför brutit mot LOU genom att anta Dejligs anbud trots den aktuella bristen.

Den upphandlande myndigheten har möjlighet att under överprövningsprocessen invända att den anbudsgivare som har begärt överprövning inte uppfyller ett ska-krav trots att myndigheten vid anbudsutvärderingen funnit att så var fallet. Om anbud som inte uppfyller samtliga ska-krav bedömts på ett likartat sätt har likabehandlingsprincipen inte trätts för när (jfr Kammarrätten i Stockholms dom den 30 maj 2012 i mål nr 924-12). Vidare kan den upphandlande enheten normalt sett inte ställa alltför långtgående krav för att en leverantör ska anses uppfylla ett ska-krav avseende en allmän redogörelse för sin organisation eller dylikt (jfr Kammarrätten i Göteborgs do-

mar den 15 december 2009 i mål nr 5932-09 och den 9 juni 2010 i mål nr 1325 – 1326-10).

Västtrafik har invänt att Skärgårdstrafiks anbud såvitt gäller etableringsplan, kvalitetssystem, och miljösystem har samma brister som Skärgårdstrafik påstår att övriga ingivna anbud har. Till stöd för invändningen har utdrag ur Skärgårdstrafiks anbud bifogats. Skärgårdstrafik har inte uttryckligen bestritt Västtrafiks invändning. Utdragen ger också stöd för Västtrafiks påstående. Bedömningen avseende ska-kraven får, som Västtrafik gjort gällande, anses likvärdig. Enligt förvaltningsrättens mening avser ska-kraven vidare sådana allmänna redogörelser avseende organisationen eller dylikt, för vilka alltför långtgående krav normalt sett inte kan ställas. Vid en samlad bedömning finner förvaltningsrätten att det inte föreligger grund för ingripande med stöd av LOU på grund av de omständigheter Skärgårdstrafik i nu aktuella avseenden har angivit.

Om ett anbud har brister som saknar betydelse för anbudsprövningen behöver detta inte föranleda att anbudet förkastas (jfr Kammarrätten i Stockholms dom den 15 oktober 2008 i mål nr 5553-08). Det krävs dock inte särskilt mycket för att ett ska-krav ska anses ha betydelse för anbudsprövningen (jfr Kammarrätten i Stockholms dom den 26 april 2011 i mål nr 6969-10).

Vad gäller kravet på att anbudet ska vara undertecknat av behörig firmatecknare kan förfrågningsunderlagets bilaga A1 Anbudsinnehåll förstås som ett krav på att bevisning ska bifogas som styrker att de som undertecknat anbudet är behöriga firmatecknare. Kommunen har inte bifogat bevisning men det är ostridigt att undertecknarna är behöriga firmatecknare. Eventuell brist får anses sakna betydelse för anbudsprövningen. Västtrafik har därför inte brutit mot LOU i denna del. Detsamma får anses gälla

för vad Skärgårdstrafik har anfört om att andra anbudsgivares referensuppgifter saknar uppgifter om namngiven personal och kontaktuppgifter.

Det nämnda kravet avseende referensuppgifter har en sådan generell utformning ifråga om vad det är som ska framgå och vad referenterna ska intyga att det inte kan ställas alltför långtgående krav för att en leverantör ska anses uppfylla kravet. Med beaktande härav finner förvaltningsrätten att Kustservice anbud uppfyller detta krav.

Frågan om det finns grund för att upphandlingen ska göras om

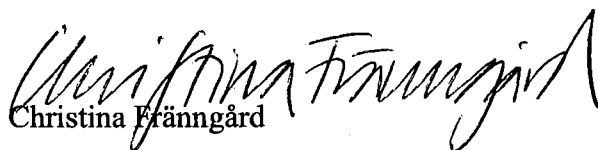
Skärgårdstrafik har gjort gällande att anledningen till att det förekommer brister i anbuden i så pass stor utsträckning närmast får tillskrivas förfrågningsunderlaget och dess brist på förutsebarhet och transparens. Enligt förvaltningsrättens mening har Skärgårdstrafik inte angivit några omständigheter som gör det sannolikt att förfrågningsunderlaget har sådana brister som medför att det finns skäl att förordna att upphandlingen ska göras om.

Skaderekvisitet och sammantagen bedömning

Skärgårdstrafik har inte förmått göra sannolikt att det skulle finnas skäl att besluta att upphandlingen ska göras om. Däremot har Västtrafik, i enlighet med vad Skärgårdstrafik gjort gällande, brutit mot LOU genom att anta Dejligs anbud trots att detta inte uppfyllde samtliga ska-krav, samt genom att begära en komplettering i syfte att läka denna brist. Övriga begärda förtydliganden/kompletteringar medför inte att Västtrafik brutit mot LOU. Skärgårdstrafik har inte heller förmått göra sannolikt att det förelegat hinder för Västtrafik att anta anbud från leverantörerna Kustservice respektive Kommunen. Dessa leverantörer har placerats före Skärgårdstrafik vid anbudsutvärderingen. Mot bakgrund härav kan det faktum att Västtrafik brutit mot LOU inte anses ha påverkat eller kunnat påverka Skärgårdstrafiks möjligheter att tilldelas kontrakt i upphandlingen. Därmed har inte Skär-

gårdstrafik lidit och kan inte heller komma att lida skada i LOU:s mening.
Ansökan om överprövning ska därför avslås.

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


Christina Fränngård