

LÄNSRÄTTEN I
NORRBOTTENS LÄN

DOM
2008-07-02
Meddelad i
Luleå

Mål nr
906-08E
Rotel 1

SÖKANDE

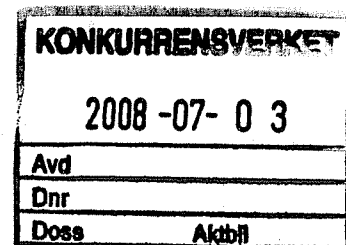
Centrala Buss i Norrbotten AB, 556419-2895
Uddmansgatan 6 B, 941 32 Piteå

MOTPART

Länstrafiken i Norrbotten AB, 556156-2058
Box 183, 956 23 ÖVERKALIX

SAKEN

Överprövning av upphandling



Centrala Buss i Norrbotten AB (Centrala Buss) ansöker hos länsrätten om överprövning av Länstrafiken i Norrbotten ABs (Länstrafiken) upphandling - Linje 10 Kiruna-Luleå, Polstjärnan -, i vilken enligt tilldelningsbesked den 22 april 2008 Granbergs Buss ABs anbud antagits.

Länsrätten har i beslut den 29 april 2008 förordnat att Länstrafiken inte får avsluta upphandlingen -Linje 10 Kiruna-Luleå, Polstjärnan, innan något annat har beslutats.

Centrala Buss yrkar i första hand att länsrätten beslutar att upphandlingen skall göras om eftersom Länstrafiken i upphandlingen tillämpat gammal ej längre gällande lagstiftning och i andra hand att länsrätten beslutar att upphandlingen får avslutas först sedan rättelse har gjorts på så sätt att Länstrafiken vid bedömning av inkomna anbud endast medtagit Granbergs Buss AB:s inom anbudstiden lämnat anbud och med bortseende från av Granbergs Buss AB efter anbudstidens utgång lämnat anbud samt genomfört upphandlingen i enlighet med förfrågningsunderlaget och 12 kap. lag (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. Till utveckling av sin talan anför Centrala Buss bl.a. följande. Genom förfrågningsunderlag daterat 2008-02-18 infortrade Länstrafiken anbud "enligt 5 kap. lagen om offentlig upphandling" avseende utförande av busslinjetrafik på linje 10 Kiruna-Luleå, Polstjärnan. Upphandling har

Dok.Id 45526

Postadress
Box 849
971 26 Luleå

Besöksadress
Skeppsbrogatan 41

Telefon
0920-29 54 90
E-post: lansratteninorrbotten@dom.se
http://www.dom.se/lansratten_i_norrbottens_lan/

Telefax
0920-29 54 98

Expeditionstid
måndag - fredag
09:00-12:00
13:00-16:00

således inletts enligt bestämmelserna i lag 1992:1528 om offentlig upphandling trots att lag 2007:1092 om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster trätt i kraft 2008-01-01 och skall tillämpas på upphandlingar påbörjade därefter. Såsom anbudsgivare ingav Centrala Buss anbud i enlighet med anvisningarna i förfrågningsunderlaget. Genom "Tilldelningsbesked enligt 1 kap 28 § LOU" meddelade Länstrafiken 2008-04-22 att den fattat beslut att anta ett anbud från Granbergs Buss AB, då detta bedömts vara det ekonomiskt mest fördelaktiga. Det har genom mail från Länstrafiken till Centrala Buss 2008-04-25 framkommit att Länstrafiken efter anbudstidens utgång begärt rättelse från Granbergs Buss AB. Därvid har Granbergs Buss AB beretts tillfälle inkomma med en ny och förändrad anbudssumma. Anbudssumman är den i särklass mest avgörande faktorn vid prövning av vilket anbud som är det mest ekonomiskt fördelaktiga. Avsteget att låta Granbergs Buss AB ändra anbudssumman efter anbudstidens utgång är därför ett flagrant brott mot likabehandlingsprincipen. Länstrafiken har upphandlat tjänster enligt bestämmelser i gammal lagstiftning och har vidare genom sitt agerande efter anbudstidens utgång brutit mot gällande krav på lika och icke-diskriminerande behandling av leverantörer. Tillvägagångssätt medför skada för Centrala Buss.

Länstrafiken anser att Centrala Buss talan skall lämnas utan bifall och anför bl.a. följande. Inledningsvis får Länstrafiken peka på att länsrätten — efter ansökan av Centrala Buss i Norrbotten AB — i dom den 18 november 2004 i mål 2226-04E fastslagit att bestämmelserna i dåvarande försörjningslagen (4 kap. lagen om offentlig upphandling i dess lydelse före den 1 januari 2008) inte var tillämpliga på Länstrafikens kollektivtrafikupphandlingar av linjetrafik. Länstrafiken har alltsedan dess följt länsrättens dom och i kollektivtrafikupphandlingar av linjetrafik tillämpat bestämmelserna i 5 kap. upphandlingslagen i dess lydelse före den 1 januari 2008. Om länsrätten är av uppfattningen att något annat nu skall gälla, d.v.s. att lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster skall till-

lämpas på linjetrafikupphandlingar över tröskelvärdet kommer Länstrafiken fortsättningsvis att rätta sig därefter. Vad gäller nu aktuell upphandling vitsordas att lagen (2007:1091) om offentlig upphandling alternativt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten energi, transporter och posttjänster är tillämplig på upphandlingen. Det vitsordas vidare att Länstrafiken av förbiseende felaktigt hänvisat till lagen (1992:1528) om offentlig upphandling. Länstrafiken gör emellertid gällande att motparten inte vare sig lidit eller kan komma att lida någon skada med anledning av att hänvisning skett till upphandlingslagen i dess lydelse före den 1 januari 2008 och att försörjningslagen inte har tillämpats. Upphandlingen har nämligen annonserats enligt de regler som gäller över tröskelvärdet i nuvarande lagstiftning och med innehållande av tidsfristerna i nu gällande lag. I de delar som den gamla och nya lagen skiljer sig åt av betydelse, exempelvis såvitt avser kravet på viktning av kriterier har Länstrafiken tillämpat viktning avseende totalpris med 95 % och övriga kostnadsfaktorer med 5 % . I fråga om skillnaderna mellan upphandlingslagen och försörjningslagen saknar dessa i sammanhang betydelse för utgången av nu aktuell upphandling. Generellt kan sägas att försörjningslagen ger en större handlingsfrihet för en upphandlande myndighet än upphandlingslagen, bl.a. föreligger inga hinder att tillämpa förhandlat förfarande inom försörjningssektorn. Länstrafiken har inte tillämpat förhandlat förfarande utan tillämpat reglerna för öppet förfarande i upphandlingslagen. Reglerna för öppet förfarande, rättelse, komplettering/förtydligande och tilldelning är i stort sett lika i de båda lagarna. I vart fall ger upphandlingslagen inte den upphandlande myndigheten någon större frihet än myndigheten skulle ha haft om den tillämpat försörjningslagen. EG-domstolen har i ett antal domar inte fäst något avseende vid vilket av direktiven som tillämpats när de för målet avgörande bestämmelserna varit i stort sett lika (se bl.a. punkterna 87-93 i EG- domstolens dom den 17 september 2002 i mål C-513/99). För ordningens skull får Länstrafiken med hänvisning till den i ingressen i denna punkt omnämnda domen klarlägga att Länstrafiken till dess länsrätten beslutar annat anser att det även

efter den 1 januari i år varit förenligt med upphandlingslagen i dess nuvarande lydelse att tillämpa reglerna för A- tjänster i kollektivtrafikupphandlingar av linjetrafik. Vidare står det klart att motparten har lämnat anbud. Motparten har inte heller påvisat vilken skada som motparten lidit eller kan komma att lida av att hänvisning av förbiseende skett till upphandlingslagen i dess lydelse före den 1 januari 2008 och att försörjningslagen inte tillämpats. Sammanfattningsvis saknar det för motparten betydelse att Länstrafiken hänvisat till upphandlingslagen i dess lydelse före den 1 januari samt att Länstrafiken tillämpat reglerna för tjänsteupphandling (A-tjänster). Eftersom motparten inte lidit eller kan komma att lida skada enligt 16 kap. 1 § upphandlingslagen respektive försörjningslagen skall enligt Länstrafikens mening ansökan under denna punkt ogillas.- **Komplettering alternativt rättelse av anbud** - Centrala Buss i Norrbotten AB har under denna punkt yrkat rättelse bestående i att Granbergs Buss AB:s komplettering inte skall beaktas utan att utvärderingen skall ske mot Granbergs Buss AB:s grundanbud. YrkanDET bestrids. På sidan 2 i allmänna förutsättningar hänvisas till modellavtal. Av modellavtalet framgår under punkten 5.1 att priser efterfrågades vid trafikförändringar och förstärkning. Granbergs Buss lämnade anbud på Länstrafikens förtryckta anbudsformulär. Som framgår på sidan 28 i anbudet redovisade Granbergs Buss AB

- två priser vid trafikförändring inom frivolymen med oförändrat antal fordon, + 10 kr 50 öre vid ökning respektive — 8 kr vid minskning,
- tre priser vid trafikminskning inom frivolymen som medför minskat antal fordon, bl.a. — 300 000 kr,
- två priser vid trafikförändring utöver frivolymen, + 10 kr 50 öre vid ökning respektive — 7 kr vid minskning
- fyra priser vid trafikförändring utöver frivolym med förändrat antal fordon, bl.a. 625 000 kr vid ökning och — 300 000 kr vid minskning.

Länstrafikens avsikt var att vid varje i anbudsformuläret lämnat utrymme för prissättning skulle ett och samma pris lämnas för såväl ökning som minskning och oavsett busstyp. Med anledning av att Granbergs Buss

AB inte lämnat sitt anbud på sätt som Länstrafiken förutsatt efterfrågade Länstrafiken genom mejl den 17 april i år om bussbolaget kunde rätta till felet. Bussbolaget inkom därefter med en rättelse/komplettering av innebörd att ett och samma pris lämnades för ökning respektive minskning samt oavsett busstyp. De priser som lämnades låg samtliga inom de +/- priser som Granbergs Buss AB lämnat i det ursprungliga anbudet. Någon förändring av totalpriset (som viktades till 95 %) skedde överhuvudtaget inte. Påståendet i ansökan om överprövning att Granbergs Buss AB beretts möjlighet att inkomma med en ny och förändrad anbudssumma är därför inte helt korrekt. Totalsumman låg fast medan förändringspriserna nollställdes inom ramen för de +/- priser som Granbergs Buss AB redan lämnat i grundanbudet. Länstrafiken bedömde att korrigeringen rymdes inom vad som utgör en tillåten komplettering enligt upphandlingslagen, bl.a. mot bakgrund av att kompletteringen rymdes inom +/- priserna i det ursprungliga anbudet och då priserna vid trafikförändring och trafikutökningen endast tillmättes 5 % vid utvärderingen. Länstrafiken var också medveten om att denna komplettering inte skulle komma att påverka den slutliga rangordningen mellan de två anbudsgivarna eftersom kompletteringen endast avsåg övriga kostnadsfaktorer som bara viktas 5 % i utvärderingen. Av utvärderingen framgår att Granbergs Buss lämnade ett nettopris på 6 285 000 kr och ett förstärkningspris på 32 kr. Centrala Buss i Norrbotten AB lämnade ett nettopris på 6 698 423 kr och ett förstärkningspris på 32 kr 80 öre. Totalpriset viktades till 95 % vilket innebar att Granbergs Buss AB erhöll 9,50 poäng och Centrala Buss i Norrbotten AB 7,60. Helt enligt anbudsfrågan för att bedöma totalpriset. På den del där Granbergs Buss AB tillåtits komplettera sitt anbud värderades förändringspriserna. Vid en sammanvägning (efter viktning 0,05) erhöll Granbergs Buss AB 0,50 poäng och Centrala Buss i Norrbotten AB 0,45 poäng. I och med att Granbergs Buss AB erhöll 9,50 poäng för kriteriet totalpris och Centrala Buss i Norrbotten AB 7,60 poäng kom utvärderingskriteriet övriga kostnads-

faktorer att sakna avgörande betydelse. Även om Granbergs Buss AB teoretiskt skulle ha erhållit noll poäng och Centrala Buss i Norrbotten AB 10 poäng för utvärderingskriteriet övriga kostnadsfaktorer skulle Granbergs Buss AB:s totalpoäng ändå varit högre, 9,50 mot 8,10 poäng för Centrala Buss i Norrbotten AB. Det innebär i sin tur att om Granbergs Buss AB:s ursprungspriser vid trafikförändringar utvärderats mot det högsta +/- priset hade Granbergs Buss AB ändå haft det förmånligaste anbudet. Sammanfattningsvis gör Länstrafiken i första hand gällande att det varit förenligt med såväl upphandlingslagen som försörjningslagen att låta Granbergs Buss AB komplettera sitt anbud på sätt som skett. Om länsrätten skulle finna att kompletteringen inte bort ske gör Länstrafiken gällande att även en utvärdering av Granberg Buss AB:s ursprungliga anbud hade visat att det anbudet sammantaget skulle ha erhållit högst poäng och därmed tilldelats uppdraget. Någon skada föreligger därmed inte för Centrala Buss i Norrbotten AB och ej heller någon risk för skada. Sammanfattningsvis hemställes att talan lämnas utan bifall.

I genmäle vidhåller Centrala Buss sin talan och tillägger bl.a. följande. Vidare är ostridigt att Granbergs Buss lämnade ett felaktigt anbud, ej uppfyllande de krav som uppställdes i anbudsunderlaget. Granbergs Buss ABs anbud skulle därför ha förkastats. Länstrafikens agerande härvidlag har uppenbart medfört skada för Centrala Buss vars anbud, som uppfyllde alla de krav som uppställdes i anbudsunderlaget och lämnades inom anbudstiden, inte antogs.

I yttrande vidhåller Länstrafiken sin inställning och tillägger bl.a. följande. Motparten har i sitt yttrande framfört en ny omständighet, nämligen att Granbergs Buss anbud skulle ha förkastats av Länstrafiken. Länstrafiken bestrider att anbudet borde ha förkastats. Skälen är följande. Om länsrätten skulle finna att det av punkten 5.1 i modellavtalet och anbudsformulärets

utformning går att utläsa ett krav på att samma pris måste lämnas för avgående och tillkommande trafik gör Länstrafiken gällande att det ändå varit fråga om en tillåten komplettering/ett tillåtet förtydligande av redan lämnade uppgifter inom ramen för lämnade +/- priser i grundanbudet. Ett förtydligande/en komplettering som är förenlig med 9 kap. 8 upphandlingslagen och samma bestämmelse i försörjningslagen (bestämmelserna är identiska i de båda lagarna). Dessutom följer av förfrågningsunderlaget liksom lagen att det inte föreligger någon skyldighet för Länstrafiken att förkasta anbud som går att komplettera/förtydliga. Kompletteringen/förtydligandet har kunnat ske utan konkurrensbegränsning eller särbehandling eftersom de kompletterande priser som lämnades rymdes inom ramen för de +/- priser som Granbergs Buss lämnats i sitt grundanbud och att Granbergs Buss skulle ha erhållit uppdraget även om bolaget hade kompletterat med de absolut mest ofördelaktiga (dyraste) priserna inom respektive ram. Som redovisats i det föregående viktades förändringspriserna endast till 5 %. Sammanfattningsvis har det inte förelegat förutsättningar att förkasta Granbergs Buss AB:s anbud. I vart fall har Länstrafiken ägt rätt att begära komplettering/förtydligande av anbudet på sätt som skett.

I den fortsatta skriftväxlingen har parterna vidhållit sina ståndpunkter.

DOMSKÄL

Länsrätten konstaterar att såvitt framgår av handlingarna i målet har Länstrafiken påbörjat upphandlingen – Linje 10 Kiruna – Luleå, Polstjärnan - efter den 1 januari 2008. Länstrafiken har i sitt den 18 februari 2008 daterat anbudsunderlag i allmänna förutsättningar för upphandlingen angett att upphandlingen utförs som öppen upphandling enligt kapitel 5 lagen om offentlig upphandling samt att upphandlingen annonserats i februari 2008. Centrala Buss och Granbergs Buss har inkommit med var sitt anbud. Länstrafiken har antagit det av Granbergs Buss lämnat anbud.

Lagen (1992:1528) om offentlig upphandling, LOU, har upphört att gälla den 1 januari 2008. I förarbetena (prop. 2006/07:128 s. 256) till de två nya lagarna som ersätter lagen (1992:1528) om offentlig upphandling anges bl.a. följande. Det nya försörjningsdirektivet (2004/17/EG) omfattar såväl tillhandahållande som drift av publika nät. Den markbundna persontrafiken i Sverige är numera i stor utsträckning organiserad så att en trafik huvudman som har ansvar för att upprätthålla viss trafik uppdrar utförandet av trafiken till någon annan. Enligt utredningens uppfattning tillhandahåller trafik huvudmannen i ett sådant fall ett nät för transporter och omfattas därför av bestämmelserna i försörjningsdirektivet och försörjningslagen. Ändringen innebär att bestämmelsen publika nät i form av transporter bringas i överensstämmelse med bestämmelserna om fasta nät avseende gas, värme, el och vatten, som omfattar såväl tillhandahållande som drift av nät. Vidare tydliggör ändringen att sådana upphandlande enheter som förvaltar ett transportnät utan att själv tillhandahålla transporttjänster omfattas av försörjningsdirektivet. Regeringen delar således utredningens uppfattning att en trafik huvudmans verksamhet att upprätthålla viss trafik skall omfattas av försörjningslagen.

Enligt länsrättens mening framgår det således av förarbetena till lagändringen att lagen (1992:1528) om offentlig upphandling från den 1 januari 2008, såvitt är av intresse i förevarande mål, ersatts av lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningslagen). Beträffande upphandlingar som har påbörjats efter den 1 januari 2008 tillämpas således försörjningslagen.

Enligt 1 kap. 24 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, LUF, skall upphandlande

enheter behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar skall vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

I förevarande upphandling har Länstrafiken i anbudsunderlag angett att upphandlingen genomförs som öppen upphandling ”enligt 5 kap. lagen om offentlig upphandling” och vidare beträffande värdering av anbud att Länstrafiken kommer att anta det anbud som är ekonomiskt mest fördelaktigt med hänsyn till angivna kriterier vilkas inbördes vikt anges jämte poängsättning av kriterierna.

Av 12 kap. 1 § LUF framgår att ett alternativ för tilldelning av kontrakt kan vara att den upphandlande enheten skall anta det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga för den upphandlande enheten. Vid bedömningen av vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga, skall enheten ta hänsyn till olika kriterier som är kopplade till föremålet för kontraktet. En upphandlande enhet skall i annonsen om upphandlingen eller i förfrågningsunderlaget ange vilken grund för tilldelning av kontraktet som kommer att tillämpas.

I 12 kap. 2 § LUF anges att den upphandlande enheten skall ange hur sådana kriterier som avses i 12 kap. 1 § kommer att viktas inbördes vid bedömningen av vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga. Kriterieviktningen eller prioritetsordningen skall anges i annonsen om upphandling, i ansökningsinbjudan eller i förfrågningsunderlag.

I 9 kap. LUF finns regler om kommunikation, information och dokumentation. Beträffande rättelse av fel, förtydligande och komplettering anges i 9 kap. 8 § följande. En upphandlande enhet får tillåta att en anbudssökande eller anbudsgivare rättar en uppenbar felskrivning eller felräkning eller något annat uppenbart fel i anbudsansökan eller anbudet. Enheten får begära

att en anbudsansökan eller ett anbud förtydligas eller kompletteras om det kan ske utan risk för särbehandling eller konkurrensbegränsning. Enheten får också begära att en leverantör förtydligar eller kompletterar handlingar som getts in och som avses i 10 och 11 kap.

Enligt 16 kap. 1 § LUF får en leverantör som anser sig ha lidit eller kan komma att lida skada enligt 2 § i en framställning till allmän förvaltningsdomstol ansöka om åtgärder enligt den paragrafen. Enligt 16 kap. 2 § LUF skall rätten besluta att upphandlingen skall göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts om den upphandlande enheten har brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 24 § eller någon annan bestämmelse i denna lag och detta har medfört att leverantören lidit eller kan komma att lida skada.

Regeringsrätten har i rättsfallet RÅ 2002 ref 50 prövat frågan om förfrågningsunderlag och tillämpad utvärderingsmodell i visst fall uppfyller de krav som uppställs i LOU i dess då gällande lydelse. Regeringsrätten uttalade därvid att LOU, som bygger på EG-direktiv, inte ger närmare besked om hur ett förfrågningsunderlag skall vara utformat eller hur en utvärderingsmodell skall vara konstruerad utöver vad som kan sägas komma till uttryck i de allmänt hållna bestämmelserna i LOU. Ett förfrågningsunderlag skall vara så klart och tydligt utformat att en leverantör på grundval av detta kan avgöra vad den upphandlande enheten tillmäter betydelse vid upphandlingen och att en utvärderingsmodell skall vara så utformad att den är ägnad att leda till ett rättvisande resultat, dvs. att det anbud som är ekonomiskt mest fördelaktigt antas. Detta följer också av gemenskapsrättens krav på likabehandling, förutsebarhet och transparens. Regeringsrätten anför vidare följande. ”De skiftande förhållanden som förekommer i det ekonomiska livet gör att även förfrågningsunderlag och utvärderingsmodeller som inte är optimalt utformade får godtas under förutsättning att de principer som bär upp lagen om offentlig upphandling inte träds för när.”

Länsrätten gör följande bedömning.

Länstrafiken har i förevarande upphandling i sitt den 18 februari 2008 daterat anbudsunderlag angett att "Upphandlingen utförs som öppen upphandling enligt kapitel 5 Lagen om offentlig upphandling". Upphandlingen borde dock rätteligen ha utförts enligt försörjningslagen LUF. Enligt länsrättens mening framgår det dock av lagbestämmelser och förarbeten, att de bestämmelser i försörjningslagen, LUF, som ersatt bestämmelser i lagen om offentlig upphandling, LOU, såvitt är av intresse i förevarande mål, inte är avsedda att innebära någon väsentlig ändring beträffande förfaranden eller i sak. Mot denna bakgrund anser länsrätten att den omständigheten, att Länstrafiken i sitt anbudsunderlag hänvisat till lagen om offentlig upphandling, i dess lydelse före den 1 januari 2008, inte bör föranleda att den aktuella upphandlingen skall göras om.

Länsrätten konstaterar vidare att det är den upphandlande enheten som bestämmer vilken utvärderingsmodell den önskar använda i en upphandling, så länge det inte strider mot LUF eller de gemenskapsrättsliga grundprinciperna. Av transparens- och likabehandlingsprinciperna följer att den upphandlande enhetens krav och utvärderingsmodell skall ha angivits på ett sätt som är tillräckligt för att varje leverantör med utgångspunkt i förfrågningsunderlaget skall kunna skapa sig en bild av möjligheterna att lägga ett konkurrenskraftigt anbud. Höga krav bör ställas på noggrannhet, tydlighet och transparens i alla delar av ett förfrågningsunderlag även om vissa brister och oklarheter får godtas.

När det gäller förfrågningsunderlaget i den aktuella upphandlingen finner länsrätten att det beträffande kriterium övriga kostnadsfaktorer med viktning 5 procent hade varit till fördel med tydligare utformning av modellavtalet och anbudsformuläret för att klarlägga hur Länstrafiken förutsatte att priser avseende utöknings- och neddragningspriser skulle redovisas. Läns-

rätten finner dock att det med tillräcklig tydlighet framgår av förfrågningsunderlaget att det anbud som bedöms erbjuda lägsta totalpris, vilket baseras på anbudets nettopris och förstärkningspris, anses med viktning procent 95 som det mest fördelaktiga. Anbuderna får således anses jämförbara vad gäller totalpris. Den omständigheten att anbudsgivarna beträffande kriterium övriga kostnadsfaktorer utformat sina anbud på olika sätt får anses bero på brist i tydlighet i förfrågningsunderlaget. Såsom Länstrafiken anfört kunde dock Granbergs Buss högsta pris jämföras med Centrala Buss pris i detta avseende. Enligt länsrättens mening fanns det således inte grund att förkasta Granbergs Buss anbud.

Såvitt framgår av handlingarna synes Centrala Buss, oaktat brist på tydlighet i förfrågningsunderlaget, inför inlämnandet av sitt anbud kommit underfund med den inkonsekvens som modellavtalet var behäftat med och därmed lämnat ett anbud utformat i enlighet med Länstrafikens intentioner. Vid sådana förhållanden har det enligt länsrättens mening inte varit erforderligt att före anbudsvärderingen lämna Centrala Buss information om inkonsekvensen i anbudsunderlaget eller att begära en rättelse av det anbud Centrala Buss lämnat.

Länsrätten gör bedömningen att otydligheterna i modellavtalet och av Länstrafiken begärt rättelse av Granbergs Buss inte är av den art eller omfattning att kraven som uppställs i LUF eller som följer av de gemenskapsrättsliga principerna har åsidosatts.

Frågan i målet är vidare om Centrala Buss till följd av Länstrafikens förfarande har lidit eller kan komma att lida skada. För att bolaget skall anses ha lidit skada eller kan komma att lida skada kan det i och för sig inte krävas att bolaget gör sannolikt att det skulle ha kommit i fråga som leverantör. Av utredningen i målet har dock enligt länsrättens mening inte framkommit annat än att anbudsgivarna bedömts i överensstämmelse med den i förfråg-

ningsunderlaget angivna utvärderingsmetoden. Det som bolaget anfört visar inte att det lidit skada eller kommer att lida skada genom Länstrafikens förfarande i upphandlingen. Länsrätten finner således att det inte föreligger förutsättningar för ingripande enligt 16 kap. 2 § LUF mot upphandlingen. Centrala Buss i Norrbotten ABs framställning skall således lämnas utan bifall.

DOMSLUT

Länsrätten lämnar Centrala Buss i Norrbotten ABs framställning om åtgärd enligt LUF utan bifall.

Länsrättens interimistiska beslut den 29 april 2008 upphör därmed att gälla.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (Dv 3109/1c)



R Hirvelä



HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga länsrättens beslut skall skriva till Kammarrätten i Sundsvall.

Skrivelsen skall dock skickas eller lämnas till länsrätten.

Överklagandet skall ha kommit in till länsrätten 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 skall 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 länsrätten kommit eller det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står länsrättens 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 skall innehålla

1. den klagandes namn, personnummer, yrke, postadress och telefonnummer. Dessutom skall 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 länsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av länsrättens 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 skall vara undertecknad av klaganden eller hans ombud. Adressen till länsrätten framgår av beslutet. Om klaganden anlitar ombud skall denne sända in fullmakt i original samt uppge sitt namn, adress och telefonnummer.