



SÖKANDE

Taxi Vänersborg AB, 556419-0816
Box 305
462 24 Vänersborg

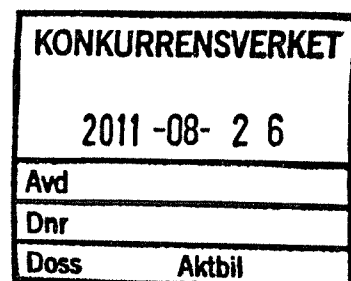
MOTPART

Västtrafik AB, 556558-5873
Styrgruppen
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



DOMSLUT

Förvaltningsrätten avslår Taxi Vänersborg AB:s ansökan om överprövning.

Förvaltningsrättens interimistiska beslut av den 3 juni 2011 upphör därmed att gälla.

Förvaltningsrätten avslår Taxi Vänersborg AB:s yrkande att inhämta yttrande från Konkurrensverket.

BAKGRUND

Västtrafik AB genomför en upphandling (öppet förfarande) avseende transporttjänster för anropsstyrd trafik i Västra Götalands län (VTAB 2012).

Sedan Taxi Vänersborg AB ansökt om överprövning beslutade förvaltningsrätten den 3 juni 2011 att Västtrafik AB inte får ingå avtal innan något annat har bestämts.

YRKANDEN

Taxi Vänersborg AB (bolaget) ansöker om överprövning och anför att kraven som uppställts i förfrågningsunderlaget om att alla personbilar ska vara "miljöbilar" samt att förare får utföra transportuppdrag till och med det år föraren fyller 67 år strider mot de grundläggande principerna i 1 kap 9 § LOU. Till stöd för sin talan anför bolaget i huvudsak följande. Västtrafik AB:s (Västtrafik) krav om miljöbil innebär att bolagets samtliga 17 fordon måste bytas ut innan leasing- och låneavtal löpt ut. Utöver inköp av bilen krävs att den förra bilen avrustas och den nya utrustas med diverse tillbehör vilket innebär kostnader för tiotusentals kronor. Åkare tvingas köpa nya bilar utan att för den skull garanteras körningar. Västtrafiks miljöbilsdefinition missgynnar taxibolag på landsbygd och glesbygd samtidigt som taxibolag verksamma i storstadsregionen med större utbud av alternativa bränslen gynnas. Miljökrav ska vara rimliga i förhållande till vad som upphandlas. Västtrafik har schablonmässigt använt definitionen för miljöbil vid köp av statens bilar. Västtrafik har inte angett ett enda vetenskapligt underbyggt argument till varför man valt den angivna miljödefinitionen i upphandlingen. Professor Per Kågesson, Kungliga Tekniska Högskolan, har i rapport till Expertgruppen för miljöstudier 2011:1 kritiserat miljöbilsbegreppet och framhåller att detta tillåter fordon som är sämre för miljön än medelbilen. Idag körs bolagets samtliga fordon på diesel. Enda fungerande drivmedlet i denna region är diesel beroende på att det endast finns ett fåtal platser där man kan tanka bilen med gas. Uppställt krav innebär att merparten av de långa körsträckorna får köras på bensin vilket torde vara ett sämre miljöalternativ än diesel. Samtliga bilar har även automatlåda och två fordon har fyrhjulsdrift. Arbetet kräver automatlåda men endast ett fåtal miljöbilar har sådan utrustning. Vidare saknas möjlighet att använda

fordon med fyrhjulsdrift. Drägliga arbetsförhållanden och funktionsdugliga fordon för svåra väder- och vägförhållanden är ett måste. Västtrafiks krav på miljöbilar riskerar att medföra att flera åkare tvingas avveckla sin verksamhet. Detta kommer i sin tur att medföra längre transportsträckor då körningarna måste utföras av bilar från andra orter. Det gagnar inte miljön. Konkurrensverket framhåller att miljökrav ska vara proportionerliga så att små företags deltagande i upphandlingar inte försvåras. Förordning om inköp av statens bilar reglerar myndigheters inköp av fordon. Taxichaufförer torde vara undantagna från denna förordnings tillämpningsområde. Västtrafiks krav har inte ett naturligt samband med och står inte i rimlig proportion till det som upphandlas. Kraven som ställs är inte lämpliga och nödvändiga för att uppnå syftet. Sammantaget vidhålls att en utfasning under en övergångsperiod av befintliga fordon ska ske så att investeringar kan möjliggöras i ny teknik samt lokala anläggningar för gas. De krav som uppställts utifrån den angivna miljöbilsdefinitionen torde betraktas som diskriminerande och oproportionella och är inte motiverade vare sig från ekonomiska eller miljömässiga utgångspunkter. Vad gäller **ålderskravet** tvångspensionerar Västtrafik egenföretagare vid 67 års ålder. Det saknas fog för ålderkravet och kravet är diskriminerande. Nuvarande lösning med läkarintyg bör kvarstå. - Bolaget har vidare anfört att det önskar att yttrandet inhämtas från konkurrensverket.

Västtrafik AB (Västtrafik) anser att ansökan ska avslås och anför i huvudsak följande. Vare sig det i upphandlingen uppställda kravet vad avser miljöbilar eller det beträffande förarnas ålder står i strid med gällande upphandlingsregler. Den 26 februari 2010 antogs en handlingsplan som bl.a. syftar till att fasa ut fossila bränslen i den trafik som handlas upp av Västtrafik. Detta ska uppnås genom användning av energisnåla fordon och fordon som framförs med förnybara drivmedel samt genom sparsam körning. I denna upphandling har använts en definition av miljöfordon som gör det möjligt att utföra uppdrag med såväl fordon som drivs med fossila bränslen

som med etanolbilar och gasbilar. Enligt genomförd marknadsundersökning av fordonsutbudet finns flera alternativ av fordon och bränslen som kan användas i uppdraget. I samma undersökning analyserades tankningsmöjligheterna. Alla anbudsgivare måste uppgradera sina fordonsparker för att kunna uppfylla kraven i upphandlingen. Merkostnaderna för att investera i en miljöbil istället för ett annat fordon är marginella. Sådana kostnadsökningar innebär inte att det skulle vara otillåtet att uppställa de krav som uppställts. Något krav på att fordon ska ha fyrhjulsdrift finns inte i upphandlingen. Kraven i upphandlingen avser fordonen och inte bränsleanvändningen vilket möjliggör för anbudsgivaren att använda bensin som drivmedel även om det ur ett miljöperspektiv inte är önskvärt att så sker. Det finns inte heller något krav på att fordonen ska tankas med gas. Klausulen om förändring finns med för att göra det möjligt att utvidga definitionen om den statliga miljöbilsdefinitionen ändras så att ytterligare fordon blir tillåtna. Det uppställda miljökravet är relevant och tillåtet. Kravet är på intet sätt diskriminerande utan är lika för alla anbudsgivare. En ny lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster gäller från och med den 1 juli 2011 (SFS 2011:846). I propositionen till lagen (prop. 2010/11:18) anges bl.a. att de nya bestämmelserna inte utgör någon ändring av gällande regler rörande tekniska specifikationer, d.v.s. 6 kap LOU resp. LUF. I de fall miljökrav uppställs kan den s.k. Miljöbilsförordningen (förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheternas bilar och bilresor) tillämpas. Det är denna förordning som hänvisas till i förfrågningsunderlaget. Även om den nya lagen inte i dagsläget är omedelbart tillämplig på den aktuella upphandlingen av anropsstyrd trafik så framgår av uttalandet i propositionen tydligt att nämnd förordning är lämplig att användas när miljökrav ställs enligt 6 kap. LOU. Vad gäller **ålderkravet** har gjorts en justering av kravet som numera innebär att förare får utföra transportuppdrag till och med det år föraren fyller 67 år. Dispens för äldre förare kan därefter ges efter inlämnande av läkarintyg avsett för ansökan om taxiförarlegitimation. Med denna justering vad avser ål-

derskravet bedöms bolagets invändning beträffande detta inte längre relevant.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser

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.

I 6 kap. 1 – 3 §§ LOU finns bestämmelser om tekniska specifikationer. Av 3 § första stycket framgår att en upphandlande myndighet får ange de tekniska specifikationerna som prestanda- eller funktionskrav. I dessa krav kan miljöegenskaper ingå. Kraven ska vara så formulerade att föremålet för upphandlingen klart framgår.

I 16 kap. 1 § LOU anges att en leverantör som anser sig ha lidit skada eller kan komma att lida skada i en framställning till allmän förvaltningsdomstol får ansöka om åtgärder enligt paragrafen. I 5 § anges att om den upphandlande myndigheten har brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i den lagen 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 gjorts.

Förvaltningsrätten gör följande bedömning.

Formellt

Under handläggningen i förvaltningsrätten har Taxi Vänersborg AB återkallat sin ansökan om överprövning för att därefter inkomma med ett åter-

tagande av återkallelsen. Eftersom bolaget har återtagit sin återkallelse innan beslut om avskrivning har meddelats föreligger inte hinder mot att fortsatt handlägga målet (jfr RÅ 1994 ref. 77).

Förvaltningsrätten anser att målet kan upptas till avgörande utan att yttrande inhämtas från Konkurrensverket.

I sak

Det står en upphandlande myndighet fritt att bestämma hur ett förfrågningsunderlag ska utformas och vilken utvärderingsmodell den önskar använda i en upphandling så länge det inte strider mot LOU. För att leverantörerna ska ges samma förutsättningar för anbudsgivning måste förfrågningsunderlaget emellertid vara så klart och tydligt formulerat att det med utgångspunkt i underlaget ska gå att skapa sig en bild av möjligheterna att lägga ett konkurrenskraftigt anbud.

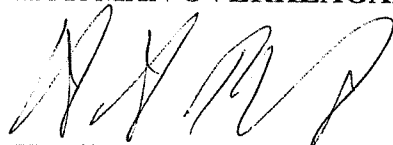
I mål om ingripande enligt LOU gäller som huvudprincip att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart sätt ska ange på vilka omständigheter han grundar sin talan och att domstolens prövning är begränsad till de grunder som parten har åberopat (se RÅ 2009 ref. 69).

Vad gäller ålderskravet har Taxi Vänersborg AB anfört att det saknas fog för det uppställda kravet, att kravet är diskriminerande och att den nuvarande lösningen med läkarintyg bör kvarstå. Efter den justeringen av ålderskravet som Västtrafik gjort har bolaget inte närmare yttrat sig i denna del. Vad bolaget anfört ger inte stöd för att ålderskravet strider mot någon bestämmelse i LOU.

Bolaget har anfört att kravet i upphandlingen på miljöbilar är oproportionerligt och missgynnar taxiföretag som bedriver sin verksamhet på landsbygden. Som ovan angetts kan den upphandlande myndigheten t.ex. ta mil-

jöhänsyn genom att i förfrågningsunderlaget ställa krav beträffande produktens miljöegenskaper. Förvaltningsrätten finner att de antagna skallkraven avseende miljöbil har en objektiv utformning och inte är av sådan art att de endast kan uppfyllas av en enda eller ett fåtal leverantörer. Kravet framstår inte heller som godtyckligt eller uppenbart osakligt (jfr Högsta förvaltningsdomstolens dom RÅ 2010 ref. 78). Miljöbilskravet är därmed förenligt med principerna i LOU. Vad Taxi Vänersborg AB i övrigt anfört medför inget annat ställningstagande. I enlighet med ovan anförda ska bolagets ansökan om överprövning följaktligen avslås.

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



Henrik Brüsin

