

PM 2 2023-04-03 SLUTLIG BEDÖMNING

**Fråga om direkttilldelning av avtal för taxitransporter (otillåten direkttilldelning).**

*Ett regionalt kollektivtrafikföretag har tecknat kontrakt om samhällsbetalda taxitransporter (skolskjuts m.m.) till ett företag, trots att detta inte kvalificerat sig i enlighet med uppställda krav för att överhuvudtaget få delta med anbud.*

Det regionägda kollektivtrafikföretaget Västtrafik AB (nedan Västtrafik)<sup>1</sup> tecknade den 25 maj 2021 tre separata "Avtal Transporttjänster 2022" (nedan Trafikavtalen)<sup>2</sup> direkt med ett taxiföretag (nedan Taxibolaget). Avtalen avser köp av vägtransporttjänster (serviceresor)<sup>3</sup> inom olika trafikområden, kallade "Paket",<sup>4</sup> från tidpunkten för undertecknande fram till och med den 20 juni 2026.

Trafikavtalen har tilldelats inom ramen för en upphandling<sup>5</sup> där det som ett obligatoriskt krav angavs att anbudssökande, för att överhuvudtaget tillåtas delta med anbud i upphandlingen, ska ha kreditvärdighet hos Upplysningscentralens företagsupplysning (UC) utvisande minst riskklass tre.<sup>6</sup> Vidare anges att anbudssökande som inte fullgjort sina skyldigheter avseende betalning av skatter eller socialförsäkringsavgifter kommer, om det inte bedöms oproportionerligt, att uteslutas från deltagande i upphandlingen.<sup>7</sup> Av en korresponderande föreskrift i Trafikavtalen följer att dessa kan sägas upp om leverantören vid ingåendet eller senare inte har fullgjort sina skyldigheter avseende skatter eller socialförsäkringsavgifter.<sup>8</sup>

Upphandlingen handlades i ett *förhandlat förfarande med föregående annonsering*, där enbart leverantörer som kvalificerat sig enligt angiven kravspecifikation skulle bjudas in att lämna anbud.<sup>9</sup> I samband med upphandlingens kvalifikationsprövning beslutade Västtrafik att diskvalificera totalt 14 anbudssökande, eftersom dessa inte bedömdes uppfylla de för deltagande obligatoriska kraven.<sup>10</sup>

Vid prövningen uppmärksammades bland annat att Taxibolaget endast hade kreditvärdighet hos Upplysningscentralens företagsupplysning (UC) motsvarande riskklass 2 och därmed bedömdes ha en "hög risk" att hamna på obestånd inom ett år.<sup>6</sup> Taxibolaget uppfyllde därmed inte kravet på minst riskklass UC 3.

<sup>1</sup> Västtrafik AB (org.nr. 556558-5873) bildades den 9 juli 1998 och registrerades av dåvarande Patent- och registreringsverket (numera Bolagsverket) den 21 augusti samma år. Nuvarande firma registrerades samtidigt. Gällnade bolagsordning registrerades den 27 juni 2014, enligt vilken bolaget har till föremål för verksamheten att "... inom Västra Götalands län tillhandahålla alla typer av kollektivtrafik inklusive fartygstrafik samt övriga persontransporttjänster som kommuner och landsting ska svara för samt att fullgöra uppgifter som har anknytning härtill. Bolagets syfte är att för Västra Götalands läns landsting fullgöra uppgifter med anledning av landstingets roll som regional –kollektivtrafikmyndighet. Härmed avses att från landstinget få befogenheten att upphandla samt ingå avtal om allmän trafik med kollektivtrafikföretag. Ändamålet med bolaget omfattar även upphandling och tillhandahållande av övriga personaltransporttjänster som kommuner och landsting ska svara för samt att i övrigt fullgöra uppgifter inom trafikområdet som överlämnas från landstinget". Västtrafik helägs av Västra Götalandsregionen.

<sup>2</sup> De Trafikavtal som här avses är "Avtal Transporttjänster 2022", avseende Paket 24 (dnr. 61-771-21-1), Paket 25 (dnr. 61-772-21-1) och Paket 27 (dnr. 61-774-21-1), samtliga undertecknade den 25 (av Västtrafik) respektive 27 (av Taxibolaget) maj 2021. Något avtal för trafikområdet i Paket 13, som även tilldelats Taxibolaget, tecknades dock inte (se vidare fotnot 13).

<sup>3</sup> Med *serviceresor* avses bland annat färdtjänst, skolresor, sjukresor, anropsstyrd kollektivtrafik, ersättningstrafik och ledsagarservice - se Ansökningsinbjudan, punkten 2.

<sup>4</sup> De trafikområden som ursprungligen tilldelades Taxibolaget är *Paket 13* som omfattar Bengtsfors, Dals-Ed, Färgelanda, Åmål och Melleruds kommuner, *Paket 24* som omfattar Skövde, Tibro, Hjo och Karlsborg, *Paket 25* som omfattar Falköping och Tidaholms kommuner samt *Paket 27* som omfattar Mariestad, Gullspångs och Töreboda kommuner. Något avtal för *Paket 13*, som omfattar Bengtsfors, Dals-Ed, Färgelanda, Åmål och Melleruds kommuner.

<sup>5</sup> Upphandlingen "Transporttjänster 2022" (dnr. 1-352-20) påbörjades den 21 augusti 2020 genom ett meddelande som skickades för annonsering i Europeiska unionens officiella tidning (EUT) och i databasen TED. Upphandlingen genomfördes i ett *förhandlat förfarande med föregående annonsering*. Sista dag att inge anbudsansökan var utsatt till den 2 november 2020 för beslut om val av anbudsgivare den 7 december 2020. Anbud skulle vara inne senast den 15 februari 2021 och slutligen kontraktstilldelning beslutades den 16 april 2021.

<sup>6</sup> Ansökningsinbjudan, avsnitt 4.2.2 (punkten 3 andra stycket). Kravet bygger på klassificering som görs av Upplysningscentralens företagsupplysning (UC) och visar på sannolikheten för att ett företag ska hamna på obestånd (konkurs, utmätning eller företagsrekonstruktion) inom ett år. UC har totalt 5 riskklasser där riskklass 1 har högsta risk och 5 lägsta risk. Riskklass 3 motsvarar "normal risk" medan riskklass 2 motsvarar "hög risk" att hamna på obestånd inom ett år.

<sup>7</sup> Ansökningsinbjudan, avsnitt 4.2.2 (punkten 1 sjätte stycket).

<sup>8</sup> Trafikavtalen, avsnitt 22, punkterna 6 och 7.

<sup>9</sup> Se Ansökningsinbjudan, avsnitt 3.1 första stycket, jfr. 6 kap. 4-11 § LOU.

<sup>10</sup> Bland annat finns det en notering där en anbudsgivare med lägst utvärderingspris (i Paket 21) bedömdes inte kunna tilldelas avtal, eftersom bolaget inte uppfyllde ett i upphandlingsföreskrifterna uppställt kvalifikationskrav (omsättningskrav).

Skälet till Taxibolaget hade så låg klassificeringen var att bolaget inte i rätt tid hade betalat sina skatter och avgifter samt lämnat in sina årsredovisningar för sent. Istället för att diskvalificera Taxibolaget gavs detta möjlighet att lämna en förklaring till sin låga riskklassificering. Taxibolaget svarade då att den bristfälliga klassificeringen berodde på endast tillfälliga omständigheter,<sup>11</sup> varefter Västtrafik beslutade kvalificera bolaget för fortsatt deltagande i upphandlingen. Slutlig kontraktstilldelning beslutades den 16 april 2021, varvid Taxibolaget tilldelades kontrakt inom totalt fyra av upphandlingens trafikområden, motsvarande Paketen 13, 24, 25 och 27.

Sedan denna kontraktstilldelning offentliggjorts ansökte den 26 april 2021 en med Taxibolaget konkurrerande leverantör om överprövning av den del av tilldelningen som avser Paket 13. Till grund för överprövning åberopades att den förklaring Taxibolaget hade lämnat till Västtrafik inte stämmer, utan att bolaget sedan lång tid varit sen med sina betalningar av skatter och socialförsäkringsavgifter m.m, och därför rätteligen skulle ha diskvalificeras från deltagande i upphandlingen.<sup>12</sup>

I beslut av den 3 juni 2021 återkallade Västtrafik sitt tidigare tilldelningsbeslut avseende Paket 13 till Taxibolaget. Av motiveringen framgår bland annat följande.

”Västtrafik har efter meddelandet av tilldelningsbeslutet daterat den 16 april 2021 uppmärksammat vissa brister i det anbud som har lämnats av [Taxibolaget]. Bristerna innebär att anbudet inte uppfyller alla krav i upphandlingen och därför rätteligen skulle ha förkastats. Mot denna bakgrund återkallas tilldelningsbeslutet daterat den 16 april vad avser paket 13 samt förkastas Taxibolagets] anbud vad avser det paketet”.<sup>13</sup>

Överprövningsmålet avskrevs därefter av domstolen.<sup>14</sup> Någon motsvarande återkallelse beslutades dock inte avseende de övriga tre Trafikavtal som tilldelats Taxibolaget, gällande Paketen 24, 25 och 27, för vilka kontrakt ingicks mellan Västtrafik och Taxibolaget den 27 maj 2021.

En annan med Taxibolaget konkurrerande leverantör har sökt att få Västtrafiks avtal med Taxibolaget avseende Paket 27 ogiltigförklarat<sup>15</sup> samt ansökt om stämning med krav på upphandlings-skadestånd gentemot Västtrafik.<sup>16</sup>

Upphandlingens kontraktsvärde överskrider gällande tröskelvärdet<sup>17</sup> för offentlig upphandling.

<sup>11</sup> Taxibolaget inkom den 16 november 2020 med en ”Komplettering till ansökan om transporttjänster 2022”, där bolaget förklarade sin sena årsredovisning med att bolagets anlitade redovisningsperson var orolig för Covid-19 efter att dennes sambo blivit allvarligt sjuk. För sent betalade skatter och avgifter förklarades med en förändrad tidpunkt för skatteredovisningen - från kvartals- till månadsredovisning - sedan bolagets omsättning kommit att överstiga beloppsgränsen 40 Mkr. Bolaget hade därför missat när skatter och avgifter skulle vara insatta på skattekonto.

<sup>12</sup> Bland annat visade det sig att Taxibolaget hade varit sen med sina årsredovisningar de senaste nio räkenskapsåren (2011/12 — 2019/20), varför den förklaring bolaget lämnat Västtrafik inte är godtagbar. Vidare hade Taxibolaget betalat moms, skatter och sociala avgifter för sent under samtliga de senaste fjorton räkenskapsåren (2004/05 — 2019/20), varvid förklaringen — att de för sent betalade skatterna och avgifterna hade berott på förändrad tidpunkt för skatteredovisningen när bolagets omsättning kom att överstiga 40 Mkr — är direkt felaktig, eftersom bolagets omsättning för första gången kom att överstiga detta belopp redan räkenskapsåret 2015/16 – se aktbilagorna 1 och 26 i Förvaltningsrätten i Jönköpings mål nr. 2218-21 jämte därtill åberopad skriftlig bevisning i form av ingivna årsredovisningshandlingar; se aktbilagorna 6-7 (som ingavs i målet den 26 april 2021) samt 27-43 (som ingavs den 21 maj 2021).

<sup>13</sup> Västtrafik, beslut av den 3 juni 2021 ”Återkallelse av Tilldelningsbeslut meddelat den 16 april 2021 och beslut om ny tilldelning” (dnr. 1-352-20).

<sup>14</sup> Förvaltningsrätten i Jönköping, beslut av den 9 juni 2022 i mål nr. 2218-21.

<sup>15</sup> Leverantören ansökte i oktober 2021 om överprövning med yrkande om ogiltighet av avtal. Möjligheten att klaga på själva tilldelningen hade vid denna tid redan hunnit löpa ut, men leverantören ville få prövat om den avvikelse som förekommit i förhållande till upphandlingens kvalifikationskrav gjorde att det vid tilldelningen uppkommit ett nytt (annat) avtal än det som ursprungligen upphandlats och om detta avtal i så fall kunde förklaras ogiltigt. Därigenom kunde fortsatt upphandlingsskada begränsas, genom att Västtrafik gavs möjlighet att civilrättsligt frigöra sig från avtalet med Taxibolaget. Ogiltighetstalan avsåg emellertid av förvaltningsrätten, som angav att en eventuellt felaktig tillämpning av ett krav i en upphandling inte innebär att kontraktet har ändras. Detta gäller enligt rätten även om kravet utgör ett grundläggande kvalificeringskrav och även om den eventuellt felaktiga tillämpningen görs med insikt om att det rör sig just om en felaktig tillämpning – se Förvaltningsrätten i Jönköping, dom av den 24 januari 2022 i mål nr. 5390-21.

<sup>16</sup> Pågående handläggning vid Skaraborgs tingsrätt, i mål nr. 2075-22, 2284-22 och 2285-22.

<sup>17</sup> Vad som vid varje tidpunkt utgör gällande tröskelvärden fastställs av Europeiska kommissionen och tillkännages löpande av regeringen jml. 5 kap. 1 § LOU i Svensk författningssamling. Gällande tröskelvärdet för kommunal upphandling av tjänster inom den klassiska sektorn uppgick 2020 och 2021 till 2.197.545 kronor - se regeringens tillkännagivande (2020:8) om tröskelvärden vid offentlig upphandling.

## Rättslig reglering

Med *offentlig upphandling* avses bland annat förfarandet till och med tilldelning av ett kontrakt med ekonomiska villkor som har slutits mellan en eller flera ekonomiska aktörer och en eller flera upphandlande myndigheter och som avser bland annat tillhandahållande av tjänster mot ersättning.

Upphandling som har påbörjats efter den 1 januari 2017 regleras genom lagen (2016:1145) om offentlig upphandling - LOU. Bestämmelserna är en följd av bland annat kraven på etableringsfrihet och fri rörlighet av varor och tjänster enligt artiklarna 18, 49 och 56 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) samt det s.k. LOU-direktivet (2014/24/EU)<sup>18</sup> och syftar till att bland annat skapa lika konkurrensförutsättningar och att motverka korruption i offentlig verksamhet.<sup>19</sup>

Lagen är generellt tillämplig på åtgärder som vidtas av *upphandlande myndigheter* vid anskaffning av tjänster genom tilldelning av offentliga kontrakt.<sup>20</sup> Regionkommunala aktiebolag som tillhandahåller allmännyttiga tjänster utgör som regel sådana upphandlande myndigheter som har att följa lagens bestämmelser.<sup>21</sup>

Bestämmelserna utgår från ett antal grundläggande principer, som oavsett val av förfarande ska iakttas vid offentlig upphandling.<sup>22</sup> Av dessa följer att alla leverantörer<sup>23</sup> ska behandlas likvärdigt och ges lika möjlighet till sådan insyn (öppenhet) att de i konkurrens med varandra kan lämna anbud på samma villkor. Av anslutande praxis från EU-domstolens följer att kravet på likabehandling ska tolkas så att lika situationer inte får behandlas olika och olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling.<sup>24</sup> Alla leverantörer ska ges samma relevanta information vid samma tillfälle.<sup>25</sup> Lagen har även en förtydligande bestämmelse att en upphandling inte får utformas i syfte att begränsa konkurrensen så att vissa leverantörer gynnas eller missgynnas på ett otillbörligt sätt.<sup>26</sup> Enligt vad Högsta förvaltningsdomstolen uttalat i HFD 2012 ref. 48 är det nämligen en av regelverkets viktigaste funktioner att säkerställa leverantörernas lika förutsättningar att kunna lämna konkurrenskraftiga anbud.

En upphandlande myndighet får inte i efterhand frångå de krav och kriterier som har ställts upp i en upphandling. Detta gäller oavsett om det rör sig om *kvalifikationskriterier*, som hänför sig till leverantörernas lämplighet att delta med anbud i upphandlingen,<sup>27</sup> eller sådana *utvärderingskriterier* som avser själva anbudet och dess innehåll.<sup>28</sup> Prövningen av förekommande krav och kriterier kan genomföras simultant, men dock i en sådan ordning att enbart leverantörer som kvalificerar sig får gå vidare till att få sina anbud prövade för möjlig kontraktstilldelning. Vid ett *förhandlat förfarande med föregående annonsering* är prövningen däremot uppdelad i två separata faser, som tidsmässigt skiljer sig från varandra. I den första fasen får alla leverantörer delta med intresseanmälan om att lämna anbud (anbudsansökan). De ska i så fall styrka att de uppfyller de särskilda kvalifikationskrav som den upphandlande myndigheten har begärt för urvalet.

<sup>18</sup> Europaparlamentets och Rådets direktiv (2014/24/EU) av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG – LOU-direktivet.

<sup>19</sup> Se bland annat betänkandet SOU 2018:44, avsnitt 7, ”Ett regelverk som motverkar korruption”, s. 233 ff. jämte där angivna rättskällor.

<sup>20</sup> Se 1 kap. 2 och 15 § LOU.

<sup>21</sup> Se legaldefinitionen i 1 kap. 18 och 22 § LOU.

<sup>22</sup> Se 4 kap. 1 § LOU samt justitierådet Nords särskilda tillägg i HFD 2018 ref. 60.

<sup>23</sup> *Leverantörer* är enligt 1 kap. 16 § LOU företag som är verksamma med att på marknaden tillhandahålla varor, tjänster eller byggtreprenader.

<sup>24</sup> Se bland annat EU-domstolens dom i de förenade målen *Fabricom* (C-21/03 och C-34/03), EU:C:2005:127, p. 27.

<sup>25</sup> Prop. 2006/07:128, s 132, samt EU-domstolens domar i *Succhi di Frutta* (C-496/99), EU:C:2004:236, pp. 108-111, *SIAC Construction* (C-19/00) EU:C:2001:553, p. 42 och i *Cartiera dell'Adda* (C-42/13) EU:C:2014:2345, p. 44, se även domstolens avgörande i *Connexion Taxi* (C-171/15) EU:C:2016:948, pp. 39 och 40.

<sup>26</sup> Se 4 kap. 2 § LOU.

<sup>27</sup> Se 14 kap. LOU.

<sup>28</sup> Se 16 kap. LOU.

Efter genomförd kvalifikationsprövning ska myndigheten sedan i en avslutande fas bjuda in sådana leverantörer som kvalificerat sig för att lämna anbud. Anbuderna ska ligga till grund för efterföljande förhandlingar, varefter myndigheten slutligen ska tilldela kontraktet till den som har lämnat det i enlighet med utvärderingskriterierna mest fördelaktiga anbudet.<sup>29</sup>

En leverantör som inte uppfyller de för upphandlingen ställda kvalifikationskraven får således inte bjudas in lämna anbud och än mindre tilldelas kontrakt i upphandlingen.

Fel och brister som har uppkommit i en upphandlings kvalifikationsfas eller vid beslut om tilldelning kan göras till föremål för rättslig överprövning i domstol. Sådan talan kan i första hand framföras av leverantörer som därigenom anser sig ha lidit eller kunna komma lida skada. Ansökan om överprövning ska inges till domstolen inom en frist av mellan tio och femton dagar räknat från att en underrättelse om tilldelning har skickats.<sup>30</sup>

Alternativt kan ett redan tecknat avtal ogiltigförklarats om innehållet har kommit att medföra en väsentlig förändring jämfört med det som upphandlingen ursprungligen utlysts för. Sådan talan ska väckas senast sex månader från det att avtalet slöts.<sup>31</sup>

En upphandlande myndighet som inte har följt bestämmelserna i LOU kan också tvingas att ersätta den skada som därigenom uppkommit för en leverantör, om åsidosättandet menligt har påverkat leverantörens möjligheter att tilldelas kontraktet. Rätten till ett sådant upphandlingsskadestånd ska beräknas enligt principen för s.k. positivt kontraktsintresse vid exempelvis konstaterad kontraktsförlust, men inbegriper även möjlighet till ersättning för s.k. negativt kontraktsintresse för kostnader som leverantören har haft för att förbereda anbud och i övrigt delta i upphandlingen. Sådan talan ska väckas vid allmän domstol inom en frist av ett år räknad från den tidpunkt då avtal har slutits eller avtalet eljest förklarats ogiltigt genom ett avgörande som har fått laga kraft.

## Yttrande

Västtrafik har i ett yttrande över en promemoria med en preliminär bedömning som upprättats i ärendet sammanfattningsvis anfört följande. Västtrafik delar inte den uppfattning som Konkurrenskommissionen förmedlar genom promemorian. Västtrafik har vid tidpunkten för kvalifikationen, tilldelningen och avtalstecknandet med Taxibolaget, med hänsyn till då tillgängligt underlag, bedömt att Taxibolaget uppfyllt samtliga krav i upphandlingen. Konkurrerandleverantörens ansökan om överprövning och dess innehåll förändrade inte Västtrafiks bedömning. Som Konkurrenskommissionen själv noterat återkallade Västtrafik tilldelningsbeslutet avseende Paket 13 efter att avtal ingåtts avseende Paket 24, 25 och 27. Den 25 maj 2021, när avtalen ingicks, bedömdes det inte föreligga något upphandlingsrättsligt hinder mot att göra det. Konkurrenskommissionen bör enligt Västtrafik invänta dom i den process som pågår för att kunna göra en fullständig och objektiv bedömning och beskrivning av den aktuella situationen.

---

<sup>29</sup> Se 6 kap. 4 § och 1 kap. 8 § LOU.

<sup>30</sup> Se 20 kap. 1 och 4 § LOU. Om underrättelsen har skickats med ett elektroniskt medel, får den upphandlande myndigheten inte ingå avtal (avtalsspärr) förrän 10 dagar har gått från det att underrättelsen skickades. Har underrättelsen istället skickats på annat sätt än med ett elektroniskt medel till någon anbudssökande eller anbudsgivare, får avtal inte ingås förrän 15 dagar har gått från utskickandet.

<sup>31</sup> Se 20 kap. 13 § och 17 § LOU. Om den upphandlande myndigheten har publicerat tilldelningen i en registrerad annonsdatabas eller skriftligen underrättat eventuella anbudssökande eller anbudsgivare om att avtalet har slutits ska talan istället väckas inom en frist av 30 dagar från det att publiceringen har skett eller underrättelsen har skickats.

### Slutlig bedömning

Konkurrenskommissionen är en oberoende expertgrupp som uppmärksammar och motverkar fall där offentliga organ genom överträdelse av lag, genom subventioner eller genom att blanda samman myndighetsutövning med annan verksamhet, snedvrider konkurrensen.

Västtrafik utgör en sådana upphandlande myndighet som är skyldig att iaktta bestämmelserna i LOU. Enligt kravet på likabehandling får lika situationer inte behandlas olika och olika situationer inte behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling. Den upphandlande myndigheten får exempelvis inte för viss leverantör efterge obligatoriska krav och kriterier som har uppställts i upphandlingen. En leverantör som inte uppfyller ställda kvalifikationskrav ska överhuvudtaget inte få sitt anbud upptaget till anbudsprövning och värdering; än mindre få anbudet antaget vid slutlig kontraktstilldelning.

Av utredningen i ärendet framgår att Västtrafik har ställt obligatoriska krav om att endast leverantörer som har fullgjort sina skyldigheter avseende betalning av skatter eller socialförsäkringsavgifter och även i övrigt uppfyller minst UC riskklass 3 ska kunna komma ifråga som anbudsgivare. Taxibolaget uppfyller inte detta krav, men har till Västtrafik upp-givit att detta endast beror på tillfälliga omständigheter. Bolaget har därefter bjudits in till anbudsgivning och fått sitt anbud antaget för Paketerna 13, 24, 25 och 27.

Genom överprövningsansökan som gavs in till förvaltningsrätten den 26 april 2021 har Västtrafik uppmärksammats på att Taxibolaget lämnat vilseledande uppgifter. Bolaget har enligt återkommande revisorsanmärkningar varit sen med sina årsredovisningar under de senaste nio räkenskapsåren och även för sent betalat in moms och övriga skatter och sociala avgifter under de senaste fjorton räkenskapsåren. De brister i redovisningen som har legat till grund för Taxibolagets låga riskklassificering hänför sig således inte till enbart tillfälliga omständigheter.

Såvitt framkommit har Västtrafik även beslutat återkalla den kontraktstilldelning som avser det överprövade Paket 13, med återopande av att man har ”*uppmärksammat vissa brister i det anbud som har lämnats av [Taxibolaget]. Bristerna innebär att anbudet inte uppfyller alla krav i upphandlingen och därför rätteligen skulle ha förkastats*”. Eftersom det rör sig om brister vid den grundläggande kvalifikationsprövningen avser dessa Taxibolagets förutsättningar att överhuvudtaget vara med och lämna anbud i upphandlingen. Västtrafik skulle därför aldrig upptagit Taxibolagets anbud till slutlig prövning och än mindre tilldelat bolaget kontrakt i upphandlingen. Trots detta har Västtrafik valt att förkasta Taxibolagets anbud endast avseende Paket 13 och sedan låtit tilldelningen kvarstå oförändrad för de övriga trafikområden som omfattar Paketerna 24, 25 och 27.

Västtrafik har genom den överprövningsprocess som inleddes redan i slutet av april 2021, och således i god tid före avtalstecknandet den 25 maj 2021, uppmärksammats på att Taxibolaget inte uppfyller ställda kvalifikationskrav. Genom att bortse från att Taxibolaget brutit i sin obligatoriska kravuppfyllelse och istället fullfölja kontraktstilldelningen med bolaget avseende Paketerna 24, 25 och 27 har Västtrafik brutit mot de bestämmelser i LOU som bland annat syftar till att främja likabehandling och konkurrens samt motverka korrupcion i offentlig verksamhet. Det finns därför anledning att rikta allvarlig kritik mot Västtrafik som uppenbarligen behöver se över sina upphandlingsrutiner. Västtrafik riskerar efter domstols prövning även att få betala upphandlingsskadestånd till den eller de leverantörer som har lidit skada till följd av de påtalade överträdelserna.