



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN**  
**I MALMÖ**  
 Avdelning 1

**DOM**  
 2014 -03- 14  
 Meddelad i  
 Malmö

Mål nr  
 11846-13

**KONKURRENSVERKET**

2014 -03- 17

Avd

Dnr

KSnr

Aktbil

**SÖKANDE**

Bergkvarabuss AB, 556294-9973  
 Box 853  
 391 28 Kalmar

Ombud: Advokat Magnus Myrbäck och jur. kand. Andréa Rosengren  
 Setterwalls Advokatbyrå AB  
 Box 4501  
 203 20 Malmö

**MOTPART**

Region Skåne, 232100-0255  
 291 89 Kristianstad

Ombud: Advokat Herman Ehrenstjärna Sahlin  
 Advokatfirman Lindmark Welinder AB  
 Kungsgatan 2C  
 223 50 Lund

**SAKEN**

Överprövning enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF)

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår Bergkvarabuss AB:s yrkande om ingripande enligt LUF.

Dok.Id 189934

**Postadress**  
 Box 4522  
 203 20 Malmö

**Besöksadress**  
 Kalendegatan 6

**Telefon**  
 040-35 35 00  
**E-post:** forvaltningsrattenimalmo@dom.se

**Telefax**  
 040-97 24 90

**Expeditionstid**  
 måndag – fredag  
 08:00-16:00

## BAKGRUND

Region Skåne genomför, genom sin förvaltning Skånetrafiken, en upphandling av busstrafik (dnr 414/2012 018) med förhandlat förfarande. Upphandlingen omfattar fyra trafikuppdrag (Hässleholm stad och region, Nordväst 2014, Landskrona stad samt Österlen Tomelilla). Enligt tilldelningsbeslut den 13 november 2013 ska avtal avseende busstrafik för Trafikuppdrag Nordväst 2014 tilldelas Nobina Sverige AB (nedan Nobina).

**Bergkvarabuss AB** ansöker om överprövning av upphandlingen avseende Trafikuppdrag Nordväst 2014 och yrkar i första hand rättelse på så sätt att en ny utvärdering av inkomna anbud ska genomföras varvid Region Skåne vid dess utvärdering av Nobinas anbud ska beakta att en tredjedel av trafiken ska utföras av Nobinas underentreprenör Isaksson/Karlsson. I andra hand yrkas att upphandlingen ska göras om.

**Region Skåne** (nedan Skånetrafiken) motsätter sig bifall till ansökan.

Förvaltningsrätten har i beslut den 30 december avslagit ett yrkande från Bergkvarabuss AB om att förvaltningsrätten ska förelägga Region Skåne att förete kopia av Nobinas anbud i upphandlingen i dess helhet (editionsföreläggande).

## PARTERNAS TALAN

### **Bergkvarabuss AB:**

#### *Användande av underentreprenör*

Upphandlingen har skett i strid med de grundläggande principerna om likabehandling och proportionalitet i 1 kap. 24 § LUF genom att Skånetrafiken vid dess utvärdering av Nobinas anbud inte tagit hänsyn till att en tred-

jedel av trafiken ska utföras av en underentreprenör. Denna brist har medfört att Bergkvarabuss lidit eller kan komma att lida skada.

I upphandlingen tillämpas tilldelningsgrunden det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet efter en utvärdering av kriterierna pris och kvalitet. Bergkvarabuss lämnade det lägsta priset. Nobina fick dock den högsta kvalitetspoängen på 5 poäng och Bergkvarabuss fick 4,10 poäng, vilket medförde ett påslag för Bergkvarabuss. Skånetrafiken kom därför fram till att Nobina lämnat det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet och att Bergkvarabuss lämnat det näst bästa anbudet. Vad avser bedömningen av kvalitet har denna varit i allt väsentligt densamma för Nobina och Bergkvarabuss avseende ett flertal kriterier. Då Bergkvarabuss utvärderingspris var lägre än Nobinas och då kvalitetsskillnaderna mellan de båda anbuden var ytterst marginella, skulle Bergkvarabuss troligen ha fått det lägsta jämförelsepriset vid en korrekt utvärdering och därmed tilldelats kontraktet.

En leverantör får enligt 15 kap. 15 a § LUF vid behov åberopa andra företags kapacitet. Leverantören ska då genom att tillhandahålla ett åtagande från företaget eller på annat sätt visa att leverantören kommer att förfoga över nödvändiga resurser när kontraktet ska fullgöras. Bergkvarabuss avser att kontrollera att ett sådant åtagande finns när Bergkvarabuss fått del av Nobinas anbud i dess helhet. En upphandlande enhet får enligt 6 kap. 12 § LUF begära att anbudsgivaren i anbudet anger hur stor del av kontraktet som kan komma att läggas ut på tredje man och vilka underleverantörer som föreslås. Skånetrafiken har begärt sådana uppgifter och ställt krav på att anbudet ska innehålla en redogörelse, så långt möjligt, om vilka väsentliga underentreprenörer som ska användas vid utförandet av uppdraget. Redovisningen ska innehålla en utförlig beskrivning av respektive underentreprenör, de tjänster respektive underentreprenör ska utföra, utbildningsnivå, behörighet och organisation för tjänsternas utförande samt respektive underentreprenörens kvalitetssystem i förekommande fall. Den

upphandlande myndigheten har därmed gett anbudsgivarna en befogad förväntan om att dessa uppgifter ges relevans vid utvärderingen av anbudet, i vart fall i den del som utvärderingen avser utförande av trafikuppdrag som överlåtit till en underentreprenör. Utvärderingskriterierna tar enligt sin ordalydelse sikte på anbudsgivarens samlade anbud och samtlig information som lämnats i anbudet ska därför vara föremål för utvärdering. Enligt punkt 7.1 i förfrågningsunderlaget ska anbud innehålla bl.a. en plan för trafikuppdragets genomförande. Denna genomförandeplan ska innehålla en stor mängd uppgifter som syftar till att detaljerat beskriva hur anbudsgivaren har för avsikt att utföra uppdraget. Kraven är utformade på så sätt att om underleverantörer kommer att anlitas så måste detta beskrivas i genomförandeplanen och därmed även läggas till grund för utvärdering av anbud. Genomförandeplanen ska dock inte lämnas in separat för underentreprenörens del. Däremot bör användandet av underentreprenör och dennas uppfyllande av kvalitetskriterierna med tydlighet redogöras för i relevanta delar av genomförandeplanen.

Skånetrafiken borde vid utvärderingen tagit hänsyn till underentreprenörens genomförande av trafikuppdraget i den samlade bedömningen av Nobinas anbud. Nobina har t.ex. fått full poäng för utvärderingskriteriet 1.1 *"Kvaliteten i Trafikföretaget redogörelse för rekrytering (internt och externt) och utbildning av personal i förberedelsefasen"* med kommentaren omfattande rekryteringsprocess, konkret beskrivning av arbetssätt, analys och kartläggning av kompetensbehov och utbildningsprogram. Någon beskrivning av Isaksson/Karlssons plan för rekrytering och utbildning som kan ligga till grund för sådana slutsatser finns emellertid inte i anbudet. På motsvarande sätt har Nobina fått full poäng beträffande utvärderingskriteriet 2.1 *"Trafikföretagets plan för utbildningsinsatser för ny och befintlig personal"* med kommentaren kompetensinventering för individuella behov, gediget utbildningsprogram, ledarskapsutbildning och kundnära utbildning för samtliga medarbetare. Inte heller beträffande detta kriterium finns det

någon beskrivning av Isaksson/Karlssons verksamhet som kan ligga till grund för sådana slutsatser. På motsvarande sätt förhåller det sig med ett flertal andra kvalitetskriterier. Vid bedömningen av kvalitet måste givetvis beskrivningarna av såväl Nobinas som Isaksson/Karlssons kvalitetssystem utvärderas och poängsättas. Även om Skånetrafiken riktigt har bedömt Nobinas del måste beskrivningen av Isaksson/Karlssons kvalitetssystem bedömas och i tillämpliga delar utgöra en tredjedel av poängen. Istället har Nobina tillgodoräknats hela uppdraget trots att detta endast ska ligga till grund för två tredjedelar av poängen. Detta fel har medfört att Nobina genomgående har fått en för hög poäng vid utvärderingen, vilket står i uppenbar strid med likabehandlingsprincipen samt även strider mot principen om proportionalitet.

Vidare utgör avtalet mellan Nobina och Isaksson/Karlsson ett konkurrensbegränsande samarbete som omfattas av förbudet i 2 kap. 1 § konkurrenslagen (2008:579). Samarbetsavtalet är därför en nullitet och får därför inte beaktas av Skånetrafiken vid utvärderingen av Nobinas anbud. Utan samarbetsavtalet med Isaksson/Karlsson är Nobinas anbud inte komplett och ska förkastas av Skånetrafiken.

#### *Utformningen av förfrågningsunderlaget*

Upphandlingen strider mot principerna om likabehandling, proportionalitet och öppenhet. Utvärderingskriterierna har inte haft ett adekvat samband med upphandlingsföremålet eller i vart fall har de inte varit lämpliga och effektiva. Vidare har det inte varit förutsebart vilka omständigheter Skånetrafiken avsåg att tillmäta betydelse vid utvärderingen. Skånetrafiken har tagit hänsyn till omständigheter som inte framgått av förfrågningsunderlaget. Bristerna har medfört att Bergkvarabuss har fråntagits möjligheten att lämna det för Bergkvarabuss bästa möjliga anbudet och därmed att Bergkvarabuss lidit eller kan komma att lida skada.

Flera av kvalitetskriterierna är utformade på ett sådant sätt att det är kvaliteten på anbudsgivarnas redogörelser eller beskrivningar av metoder eller processer som bedöms och inte metoderna eller processerna som sådana. Det ifrågasätts att den typen av kvalitetskrav har ett adekvat samband med upphandlingsföremålet. I vart fall är de inte lämpliga och effektiva. Rimligtvis borde bedömningen utgå från metoderna eller processerna som sådana och inte anbudsgivarnas särskilda förmåga att beskriva dessa. I detta sammanhang har det även betydelse att poängsättningen är relativ och utgår från det anbud som har den "bästa" beskrivningen. Effekten av den utvärderingsmetoden blir att en anbudsgivare som beskriver kvaliteter som går utöver vad som behövs för uppdragets genomförande får högre poäng än en leverantör som i och för sig har ett mycket bra kvalitetssystem och som gott och väl uppfyller vad som efterfrågas i förfrågningsunderlaget och som anbudsgivare rimligen kan förutse att Skånetrafiken har nytta av. Det är inte förenligt med principen om proportionalitet att en anbudsgivare tilldelas högre poäng till följd av en beskrivning av kvalitet som går utöver vad som krävs eller vad som kommer Skånetrafiken till nytta under utförandet av trafikuppdraget. Det kan inte heller anses förenligt med proportionalitetsprincipen att utvärderingsmodellen – alternativt Skånetrafiken vid sin utvärdering – inte tagit hänsyn till den omständigheten att delar av trafiken ska utföras av ett annat bolag än det som utvärderas. I vart fall har effekten av utvärderingen varit oproportionerlig.

Vid bedömningen av kvalitetskriterium görs en relativ poängsättning mellan anbudsgivarna i förhållande till det anbud som innehåller den "bästa" redogörelsen. Av förfrågningsunderlaget framgår emellertid inte vad i dessa typer av redogörelser som ges betydelse vid utvärderingen. Det har t.ex. inte varit möjligt för anbudsgivarna att förutse att det beträffade kriteriet 1.1 inte skulle vara tillräcklig att redogöra för en omfattande rekryteringsprocess, göra en analys och kartläggning av kompetensbehov samt beskriva ett utbildningsprogram, utan att det skulle komma att få en helt

avgörande betydelse i vilken grad anbudsgivaren konkretiserade beskrivningen av arbets sättet. På motsvarande sätt har det inte varit förutsebart för anbudsgivarna att det beträffade kvalitetskriteriet 2.1 inte skulle vara tillräckligt att beskriva ett gediget utbildningsprogram och en ledarskapsutbildning med en kompetensinventering för individuella behov, utan att det skulle få en helt avgörande betydelse om denna beskrivning inte bara skulle bedömas ha kundfokus, utan även bedömas ha kundnära utbildning för samtliga medarbetare. Det har således varit oklart för anbudsgivarna vad Skånetrafiken skulle komma att tillmäta betydelse vid bedömningen av vilket anbud som bäst beskriver respektive metod eller process. Förfrågningsunderlaget har därmed varit så otydligt beträffande kvalitetskriterierna att det har påverkat anbudsgivarnas möjligheter att lämna ett konkurrensmässigt och väl avvägt anbud.

*Sammanblandning kvalificerings- och utvärderingsfas*

Skånetrafikens utvärderingsmodell är i väsentliga avseenden snarare ägnad att bedöma leverantörernas kapacitet än till att bedöma kvaliteten på den trafik som kommer att utföras. Som exempel på sådana kriterier kan nämnas rekrytering och utbildning av personal, resurser för tidtabellsarbete samt resurser för marknadsföring. Således är Skånetrafikens utvärderingsmodell inte förenlig med 12 kap. 1 § andra stycket LUF eftersom den inte är ägnad att fastställa vilket som är det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet, utan istället innebär en otillåten utvärdering av kvalificeringskriterier. Eftersom utvärderingen medfört att Bergkvarabuss, trots lägre utvärderingspris, inte tilldelats kontrakt har Bergkvarabuss lidit skada.

**Skånetrafiken:**

*Användande av underentreprenör*

Utvärderingsmodellen innehåller inte något kriterium som tar sikte på utvärdering av kvaliteten hos underentreprenör. Enligt villkoren i avtalsmo-

dellen ska underleverantören följa samtliga villkor i förfrågningsunderlaget och huvudentreprenörens anbud. Det är således helt korrekt av Skånetrafiken att inte utvärdera kvaliteten hos Nobinas underentreprenör Isaksson/Karlsson.

Den information som ska lämnas om underentreprenörer enligt p. 7.1 i förfrågningsunderlaget är begränsad i förhållande till all information som ska återfinnas i anbudet. Syftet med att begära in information är att Skånetrafiken ska få en viss grundläggande insyn i underentreprenörens företag. Skånetrafiken har således inte begärt att anbudsgivaren ska lämna ett separat och fullständigt anbud avseende anlitad underentreprenör.

Bilagan Allmänna villkor, som ska vara en del av det kommande avtalet, innehåller bestämmelse att trafikföretaget har rätt att anlita underentreprenör efter Skånetrafikens skriftliga godkännande (punkt 14.6) och om underentreprenör utses med Skånetrafikens godkännande bär trafikföretaget gentemot Skånetrafiken fullt ansvar för att anlitad underentreprenör i samtliga hänseenden utför sitt uppdrag enligt de villkor och förutsättningar som anges i avtalet (punkt 14.7). Anbudet är en del av avtalet enligt Modellavtalet (sista sidan). Nobina har i sitt anbud garanterat att deras underentreprenörer kommer att följa innehållet i Nobinas organisationsdokument. Nobina har också angett att man kontinuerligt och systematiskt kommer att följa upp och säkerställa att deras underentreprenörer levererar i enlighet med Nobinas anbud genom kontroller och uppföljningsmöten.

Bestämmelsen i 15 kap. 15 a § LUF är inte relevant i målet då möjligheten att åberopa annat företags kapacitet är avsedd att kunna användas i samband med kvalificering. Isaksson/Karlsson blev kvalificerade som självständig anbudsgivare, men valde att inte lämna ett eget anbud.



*Utformningen av förfrågningsunderlaget*

Av förfrågningsunderlaget framgår tydligt att det är anbudens innehåll som kommer att utvärderas. Tydliga och konkreta beskrivningar i anbudet ger tydliga och konkreta åtaganden för anbudsgivaren. Skånetrafiken har därvid inte gjort något fel när tydliga och konkreta beskrivningar gett mervärden i poängsättningen. En kvalitetsutvärdering måste ta sikte på de åtaganden om hur trafiken i framtiden ska utföras, vilka anbudsgivaren lämnar i sitt anbud. Det som har utvärderats i upphandlingen är således innehållet i anbuden, dvs. de konkreta åtaganden som anbudsgivarna lämnat i sina anbudshandlingar. Anbudet från vinnande anbudsgivare kommer att utgöra en del av trafikavtalet. Varje gällande trafikavtal följs upp inom Skånetrafikens organisation. Det finns således alltid en koppling mellan inlämnat anbud och den efterföljande levererade trafiken. I detta sammanhang är det av stor betydelse att beskrivningar och redogörelse i anbuden är tydliga och konkreta. Både beskrivningen av en metod/process och metoden/processen som sådan får betydelse vid utvärderingen av anbuden. Utvärderingskriterierna är således adekvata och relevanta. Detsamma gäller den utvärdering som gjorts. Utvärderingen strider inte mot proportionalitetsprincipens krav på effektivitet och adekvans. Vad avser den relativa poängsättningen är åtaganden som går utöver normal kvalitet positivt och ger poäng för mervärden i utvärderingsmodellen. Det är dock inte säkert att åtaganden som går långt över beställarens behov representerar någon ytterligare kvalitet eller att de ger fler poäng. Att presentera en arbetsprocess som är alltför avancerad eller komplex i förhållande till det behov beställaren har kan tvärtom vara omständligt och negativt.

Utvärderingsmodellen är mycket tydlig och transparent. Det är dock varken ett krav enligt LUF eller lämpligt att Skånetrafiken ska redogöra för varje detaljaspekt som kan få betydelse vid utvärderingen. I bestämmelserna för utvärdering av kvalitet (punkterna 10.1-10.3) finns fem delkriterier beskrivna. Under dessa finns en detaljerad beskrivning av totalt tolv un-

derkriterier. För varje delkriterium finns normerande ord (driftsäkerhet, tillförlitlighet, hållbarhet, robusthet). För varje underkriterium finns beskrivande ord (redogörelse för rekrytering, utbildningsinsatser för ny och befintlig personal, beskrivning av planeringsprocessen etc.). De normerande och beskrivande orden sätter ramarna för utvärderingen och anger även vad som har betydelse i poängsättning. Det finns också en detaljerad beskrivning av hur poängsättningen kommer att gå till. Det bestrids att transparensprincipen innebär att varje anbudsgivare i förväg ska kunna veta vilken exakt utvärderingspoäng som dennes anbud kommer att få i utvärderingen. Skånetrafiken kan inte för varje underkriterium beskriva exakt vad som ska värderas och poängsättas. I sådant fall skulle poängen och vinsten med kvalitetsutvärderingen bortfalla. Det ska finnas utrymme för anbudsgivarna att beskriva egna kreativa lösningar utan att Skånetrafiken genom utvärderingsmodellen detaljstyr anbudens innehåll. Att en beskrivning är konkret medför att en anbudsgivare mer ingående beskriver hur de tänker gå tillväga. En sådan beskrivning ökar trovärdigheten att beskrivna rutiner verkligen finns och är implementerade och inte bara är ”ord på ett papper”. Därför väger konkretisering tungt vid utvärderingen och poängskillnaden är motiverad. Den motivering till anbudens kvalitetspoäng som gjorts är en sammanfattning. Den är dock inte uttömmande och det finns olika överväganden bakom det som redovisas i dokumentet.

*Sammanblandning kvalificerings- och utvärderingsfas*

Skånetrafiken har gjort sitt yttersta för att minimera risken för sammanblandning mellan kvalificeringsfasen och utvärderingsfasen. I förfrågningsunderlaget under punkt 10.3.1 anges:

”Vid utvärdering av kvalitet kommer endast tas hänsyn till Trafikföretagets åtaganden och löften i anbudet avseende utförande av Trafikuppdraget samt åtaganden avseende samverkan. Utvärderingen av Trafikföretagets för- och nackdelar i allmänhet kommer inte att ske.”

Syftet med denna skrivning är just att tydliggöra kopplingen mellan upphandlingsföremålet och utvärderingskriterierna. Endast sådant som utgör åtaganden direkt kopplade till upphandlingsföremålet kommer att bli föremål för utvärdering. Samma syfte framgår tydligt av delkriterierna ("Driftsäkerhet i Trafikföretagets plan och system för genomförandet av uppdraget" och "Tillförlitlighet och hållbarhet i Trafikföretagets plan för personalen för uppdraget"). Det är uppenbart att detta inte avser anbudsgivarens förmåga eller kapacitet att genomföra uppdraget utan syftar till att fastställa kvaliteten i de åtaganden anbudsgivaren gör för uppdraget. Även för organisation och resurser framgår av ordalydelsen att utvärderingen avser kvaliteten i genomförandet av uppdraget.

#### SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

##### *Användande av underentreprenör*

Bergkvarabuss gör gällande att Skånetrafiken vid utvärderingen av Nobinas anbud inte tagit hänsyn till att en tredjedel av trafiken ska utföras av en underentreprenör, vilket strider mot principerna om likabehandling och proportionalitet.

Inledningsvis konstaterar förvaltningsrätten att frågan om samarbetsavtalet mellan Nobina och Isaksson/Karlsson är en nullitet på grund av bestämmelser i konkurrenslagen inte kan prövas av förvaltningsrätten.

Av förfrågningsunderlaget framgår att Skånetrafiken ställer sig positiva till anlitandet av underentreprenörer. Vidare framgår att anbudet ska innehålla en redogörelse, så långt möjligt, om vilka väsentliga underentreprenörer som ska användas vid utförandet av uppdraget. Redovisningen ska innehålla en utförlig beskrivning av respektive underentreprenör, de tjänster respektive underentreprenör ska utföra, utbildningsnivå, behörighet och

organisation för tjänsternas utförande samt respektive underentreprenörens kvalitetssystem i förekommande fall. Uppgifterna som ska lämnas om underentreprenörer utgör endast en del av de uppgifter som ska lämnas i anbudet enligt punkten 7.1. De uppgifter som lämnas om underentreprenörer är således inte av samma omfattning som de uppgifter anbudsgivaren ska lämna i sitt anbud. Relevanta delar av anbudet kommer att utgöra en del av avtalet mellan Skånetrafiken och vinnande anbudsgivare. Vidare framgår att det endast är anbudens innehåll som utvärderas.

Enligt förvaltningsrättens mening framgår det tydligt av förfrågningsunderlaget att kvaliteten hos underentreprenörer inte kommer att vara föremål för utvärdering. Det är anbudsgivarens anbud i sig som utvärderas och detta kommer också i relevanta delar att ligga till grund för avtal. Utgångspunkten vid sådant förhållande är att det är anbudsgivaren/avtalsparten som är ansvarig för att avtalet följs, dvs. för att även underentreprenörer uppfyller åtaganden i avtalet. Samtliga anbudsgivare har haft möjlighet att anlita underentreprenörer. Det är också möjligt att anlita underentreprenörer efter avtals ingående. Enligt avtalet bär då trafikföretaget fullt ansvar för att anlita underentreprenör utför sitt uppdrag enligt avtalet. Förvaltningsrätten anser inte att denna utformning av förfrågningsunderlaget strider mot de grundläggande principerna i LUF. Skånetrafiken har därmed inte brutit mot LUF genom att vid utvärderingen av Nobinas anbud inte ta hänsyn till att en tredjedel av trafiken ska utföras av en underentreprenör.

#### *Utformningen av förfrågningsunderlaget*

Av praxis följer att ett förfrågningsunderlag ska 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 ska vara så utformad att den är ägnad att leda till ett rättvisande resultat, dvs. att det anbud som är ekonomiskt mest fördelaktigt an-

tas. Detta följer också av gemenskapsrättens krav på likabehandling, förutsebarhet och transparens (se RÅ 2002 ref. 50). Upphandlande myndigheter har stor frihet att välja vilka tilldelningskriterier som ska tillämpas och vilken relativ vikt dessa ska tillmätas. Även relativa utvärderingsmodeller får användas förutsatt att de grundläggande principerna är uppfyllda.

I det aktuella förfrågningsunderlaget anges att Skånetrafiken kommer att anta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet med hänsyn till kriterierna pris och kvalitet. För utvärdering av kvalitet anges fem delkriterier som vardera har mellan en och fyra underkriterier. Både delkriterier och underkriterier har viktats procentuellt. Delkriterierna avser *"Driftsäkerhet i Trafikföretagets plan och system för genomförande av uppdraget"* (40 %), *"Tillförlitlighet och hållbarhet i Trafikföretagets plan för personalen för uppdraget"* (20 %), *"Driftsäkerhet i Trafikföretagets redogörelse för tidtallsarbete"* (15 %), *"Tillförlitlighet och robusthet i Trafikföretagets plan för lokal marknadsföring"* (15 %) och *"Driftsäkerhet i Trafikföretagets rutiner för säkerställande av driftsäker, hel och ren buss"* (10 %). I förfrågningsunderlaget anges också vilka uppgifter som anbudet ska innehålla, vilka korresponderar med det som utvärderas. Vid poängsättning av kvalitet tillämpas en relativ utvärderingsmodell på så sätt att det bästa anbudet avseende ett underkriterium alltid får fem poäng och övriga anbud får poäng beroende på hur deras kvalitet förhåller sig till det bästa anbudets kvalitet.

Enligt förvaltningsrättens mening har Skånetrafiken på ett tillräckligt klart och tydligt sätt beskrivit vilka kvalitetskriterier som kommer att beaktas vid utvärderingen och hur dessa ska viktas samt hur poängsättningen ska ske. Användandet av en relativ utvärderingsmodell innebär visserligen att värderingen blir beroende av de ytterligare anbud som lämnas, vilket medför att en anbudsgivare inte kan förutse utfallet av värderingen av sitt anbud. I den aktuella utvärderingsmodellen anges dock utförligt vad som

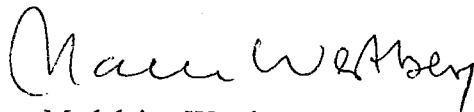
kommer att beaktas vid kvalitetsutvärderingen och vilken betydelse kvalitetskriterierna har. Samtliga anbudsgivare som har kvalificerats för utvärderingsfasen får också anses ha sådan erfarenhet av det aktuella området att de mot bakgrund av förfrågningsunderlaget kan lämna ett konkurrenskraftigt anbud. Förvaltningsrätten anser inte att det av utvärderingen framgår att Skånetrafiken skulle ha tagit hänsyn till omständigheter som inte framgår av förfrågningsunderlaget. De bedömningsgrunder som angetts får anses falla in under de angivna kriterierna. Av förfrågningsunderlaget framgår tydligt att det är själva anbudet som ska utvärderas och inte trafikföretagets för- och nackdelar i allmänhet. Förvaltningsrätten anser inte att denna omständighet innebär att utvärderingskriterierna saknar adekvat samband med upphandlingsföremålet. Sammantaget anser förvaltningsrätten att utformningen av förfrågningsunderlaget inte strider mot principerna i LUF.

*Sammanblandning kvalificerings- och utvärderingsfas*

Bergkvarabuss gör även gällande att kvalificerings- och utvärderingsfasen har sammanblandats på ett otillåtet sätt. Av EU-domstolens avgörande i mål C-532/06 ("Lianakis") framgår att kriterier som huvudsakligen avser vilken erfarenhet och vilka kvalifikationer och resurser anbudsgivaren förfogar över för att säkerställa ett gott utförande av projektet i fråga inte kan anses utgöra utvärderingskriterier. Enligt förvaltningsrättens mening är det inte rimligt att tolka Lianakis-domen som att erfarenhet och kvalifikationer aldrig kan utgöra utvärderingskriterier vid upphandlingar som rör tillhandahållande av tjänster. Avgörande för om sådana kriterier är tillåtna måste vara om det finns en direkt koppling mellan erfarenhet etc. och kvalitetsnivån på det som upphandlas (jfr. Kammarrätten i Göteborgs dom den 7 april 2009 i mål nr 6411-08 och den 20 juli 2009 i mål nr 2295-09)

Enligt förvaltningsrättens mening tar de aktuella kvalitetskriterierna sikte på lösningar avseende det specifika uppdraget att bedriva busstrafik, dvs. föremålet för kontraktet och inte på anbudsgivarens förmåga och kapacitet i allmänhet. Kriterierna har således haft relevans vid bedömningen och identifieringen av det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. Någon sammanblandning av kvalificerings- och utvärderingsfasen har därmed inte skett och anbudsutvärderingen av de nu aktuella delkriterierna kan inte anses ha skett i strid med gällande bestämmelser eller grundläggande upphandlingsprinciper.

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

  
Madeleine Westberg

Anna Löndahl har föredragit målet.



# SVERIGES DOMSTOLAR

## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Göteborg. **Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.**

Överklagandet ska ha kommit in till förvaltningsrätten **inom tre veckor** från den dag då klaganden fick del av beslutet. Om beslutet har meddelats vid en muntlig förhandling, eller det vid en sådan förhandling har angetts när beslutet kommer att meddelas, ska dock överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag domstolens beslut meddelades. Tiden för överklagandet för offentlig part räknas 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 ska kunna tas upp i kammarrätten fordras att **prövningstillstånd** meddelas. Kammarrätten lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står förvaltningsrättens 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 ska innehålla**

1. Klagandens person-/organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer

till bostaden och mobiltelefon. Adress och telefonnummer till klagandens arbetsplats ska också anges samt eventuell annan adress där klaganden kan nås för delgivning. Om dessa uppgifter har lämnats tidigare i målet – och om de fortfarande är aktuella – behöver de inte uppges igen. Om klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-postadress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges. Om någon person- eller adressuppgift ändras, ska ändringen utan dröjsmål anmälas till kammarrätten.

2. den dom/beslut som överklagas med uppgift om förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för en begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens dom/beslut som klaganden vill få till stånd,
5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Adressen till förvaltningsrätten framgår av domen/beslutet.

I mål om överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling eller lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens dom eller beslut har löpt ut. I de flesta fall får avtal slutas när tio dagar har gått från det att rätten avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut. I vissa fall får avtal slutas omedelbart. Ett överklagande av rättens avgörande får inte prövas sedan avtal har slutits. Fullständig information finns i 16 kapitlet i de ovan angivna lagarna.

Behöver Ni fler upplysningar om hur man överklagar kan Ni vända Er till förvaltningsrätten.