



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN**
Enhet 2
Ann-Louise Jonsson

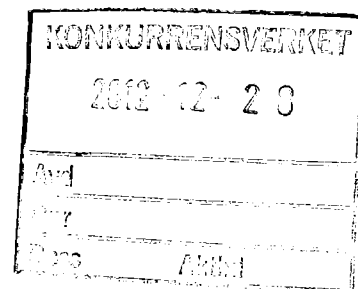
DOM
2012-12-20
Meddelad i
Falun

Mål nr
2513-12

SÖKANDE

NCC Construction Sverige AB, 556613-4929
170 80 Solna

Ombud: Advokat Henrik Seeliger
Advokatfirman Lindahl KB
Box 11911
404 39 Göteborg

**MOTPART**

Trafikverket
781 89 Borlänge

Ombud: Jennie Magnusson och Annica Bengtsson
Juridik och planprovning
Trafikverket
781 89 Borlänge

SAKEN

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

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår NCC Construction Sverige AB:s yrkande om muntlig förhandling.

Förvaltningsrätten avslår NCC Construction Sverige AB:s ansökan om överprövning.

Dok.Id 71802

Postadress
Box 45
S-791 21 Falun

Besöksadress
Kullen 4

Telefon
023-383 00 00
E-post: forvaltningsrattenifalun@dom.se

Telefax
023-383 00 80

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00-12:00
13:00-16:00

BAKGRUND

Trafikverket genomför en upphandling i form av utförandeentreprenad avseende "Projekt Mäljarbanan, entreprenad BEST/Mark, Barkarby – Kallhäll" (TRV 2011/18708). Upphandlingen genomförs i form av förhandlat förfarande enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF). Tilldelningsbeslut meddelades den 25 maj 2012, varvid anbudet från Peab Sverige AB (Peab) antogs såsom det ekonomiskt mest fördelaktiga.

YRKANDEN M.M.

NCC Construction Sverige AB (i det följande NCC) ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar i första hand att upphandlingen ska rättas på så sätt att en ny utvärdering görs varvid anbudet från Peab och Skanska Sverige AB (Skanska) förkastas. NCC yrkar i andra hand att upphandlingen ska göras om samt yrkar vidare att muntlig förhandling hålls med vittnesförhör. NCC anför till stöd för sin talan i korthet följande. NCC har lämnat anbud som konsortium tillsammans med Infranord AB (Infranord). Peab och Skanska namnger i anbudet de underentreprenörer som ska användas vid utförandet av Bana-, El-, Signal- och Telearbeten (s.k. BEST-arbeten), vilket står i strid med förfrågningsunderlaget och anbudet och borde därför ha förkastats. Peab och Skanska har även erhållit alltför hög poäng vid utvärderingen och Trafikverket har vid utvärderingen dessutom tillämpat en rad nya underkriterier som inte tidigare varit kända. Trafikverket har utvärderat anbudet på ett skönsmässigt sätt, i strid med i förfrågningsunderlaget angivna utvärderingskriterier och utvärderingsmodell. Utvärderingskriterierna är alltför otydligt utformade för att anbudsgivarna ska förstå vad Trafikverket kommer att beakta och hur ett konkurrenskraftigt anbud ska vara utformat. Förfrågningsunderlaget och Trafikverkets förfarande strider mot de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna om förutsebarhet, transparens och likabehandling och har inneburit skada eller i vart fall risk för skada för NCC.

Trafikverket bestrider bifall till ansökan och anför till stöd för sin inställning i korthet följande. NCC har lämnat anbud själv och inte i konsortium med något annat bolag. Peabs och Skanskas anbud strider inte mot förfrågningsunderlaget och Trafikverket har utvärderat anbuden helt i enlighet med vad som anges däri. Några nya underkriterier har inte lagts till vid utvärderingen och utvärderingen har lett till ett rättvisande resultat. Utvärderingskriterierna är mycket tydligt utformade och alla rimligt informerade anbudsgivare har kunnat tolka kriterierna på samma sätt. Trafikverket har inte brutit mot LUF på ett sådant sätt att NCC lidit eller riskerat att lida skada.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Yrkandet om muntlig förhandling

NCC yrkar att muntlig förhandling ska hållas i målet och åberopar att vittnesförhör ska hållas med Thomas Lidberg, Göran Domås och Christer Färegård. Åberopade vittnen ska enligt vad NCC uppgett huvudsakligen höras till styrkande av att NCC och Infranord har bildat ett konsortium, att konsortiet lämnat anbud i upphandlingen, att NCC ägt rätt att företräda konsortiet i upphandlingen, vilka procentsatser konsortiet använt vid kalkyleringen av anbudet, att NCC tolkat utvärderingskriterierna på så sätt att anbud avlämnat av ett konsortium medför en avsevärt högre poäng vid anbudsutvärderingen än anbud lämnade enligt andra modeller samt att företrädare för Trafikverket vid ett möte den 30 maj 2012 uppgett att utvärderingsmodellen upplevs svår och att Trafikverket därför tagit fram nya underkriterier vid utvärderingen.

Förvaltningsrätten, som konstaterar att förfrågningsunderlaget i relevanta delar, Utvärderingsmatrisen och NCC:s inlämnade anbud utgör handlingar i målet, anser att muntlig förhandling i målet är obehövligt och bedömer att tillräckligt underlag finns i målet för att det ska kunna avgöras på hand-

lingarna (9 § förvaltningsprocesslagen [1971:291].) NCC:s yrkande om muntlig förhandling ska därför avslås.

Förutsättningar för förvaltningsrättens prövning

I mål om överprövning enligt LUF gäller som huvudprincip att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart och tydligt sätt anger vilka omständigheter han grundar sin talan på (RÅ 2009 ref. 69).

Förvaltningsrätten har således att pröva om det på grundval av vad NCC anfört är visat att Trafikverket har brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LUF och att detta medfört att NCC lidit eller kan komma att lida skada (16 kap. 6 § LUF). De grundläggande principerna innebär att upphandlande enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, genomföra upphandlingar på ett öppet sätt samt iaktta principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet (1 kap. 24 § LUF).

NCC:s anbud

NCC har under skriftväxlingen i förvaltningsrätten i stor utsträckning uppehållit sig vid frågan i vad mån dess anbud är lämnat i konsortium tillsammans med Infranord. Trafikverket har i denna del pekat på att NCC:s egentliga anbudsbrief samt anbudshandlingen ”Avsiktsförklaring” enbart är undertecknade av företrädare för NCC, att genomförandebeskrivningen är undertecknad av arbetschef hos NCC och regionchef hos Infranord och att Trafikverket endast haft möjlighet att teckna kontrakt med NCC ensamt för det fall NCC vunnit upphandlingen. Trafikverket menar vidare att det inte heller finns något bindande åtagande från Infranords sida att tillhandahålla de resurser NCC åberopat i sitt anbud för uppfyllande av kvalificeringskraven (jfr 11 kap. 5 § LUF). NCC har anfört att det av anbudet framgår att arbetet ska utföras av konsortiet och att Infranord inte kommer inta ställning som underentreprenör.

Förvaltningsrätten kan i korthet konstatera att grupper av leverantörer har rätt att ansöka om att få lämna ett anbud och att lämna ett anbud, men att den upphandlande enheten inte får ställa upp villkor om att sådana grupper ska ha en bestämd juridisk form för att få lämna en anbudsansökan eller ett anbud (1 kap. 30 § LUF). Trafikverket har i nu aktuellt förfrågningsunderlaget inte ställt upp några villkor i denna del och det har således stått anbudsgivarna fritt att lämna anbud ensamt eller tillsammans med andra leverantörer. Förvaltningsrätten anser därför, i likhet med Trafikverket, att frågan om i vilken form NCC lämnat anbud i upphandlingen saknar självständig betydelse. Vad NCC framfört i målet gällande konsortiemodellens fördelar vad gäller samarbetsmöjligheter, effektivitet och kostnader m.m. får istället prövas mot de omständigheter som NCC pekat på vad gäller förfrågningsunderlagets förenlighet med LUF och de däri ingående principerna om bl.a. transparens och likabehandling samt om Trafikverket genomfört anbudsutvärderingen i enlighet med dessa principer och med vad som angetts i förfrågningsunderlaget.

Anbuden från Peab och Skanska

NCC gör i första hand gällande att Trafikverket har agerat på ett oförutsebart sätt genom att utvärdera anbuden från Peab och Skanska, trots att anbuden, enligt NCC:s mening, ska förkastas då de står i strid med förfrågningsunderlaget. NCC anför i denna del att det strider mot de Administrativa föreskrifterna (AFC.2 "Inköp av externa resurser") att, såsom Peab och Skanska gjort, i anbuden ange vilken underentreprenör som ska användas avseende BEST-arbeten. NCC menar att Trafikverket härigenom fråntas sin möjlighet att påverka valet av underentreprenörer samt kostnader för sådana, vilket föreskrivs i förfrågningsunderlaget. NCC menar att förfrågningsunderlaget i vart fall måste anses motstridigt och otydligt utformat i denna del.

I Upphandlingsföreskrifterna anges beträffande anbudets form och innehåll, att det av anbudet ska framgå genomförandebeskrivning av vilken det i sin tur ska framgå uppgifter om underleverantörer och inom vilka områden de avses anlitas (UFB.31 punkten 2 d.). I de Administrativa föreskrifterna anges att beställaren ska ha rätt till ett avgörande inflytande i valet av bl.a. underentreprenör, om det kan antas att en anbudsgivare inte uppfyller de krav som kan ställas för att uppfylla Helhetsåtagandets målsättning (AFC.2 "Inköp av externa resurser"). Förvaltningsrätten konstaterar att de Administrativa föreskrifterna omfattar föreskrifter för själva entreprenaden och att Trafikverkets inflytande i valet av underentreprenörer, såsom det kommer till uttryck i AFC.2, begränsas till situationen att en underentreprenör - under kontraktstiden - inte uppfyller de villkor som följer av kontrakt och administrativa föreskrifter för entreprenaden. Förvaltningsrätten gör därför, i likhet med Trafikverket, bedömningen att det inte föreligger någon motstridighet mellan det obligatoriska kravet i UBF.31 punkten 2 d gällande uppgift om underleverantör och kontraktsvillkoret i AFC.2. Förvaltningsrätten anser vidare att förfrågningsunderlaget i denna del är tillräckligt tydligt utformat samt att anbuden från Peab och Skanska således inte kan anses strida mot förfrågningsunderlaget på det sätt NCC gjort gällande. Det saknas därför skäl för ingripande enligt LUF på denna grund.

Fråga om brister i förfrågningsunderlaget

NCC anför som grund för sitt andrahandsyrkande att utvärderingsmodellen och däri ingående utvärderingskriterier är så oklart utformade att anbudsgivarna inte kunnat skapa sig en bild av hur anbuden skulle utformas för att vara konkurrenskraftiga. NCC, som menar att Trafikverket haft ett närmast obegränsat utrymme för skönsmässiga bedömningar, har i denna del anfört i huvudsak följande. Utvärderingskriterierna ger en tydlig bild av att ju större del av kontraktarbetena som kommer att utföras av entreprenören själv, desto bättre. Förfrågningsunderlaget måste således tolkas så att anbud lämnade i konsortium med ett annat bolag (s.k. konsortiemodell)

kommer att premieras kraftigt framför en modell med underentreprenörer (s.k. UE-modell) och innebära ett så stort mervärde vid utvärderingen att det med råge väger upp en nära dubbelt så hög anbudssumma jämfört med anbud lämnade enligt UE-modellen. I en konsortiemodell innefattas nämligen vinst för hantering och montage av material i den fasta delen av anbudssumman, till skillnad mot vad som gäller i en UE-modell, där sådant arbete utförs av en underentreprenör som fakturerar entreprenören, vilken i sin tur fakturerar kostnaden till Trafikverket för ersättning enligt självkostnadsprincipen. Vad gäller anbud enligt UE-modellen blir vinsten för hantering och montage av material således en tillkommande kostnad för Trafikverket utöver anbudssumman, vilket innebär att anbudssumman i sig ger mycket liten ledning för vad den slutliga kostnaden för projektet kommer att bli om UE-modellen används. Denna omständighet medför att den utvärderingsmodell som Trafikverket använt i upphandlingen inte är ägnad att leda till ett rättvisande resultat. Om NCC istället lämnat anbud enligt UE-modellen med Infranord som underentreprenör avseende BEST-arbetena, hade bolagets anbudssumma istället uppgått till 46 miljoner kronor med bibehållet täckningsbidrag (TB), vilket ska jämföras med Peabs och Skanskas anbudssummor om 50 respektive 61,8 miljoner kronor. NCC hade då haft den lägsta anbudssumman.

Det upphandlingsrättsliga regelverket innehåller inte några närmare former regler för hur en utvärderingsmodell ska vara konstruerad. Ett förfrågningsunderlag ska emellertid vara så klart och tydligt utformat att en leverantör på grundval av detta kan avgöra vad den upphandlande enheten tillmåter betydelse vid upphandlingen och en utvärderingsmodell ska vara så utformad att den är ägnad att leda till ett rättvisande resultat, dvs. det anbud som är ekonomiskt mest fördelaktigt antas. Detta följer också av gemenskapsrättens krav på likabehandling, förutsebarhet och transparens. Även förfrågningsunderlaget och utvärderingsmodeller som inte är optimalt utformade får emellertid godtas under förutsättning att de principer som bär

upp LOU/LUF och gemenskapsrätten inte träds för när (jfr RÅ 2002 ref. 50).

Trafikverket har i nu aktuell upphandling tillämpat en s.k. absolut mervärdesmodell, vilket innebär att Trafikverket sätter pris på de kvalitativa egenskaper (mervärden) som värdesätts i upphandlingen. I förfrågningsunderlaget (UFB.52) anges att anbudspriserna kommer att justeras vid utvärderingen med ett avdrag beroende på i vilken mån anbudsgivaren i sitt anbud erbjuder de mervärden beställaren efterfrågar. De priser som anbudsgivarna lämnat i anbuden är de som ska tillämpas för ersättning enligt kontraktet. Trafikverket kommer att anta det anbud som har lägst jämförelsesumma (jämförelsesumma = anbudspris – mervärden [SEK]) och utvärderingen kommer att ske genom att beställaren gör en utvärdering av bl.a. kriterierna ”Erbjuden kvalitet i samverkan/samarbete” och ”Erbjuden kvalitet avseende (process)utförande” baserat på de skriftliga anbuden (fält nummer 2 respektive 3 i bilaga 1, Utvärderingsmatrisen). Av matrisen framgår, beträffande ovan nämnda utvärderingskriterier, att maximalt mervärde för respektive kriterium uppgår till 25 miljoner kr och att mervärde tilldelas enligt värdeskalan 0 – 3, varvid värde 1 motsvarar 1/3 av maximalt mervärde och värde 3 motsvarar maximalt mervärde. Förutom beskrivningen av utvärderingskriterierna som sådana, finns under de olika värdenivåerna 1 – 3 närmare beskrivet vad Trafikverket bedömer utgöra ”visst praktiskt värde”, ”praktiskt värde” eller ”högt praktiskt värde”. Som exempel på sådana värden anges bl.a. effektivitet, rationalitet, tidsbesparingar, kreativitet och nyskapande särskilt anpassat till aktuellt uppdrag samt - för erhållande av maximalt mervärde - förväntat positiv effekt på projektets ekonomi.

Förvaltningsrätten kan i likhet med Trafikverket konstatera att det inte på något ställe i förfrågningsunderlaget anges att utvärderingen kommer att ske utifrån val av affärsmodell eller att mervärde bedöms utifrån hur stor

del av uppdraget som kommer att utföras av anbudsgivaren själv kontra underentreprenörer. Trafikverket uppger att utvärderingsmodellen är skapad i syfte att verket ska erhålla det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet med avseende på totalkostnaden för entreprenaden, dvs. den del av projektet som entreprenören ansvarar för i Helhetsåtagandet. Mervärden i form av konkreta och genomförbara metoder som är effektiva, rationella, kreativa och tidsbesparande innebär, enligt Trafikverkets mening, även positiva effekter på projektets ekonomi med potentiella besparingar som vida överstiger administrativa kostnader för exempelvis underentreprenörer. I de ekonomiska aspekterna ingår således tekniska lösningar och projektgenomförandet i allmänhet.

Förvaltningsrätten anser att utvärderingskriterierna och utvärderingsmodellen som sådan är så pass väl utformade och beskrivna i förfrågningsunderlaget att det tillräckligt tydligt framgår vad som kommer att tillmätas betydelse vid poängsättningen för mervärde. Förvaltningsrätten anser även att i Entreprenadkontraktet beskriven ersättningsform uppfyller kraven på förutsebarhet och transparens (jfr EK § 6.1, § 6.1.1 och § 6.1.2). Enligt förvaltningsrättens mening måste anbudsgivarna härigenom anses ha fått en tillräckligt god bild av vad Trafikverket kommer att lägga vikt vid, vid bedömningen av utvärderingskriterierna. Förvaltningsrätten anser inte att utvärderingsmodellens utformning innebär att Trafikverket har förbehållit sig en fri prövningsrätt vid utvärderingen av anbuderna eller att NCC:s tolkning av hur mervärde borde bedömas vinner stöd i vad som anges i utvärderingskriterierna och i Entreprenadkontraktet. Förvaltningsrätten noterar härvid att Trafikverket även i kompletterande förfrågningsunderlag nr 7 vidhållit hur entreprenörsarvode respektive underleverantörer kommer att ersättas (dvs. i enlighet med vad som föreskrivs i Entreprenadkontraktet § 6.1.1 Fast ersättning respektive § 6.1.2 Rörlig ersättning).

Trafikverkets utvärdering av mervärden

NCC gör vidare gällande att Trafikverket inte har genomfört anbudsutvärderingen i enlighet med förfrågningsunderlaget och anför i denna del bl.a. följande. Trafikverket har vid utvärderingen av kriterierna *Erbjuden kvalitet i samverkan/samarbete* och *Erbjuden kvalitet avseende (process)utförande* (Utvärderingsmatrisen punkterna 2 och 3) inte beaktat de fördelar ett anbud lämnat enligt konsortiemodellen har i jämförelse med ett anbud lämnat enligt UE-modellen. Trafikverkets förfarande har varit oförutsebart och står i direkt strid med vad som anges i utvärderingskriterierna. Konsortiemodellen medför stora fördelar vad gäller Utökad Samverkan och innebär även, till skillnad mot UE-modellen, en faktisk kostnadsbesparing för Trafikverket samt en ökad kontroll och förutsebarhet avseende projektets totala kostnader. Peab och Skanska – vilka båda lämnade anbud enligt UE-modellen - har således erhållit en alltför hög poäng vid utvärderingen av kriterierna *Erbjuden kvalitet i samverkan/samarbete* och *Erbjuden kvalitet avseende (process)utförande*. Enligt NCC:s uppfattning borde Peab och Skanska endast ha tilldelats 0 poäng (godkänd) avseende dessa kriterier. Det förhållandet att en anbudsgivare väljer konsortiemodellen, visar att anbudsgivaren förstått komplexiteten i önskad samverkan och att denne har idéer, tankar, metoder, planer och en vilja att bidra till bästa möjliga samverkan och utförande i Helhetsåtagandet för att åstadkomma ett smidigt samarbete med positiva effekter på projektets ekonomi. Ett anbud enligt konsortiemodellen måste anses medföra avsevärt mer ”positiva effekter på projektets ekonomi” och vara avsevärt mer anpassat ”till det aktuella uppdraget och dess specifika förutsättningar”. Kombinationen av den ersättningsmodell som Trafikverket använder och det sätt på vilket utvärderingskriterierna tillämpats är inte ägnad att leda till ett rättvisande resultat. Med den ersättningsmodell som Trafikverket tillämpat i upphandlingen blir det avgörande för det ekonomiska utfallet om Trafikverket träffar avtal med ett konsortium eller med endast en leverantör, vilken i sin tur anlitar underentreprenörer för utförande av BEST-arbetena.

Trafikverket har till stöd för sin inställning i denna del påtalat att anbudsutvärderingen har skett i enlighet med utvärderingskriterierna och att anbudens mervärden har bedömts utifrån de idéer, tankar, metoder, planer, vilja etc. som beskrivs i anbudet avseende sådana aspekter som innefattas i efterfrågade mervärden. Måttet av subjektiv bedömning har i förevarande fall begränsats genom tydligt beskrivna kriterier samt att utvärderingen genomförts av flera personer vars bedömningar vägts samman. Trafikverket poängterar särskilt att ekonomi som mervärde vid utvärderingen av ovan återgivna kriterier endast är en av flera parametrar som bedömts, och att det är först på den högsta värdenivån (maximalt mervärde, 3 poäng) som det blir relevant om anbudet kan bedömas ha en ”förväntad positiv effekt på projektets ekonomi”, dock att ekonomi även på denna värdenivå endast utgör en av flera parametrar. Vad gäller kriteriet *Erbjuden kvalitet avseende (process)utförande* anges i kriteriet som sådant att det för beställaren är ett ”mervärde att Anbudsgivaren har goda intentioner, förslag och idéer för ett ekonomiskt och tekniskt optimalt genomförande av Helhetsåtagandet”. Trafikverket pekar vidare på att NCC:s eget anbud tilldelades högre poäng än både Peab och Skanska för kriterierna *Erbjuden kvalitet i samverkan/samarbete* och *Erbjuden kvalitet avseende (process)utförande*, men anser att även Peab och Skanska i sina anbud beskrivit lösningar med potentiellt stora värden för Trafikverket. Peab erhöll därför 2,84 poäng respektive 2,77 poäng vid utvärderingen av kriterierna i punkterna 2 och 3 i Utvärderingsmatrisen och Skanska erhöll 2,46 respektive 2,57 poäng avseende samma kriterier. Trafikverket anser att anbudsgivarna – oavsett vilken modell för samarbete som används – haft möjlighet att erhålla höga poäng vid utvärderingen beroende på vilket arbetssätt m.m. som man i anbudet beskriver att man kommer att tillämpa.

En upphandlande enhet kan i princip välja vilken metod som helst för att jämföra anbud så länge den kan anses uppfylla de grundläggande principerna inom unionsrätten. I alla upphandlingar förekommer värderingar av

anbudet som görs av den upphandlande enheten. Det är inte möjligt att en anbudsgivare på förhand - genom att ta del av förfrågningsunderlaget - ska kunna förutse utfallet av värderingen av sitt anbud.

Förvaltningsrätten konstaterar att NCC har lämnat en anbudssumma på 80 miljoner kr för att utföra arbeten i den fasta delen enligt Entreprenadkontraktet. Såsom Trafikverket anfört i målet finns den kostnadskalkyl som NCC sedermera hänvisat till inte redovisad i NCC:s inlämnade anbud. Det är NCC som ska visa att Trafikverket har utfört anbudsutvärderingen på ett felaktigt sätt. Enligt förvaltningsrätten ger vad NCC har uppgett i denna del inte tillräckligt stöd för uppfattningen att Trafikverket vid utvärderingen enligt UFB.52 punkten 2 har tilldelat Peab och Skanska för höga mervärdespoäng eller NCC för låga poäng i förhållande till vad som redovisas i respektive bolags anbud. Förvaltningsrätten anser inte heller att Bolaget har förmått visa att Trafikverket på annat sätt har tillämpat en utvärderingsmetod som innebär att de i förfrågningsunderlaget angivna utvärderingskriterierna inte efterlevs eller att Trafikverket har utvärderat anbudet i strid med likabehandlingsprincipen. Det saknas därför skäl för ingripande enligt LUF på denna grund.

Fråga om tillämpning av nya underkriterier

NCC gör slutligen gällande att Trafikverket vid anbudsutvärderingen tillämpat tidigare okända och oförutsebara underkriterier till utvärderingskriterierna. NCC hänvisar i denna del till ett antal frågor/underkriterier som Trafikverket har baserat utvärderingen av de i förfrågningsunderlaget angivna kriterierna "Erbjuden kvalitet i samverkan/samarbete" och "Erbjuden kvalitet avseende (process)utförande" på. NCC menar att de aktuella frågorna inte kan anses täcka in helheten i utvärderingskriterierna, att frågorna i vissa fall saknar koppling till beskrivningen av de utvärderingskriterier som anges i förfrågningsunderlaget, att frågorna som sådana är så oklart formulerade att de lämnar ett närmast obegränsat utrymme för

skönsmässiga bedömningar samt att Trafikverkets tillämpning av desamma står i strid med LUF.

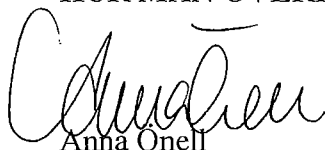
Trafikverket tillbakavisar NCC:s påstående om att verket tillämpat nya underkriterier vid utvärderingen och hänvisar till att de frågor som Trafikverket använt vid utvärderingen utgör verkets arbetsmaterial och endast har använts som hjälpmedel vid utvärderingen av tidigare angivna kriterier.

Enligt förvaltningsrättens bedömning får de aktuella frågorna anses ha en så pass stark koppling till utvärderingskriterierna, att det inte kan anses vara fråga om tillämpning av några nya underkriterier, utan att det såsom Trafikverket gör gällande snarast är att betrakta som stödfrågor i syfte att säkerställa ett enhetligt bedömnings sätt av tidigare angivna kriterier. NCC har inte heller visat att Trafikverkets tillämpning av de aktuella frågorna har påverkat utvärderingen i någon riktning, att utvärderingskriterierna härigenom har förändrats eller att anbudsgivarna - om frågorna varit kända innan anbudslämnandet - hade utformat anbuden på ett annat sätt. Förvaltningsrätten finner inte att det finns skäl för ingripande enligt LUF heller på denna grund.

Sammanfattning

Förvaltningsrätten anser sammanfattningsvis att NCC inte har visat att det finns skäl för ingripande enligt LUF. NCC:s ansökan om överprövning ska därför avslås.

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



Anna Onell

rådman



SVERIGES DOMSTOLAR

HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Sundsvall. **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. 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 ska 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 förvaltningsrätten kommit eller 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. den klagandes namn, personnummer, yrke, postadress och telefonnummer. Dessutom ska 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
3. om förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
4. de skäl som klaganden anger till stöd för begäran om prövningstillstånd,
5. den ändring av förvaltningsrättens beslut som klaganden vill få till stånd,
6. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans ombud. Adressen till förvaltningsrätten framgår av beslutet. Om klaganden anlitar ombud ska denne sända in fullmakt i original samt uppgive sitt namn, adress och telefonnummer.

Om någon person- eller adressuppgift ändras, ska Ni utan dröjsmål anmäla ändringen till kammarrätten.

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.

DV 3109/1C LOU