



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I LINKÖPING**

**DOM**  
2012-01-10  
Meddelad i  
Linköping

Mål nr  
6734-11  
Enhet 2

**SÖKANDE**

N. Sundin Dockstavarvet AB, 556193-6138  
Varvsvägen 1  
870 33 Docksta

**Ombud:**

Advokaten Anders Olofsson  
Anders Olofsson Advokatbyrå AB  
Box 263  
826 26 Söderhamn

KONKURRENSVERKET	
2012-01-11	
Avd	
Dnr	
Doss	Aktbil

**MOTPART**

Sjöfartsverket  
601 78 Norrköping

**SAKEN**

Överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling – LOU

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten bifaller ansökan och beslutar att Sjöfartsverkets upphandling avseende Lotsbåt typ 2011 (dnr. 0307-10-03282) ska göras om.

Dok.Id 67187

<b>Postadress</b> Box 406 581 04 Linköping	<b>Besöksadress</b> Brigadgatan 3	<b>Telefon</b> 013-25 10 00 <b>E-post:</b> forvaltningsratten@linkoping.dom.se	<b>Telefax</b> 013-25 11 40	<b>Expeditionstid</b> måndag – fredag 09:00-12:00 13:00-15:00
--	--------------------------------------	---	--------------------------------	--

## BAKGRUND OCH YRKANDEN

Sjöfartsverket inbjöd enligt förfrågningsunderlag den 9 maj 2011 till att senast den 23 juni 2011 lämna anbud i en upphandling avseende leverans av tre nya lotsbåtar, Lotsbåt typ 2011 (dnr. 0307-10-03282). Öppet upphandlingsförfarande har använts. Enligt förfrågningsunderlaget kommer det anbud att antas som är ekonomiskt mest fördelaktigt.

Sjöfartsverket har i tilldelningsbeslut daterat den 19 oktober meddelat att annat anbud (nedan Kewatec) än N Sundin Dockstavarvet AB (Dockstavarvet) vunnit. – Dockstavarvets nu aktuella överprövningsansökan kom in till förvaltningsrätten den 26 oktober.

Dockstavarvet ansöker om överprövning och yrkar i första hand att förvaltningsrätten bestämmer att upphandlingen ska göras om och i andra hand att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts.

Sjöfartsverket bestrider bifall till ansökan.

## PARTERNAS GRUNDER

### Dockstavarvet

Sjöfartsverket har brutit mot bestämmelserna i LOU genom att

1. inte ha utvärderat Dockstavarvets båt med motoralternativ 1,
2. ha använt utvärderingskriterier som markant avviker från de kriterier som anges i anbudsfrågan,
3. vissa utvärderingskriterier i anbudsfrågan har varit otillräckligt angivna och specificerade och inte kunnat bli föremål för en objektiv och enhetlig bedömning, samt genom att
4. inte ha tillämpat alla de i anbudsfrågan angivna utvärderingskriterierna på ett objektivt och enhetligt sätt.

Till följd av att Sjöfartsverket brutit mot bestämmelserna i LOU har Dockstavarvet lidit skada eller kan komma att lida skada. Tillräckligt orsaksamband föreligger mellan de begångna felen och skadan. Det förhållandet att anbuden inte behandlats lika utgör tillräckligt stöd för att skaderekvisitet i reglerna om överprövning i LOU ska anses uppfyllt.

Dockstavarvet har lämnat anbud på två olika motoralternativ som uppfyller samtliga skall-krav som framgår av anbudsförfrågan. Alternativet med det billigare motoralternativet (alternativ 1) har emellertid inte utvärderats av Sjöfartsverket. Beträffande utvärderingen av Kewatecs referensbåt genomfördes den med ett annat motoralternativ än det som upphandlingsbeslutet avser. Det är således uppenbart att de lämnade anbuden inte har behandlats lika.

De utvärderingskriterier som anges under positionerna C.1 (manöverförmåga) och C.2 (sjöegenskaper) i den till anbudsförfrågan fogade tekniska specifikationen har varit föremål för en rent subjektiv bedömning med praktiska prov. Sjöfartsverket har inte upprättat några formella krav och inte heller utfört några mätningar enligt gängse metoder som finns etablerade i branschen, t.ex. att accelerationerna vid styrplatsen inte får överstiga 1,2 g vid en signifikant våghöjd av två meter och en fart av 22 knop. För att dessa utvärderingskriterier ska kunna tillämpas objektivt krävs att proven utförs under förhållanden som kan ge utslag, dvs. under sjö- och vindförhållanden som närmar sig kuling. För att proven ska bli rättvisande krävs även att utvärderingen sker under identiska yttre omständigheter. I anbudsförfrågan anges inte närmare under vilka yttre förhållanden kriterierna manöverförmåga och sjöegenskaper ska utvärderas. Av den tekniska specifikationen framgår vidare att det beträffande båtens prestanda uppställs ett fartkrav (22-26 knop under vissa angivna förhållanden), men inga effektkrav i övrigt. – Vid båda utvärderingarna var väderförhållandena så-

dana att de inte möjliggjorde någon bedömning av båtarnas sjöegenskaper och manöverförmåga. Vid en objektiv utvärdering är det sannolikt att Dockstavarvets anbud skulle ha erhållit lika hög poäng som Kewatecs båt avseende manöverförmåga och sjöegenskaper. Dockstavarvets anbud skulle då ha erhållit högre poäng än Kewatecs. Utvärderingen av båtarna har inte skett under sådana förhållanden att LOU:s krav på objektiv och enhetlig bedömning av anbuden och på likabehandling kunnat tillgodoses. Bedömningar utifrån deltagarnas upplevelse av ifrågavarande egenskaper är omöjliga att kvantifiera och dessutom meningslösa under de väderförhållanden som rådde vid testerna av referensbåtarna.

Vid anbudsutvärderingen har varje medlem i utvärderingsgruppen poängsatt olika egenskaper för positionerna C.1 – C.9 i den tekniska specifikationen. Kommentarna för varje egenskap C.1 – C.19 som legat till grund för poängsättningen berör ett flertal egenskaper och kriterier som inte omfattas eller motsvaras av de frågor för varje sådan egenskap som angetts i anbudsfrågan, ett påtagligt exempel på detta är position C.8 (elinstallationer). Utvärderingskriterierna i anbudsfrågan är mycket översiktligt angivna, medan motsvarande kriterier i utvärderingsmaterialet anges på ett betydligt mer preciserat sätt. Skillnaden är så stor att det inte är möjligt ens för en rimligt informerad och normalt omsorgsfull anbudsgivare att förutse vilka egenskaper och kriterier som Sjöfartsverket efterfrågat och hur dess egenskaper skulle komma att utvärderas. Det har således inte varit förutsebart vilka aspekter som faktiskt skulle komma att tillmätas betydelse vid utvärderingen. Till detta bidrar att anbudsfrågan anger att ”minst” de där angivna områdena kommer att utvärderas – fler områden kan alltså komma att utvärderas, men inte heller vilka dessa är kan förutses av anbudsgivarna. Sjöfartsverket har alltså gjort väsentliga avsteg från de kriterier som framgår av förfrågningsunderlaget. Härigenom har anbudsgivarna själva varit tvungna att precisera de önskade egenskaperna för de upphandlade lotsbåtarna.

### Sjöfartsverket

Sjöfartsverket utvärderade inte Dockstavarvets anbud med motoralternativ 1, eftersom varvet inte kunde uppvisa någon båt med detta alternativ som i övrigt uppfyllde huvudkriterierna. Skall-kravet på referensbåt i operativ drift under minst tolv månader var därmed inte uppfyllt. Bedömningen gjordes således i enlighet med de kriterier som klart och tydligt anges i förfrågningsunderlaget.

Referensbåtarna var befintliga och utförande/egenskaper etc. kunde inte påverkas av anbudsgivaren. Dessa förutsättningar var lika för alla anbudsgivare. Ingen av referensbåtarna hade det motoralternativ som Sjöfartsverket gjorde utvärderingen mot vid anbudssammanställningen, eftersom den utvärderade motorn inte finns i produktion och referensbåtarna skulle också vara minst 12 månader gamla. Referensbåt krävdes, eftersom motorinstallationens effekt är viktig vid utvärdering av manöveregenskaper. Sjöfartsverket ville således försäkra sig om båtarnas manöveregenskaper med ett motoralternativ som överensstämmer med offererat motoralternativ. Mot bakgrund härav provades två båtar från Dockstavarvet.

Sjöfartsverket testade referensbåtar med motoreffekter som överensstämmer med det utvärderade alternativet. Dockstavarvets referensbåt hade två Scania 2 DSI 14 om vardera 450 hk och Kewatec hade två DI 12 om vardera cirka 450 hk. Den i anbudssammanställningen utvärderade motorn, DI 13 (om 450 – 500 hk), är en nyare motorversion av DI 12 som kommer att utgå ur produktion i slutet av 2012. Motorversion 14 har helt utgått ur produktion. Båda anbudsgivarna har därför även offererat Scania DI 13 som alternativ, vilken också användes vid utvärderingen för båda anbudsgivarna. Dockstavarvets båt med motoralternativ Volvo-Penta D9 (om vardera 355 hk) avviker avsevärt från de testade båtarna (710 hp mot testade 900 hp) och finns dessutom inte att tillgå som referensbåt med denna motoreff-

fekt, varför den inte uppfyller detta skall-krav. Sjöfartsverket utvärderade således de båtar som överensstämde effektmässigt med offererade motoralternativ. Referensbåtarna var i det avseendet likvärdiga.

Sjöfartsverkets utvärdering av anbuden har gjorts i enlighet med de klara och tydliga kriterier som anges i förfrågningsunderlaget, under position C i den tekniska specifikationen. Inga utvärderingspositioner har tagits bort, lagts till eller ändrats. En checklista skickades till anbudsgivarna före utvärderingen. Syftet var enbart att säkerställa att utvärderingsgruppen objektivt skulle kunna utvärdera de kriterier som anges i förfrågningsunderlaget på ett optimalt sätt. Listan tillämpades objektivt och enhetligt för båda anbudsgivarna. Eftersom ett av huvudkriterierna är en befintlig referensbåt, valde Sjöfartsverket att inte bifoga checklistan med förfrågningsunderlaget. Checklistan hade inte tillfört något eller underlättat för anbudsgivarna. Att den presenterades efter anbudstidens utgång saknade helt betydelse för resultatet av utvärderingen.

Att frakta en referensbåt medför stora kostnader, varför det inte var försvarbart att utvärderingen av referensbåtarna skulle ske vid ett och samma tillfälle. De har därför utvärderats vid olika tillfällen och på olika platser, men enligt samma kriterier och av samma utvärderingsgrupp. Det är det enda praktiskt möjliga sättet att utvärdera en referensbåt utan att geografiskt begränsa anbudsgivarna.

Den tillämpade utvärderingsmetoden har använts av Sjöfartsverket i tidigare utvärderingar. Avsikten med utvärderingen var att få en jämförande bedömning av respektive lotsbåts sjö- och manöveregenskaper samt vissa konstruktionslösningar. Bedömningarna har skett utifrån deltagarnas upplevelser av ifrågavarande egenskaper. Syftet med denna undersökning var inte att mäta kvantifierbara storheter med instrument. Det är båtarna och

inte varven som har bedömts. Sjöfartsverket har således försökt undvika att skillnaderna i kvalitet på utförande skulle påverka resultatet.

Sjöfartsverket har inte brutit mot någon bestämmelse i LOU eller de principer som ligger till grund för lagen. Dockstavarvet kan därmed inte ha lidit skada eller komma att lida skada.

### SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Om den upphandlande enheten brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i lagen och detta har medfört att leverantör lidit skada eller kan komma att lida skada, ska rätten enligt 16 kap. 5 § LOU besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts.

#### *Handlingarna i målet*

Förfrågningsunderlaget (anbudsfrågan) i den aktuella upphandlingen innehåller bl.a. följande.

#### 4. KRAVSPECIFIKATION FÖR UPPDRAGET

I anbudet ska ingå följande uppgifter, vilka klart och tydligt ska framgå.

---

##### **2. Uppfyllande av tekniska skall-krav**

Vissa grundläggande tekniska **skall**-krav måste vara uppfyllda på referensbåten vid anbudstillfället samt därefter på leveransfärdig båt. Dessa har avd. A i den tekniska specifikationen.

De tekniska **skall**-krav som inte behöver vara uppfyllda för referensbåten vid anbudstillfället, kommer att utgöra särskilda kontraktsvillkor för leveransfärdig båt. Dessa har avd. B i den tekniska specifikationen.

Anbudsgivare **skall** i anbud intyga att i förfrågningsunderlaget uppställda **skall**-krav för referensbåt, enligt bilaga 03, uppfylls – eller kommer att uppfyllas – i förhållande till den tekniska kravspecifikationen. Checklista, bilaga 03, **skall** bifogas anbudet ifyllt, samt innehålla hän-

visning till bilagd dokumentation, som beskriver hur skall-kraven uppfylls/kommer att uppfyllas – för leveransfärdig båt.

### 3. Referensbåt

Anbudsgivare **skall** i anbud kunna uppvisa offererat objekt. Med detta menas en befintlig lotsbåt som används i operativ drift, och som är möjlig att praktiskt utvärdera genom provkörning, bedömning av arbetsmiljö, sjöegenskaper, energiförbrukning, underhållsvänlighet, utrustning m.m. Utvärderingspunkter har avd. C i den tekniska specifikationen.

Båttypen **skall** ha varit i operativ drift hos brukaren under de senaste 12 månaderna eller längre, för att komma i fråga för utvärdering.

Båten **skall** vara disponibel två löpande arbetsdagar för utvärdering. Befälhavare och besättning ska finnas ombord för provkörning ...

## 6 ANBUDSUTVÄRDERING

Prövningen av anbudsgivare och anbud utförs i tre steg.

---

### STEG 3 (Utvärdering)

Vid anbudsutvärdering kommer det anbud att antas som är ekonomiskt mest fördelaktigt för Sjöfartsverket, enligt här angiven utvärderingsmodell.

Det anbud som efter summeringen erhåller den högsta viktade poängsumman kommer att betraktas som den ekonomiskt mest fördelaktiga.

---

För utvärdering av offererad referensbåt (bör-krav) enligt avd. C i den tekniska specifikationen, kommer bedömning att ske utifrån en av Sjöfartsverket partssammansatt grupp, bestående av potentiella användare och tekniker från Sjöfartsverket.

Utvärderingsposter enligt avd. C är uppdelade i Kategori 1 respektive Kategori 2.

Bedömningen kommer att utföras för Kategori 1 på en skala från 1-10 och för Kategori 2 från 1-5. Högsta poäng utgör högsta betyget. Ett medeltal av gruppens resultat kommer att användas vid utvärderingen.



Anbudsgivare som erhåller totalt flest utvärderingspoäng för samtliga positioner enligt teknisk specifikation, avd. C – motsvarar 10 poäng i tabellen ”Utvärderingskriterier och viktning”.

Bilaga 02 till anbudsfrågan innehåller bl.a. följande.

### **Utvärdering**

Följande områden kommer att minst utvärderas på referensbåten. De uppräknade punkterna under rubrikerna är endast att betrakta som exempel.

#### **Kategori 1 (1-10 poäng)**

##### **C1 Manöverförmåga**

Har båten goda manöveregenskaper och god acceleration i området 6 till 12 knop (bordningsfart)?

##### **C2 Sjöegenskaper**

Har båten goda egenskaper i följande och mötande sjö?

Är sjöegenskaperna lämpliga för avsett fartområde?

##### **C3 Däck**

Är däckets så rent som möjligt från konstruktioner som kan innebära snubbelrisk?

Är däckets så utformat att effekter av nedisning minimeras?

##### **C4 Däckshus**

Är däckshuset utfört i ett plan?

Har passagerarstolarna skålade säten och ryggar för god komfort och sidostabilitet och minst 200 mm justeringsmöjlighet i längsled?

##### **C5 Förarmiljö**

Är förarmiljön utformad så att god runtsikt uppnås vid stillaliggande, bordningsfart och gångfart?

Är stolarna försedda med armstöd av kraftig typ, nack- och fotstöd?

##### **C6 Fendrar och avbärare**

Är avfendring runt stäven tillfyllest?

Är infästning och utförande av samtliga fendrar sådant att skrovet inte skadas om en fender slits loss?

##### **C7 Maskinrum**

Är båten förberedd för motorbyte och byte av backslag?

Är utförandet underhållsvänligt så att service och mindre reparationer kan utföras av besättningen?

##### **C8 Elinstallationer**

Är installationen av ledningar under rattbord, i apparatskåp etc. gjorda med ledningskanaler med lock?

Är batterierna åtkomliga för utbyte och underhåll?

##### **C9 Larm och övervakning**

Kan larmgränser ändras/raderas utan speciell inloggning?

Är larmobjekt som inte ingår i maskinövervakning anslutna till ett centralt övervaknings- och larmsystem?

**Kategori 2 (1-5 poäng)**

**C10 Förtöjningsutrustning**

Är båten utrustad med tillräckligt antal pollare och är de placerade på lämpligt ställe och är utförandet bra?

**C11 Mastarrangemang**

Är flaggfästen så placerade att flagg inte berör antenner eller annan känslig utrustning?

**C12 Durkar**

Är samtliga utrymmen under däck där man kan gå eller behöver utföra arbete försedd med demonterbar durk?

Finns det luckor i durk för inspektion, åtkomlighet av kranar, kölvattenvakter, kopplingar, axeltätningar, rörledningar och dylikt monterade på gångjärn?

**C13 Rörsystem**

Är alla rörledningar väl klammade?

**C14 Bottenventiler**

Är ventiler monterade med flänskoppling så nära bottenintag eller sjökista som möjligt? Kan de stängas ovan durk?

**C15 Färskvattensystem**

Är färskvattensystem tillfyllest för ändamålet?

**C16 Bränslesystem**

Är påfyllningsrör uppdragna framför eller bakom däckshuset minst 450 mm över däck, placerade på plats där snubbelrisk och risk för nedisning är liten och försedda med spilltråg?

**C 17 Ventilation**

Är ventilatorer placerade skyddat och så att de inte utgör hinder?

**C18 Belysning**

Finns belysning monterad för samtliga arbetsytor på däck?

Finns extrabelysning för bordningsområdet?

**C19 Tankarrangemang**

Är rörsystem och pump arrangerade så att förbrukad olja kan pumpas ur motor och backslag på ett enkelt sätt?

Om två tankar används, kan dessa sammankopplas med rör och avstängningsventiler?

Av utvärderingsbladen avseende Dockstavarvets respektive Kewatecs referensbåtar framgår att Dockstavarvets fått slutpoängen 88,2 och Kewatecs 91,7.

Av kommentarerna till utvärderingen av Dockstavarvets och Kewatecs referensbåtar framgår att utvärderarna tillmätt bl.a. nedanstående faktorer betydelse och lämnat bl.a. följande synpunkter.

Pos.	Dockstavarvets båt	Kewatecs båt
C1	Dålig acceleration Backslag slogs ut vid backmanöver	Dålig acceleration Propellerbyte Kursstabilitet
C2	Tendens att skära Blöt båt Begynnelsevek Mjuk i motsjö	Torr Goda sjöegenskaper i mot, med, sida Drar åt babord God fart
C3	Inget räckverk Dåligt ankringsarrangemang	Vajerräcke Halvbra ankringsarrangemang Dåligt arrangemang akterdäck Ingen avisning PIW dålig Livflotte
C4	Mix av fasta och justerbara stolar Dålig takhöjd vid förarstol Avgaser trängt in, ändrat luftintag Dålig kapacitet AC	Dåligt insteg Två plan i styrhytt
C5	Dålig höjd vid förarstol Dålig sikt åt bordningsplattform Förhållandevis bra sikt uppåt	Dålig sikt vid bordning Mörkerljus Dålig sikt akterut vid förtöjning Bra stolar och fotstöd Skaplig instrumentering Dålig knappbelysning Ventilationssystem Bra layoutinstrument
C6	Avgasrör borde gå på utsidan	Placering av fender på däck kan förbättr. Plus för avbärare akter hörn
C7	Länslådan dåligt placerad Trångt utsida motorer Bra konstruktion avgasrör Sjövattenfilter bra Bränsleförbrukning	Durkar – kanter, inspektionsöppningar Kan sänkas för bättre höjd Belysning dålig Axeltätning? Gummislang?
C8	Förreglingar via HM (värmerutor m.m.) Strömställare ej indirekt belysta Nödbelysning saknas Överfyllnadsskydd saknas 32A landanslutning God standard i övrigt elanläggning	Förreglingar via HM (värmerutor m.m.) Dålig belysning maskinrum Sparsamt 230V uttag i bl.a. maskinrum Lock batterilådor ej isolerade Brandlarm saknar rökdetektorer 32A landanslutning Central larmpanel, Larms placering Gångbordsbelysning saknas Vindrutespolning saknas Indirekt belysning av strömställare Kabelmärkning och märkmaterial Instrument saknas för huvudtavlor Kvalitet på lanternor?

		Omformare saknas
C9	Bra larmpanel	
C10	Pollare bra på båt 2	Bra förtöjning
C11		Mast måste kompletteras för mer ljus
C12	Risk att durkar blir smala vid sänkning	Inga kanter och inspektionsluckor
C13		
C14		Kan inte manövreras ovan durk
C15	Enkelt system	
C16	Dålig placering av nödstopp och märkning	
C17	Hänvisning till däckslayout Salt i maskinrum	
C18		
C19		

Enligt förfrågningsunderlaget kommer en utvärderingsmodell att användas enligt vilken priset utvärderas enligt viss kalkyl och resultatet tillsammans med referensobjektens poäng efter utvärdering viktas på visst sätt.

***Förvaltningsrätten gör följande bedömning.***

Dockstavarvet har gjort gällande att Sjöfartsverket har brutit mot principerna om transparens och likabehandling genom att, i korthet, inte utvärdera Dockstavarvets båt med motoralternativ 1, genom att utvärderingskriterierna varit otillräckligt angivna och specificerade och avvikit från de kriterier som anges i förfrågningsunderlaget samt genom att inte ha tillämpat utvärderingskriterierna objektivt och enhetligt.

**Åberopad brist avseende båt med motoralternativ 1**

Sjöfartsverket har bl.a. anfört att Dockstavarvets båt med motoralternativ 1 inte utvärderades p.g.a. att den inte fanns att tillgå som referensbåt i enlighet med uppställt skall-krav avseende operativ drift under minst tolv månader. Dockstavarvet har inte bemött detta utan istället anfört att båda de offererade motoralternativen uppfyller samtliga de tekniska skall-krav som framgår av anbudsförfrågan och därtill fogad teknisk specifikation.

Förvaltningsrätten konstaterar att det i förfrågningsunderlaget tillräckligt tydligt framgår (kapitel 4, underrubrik 3 Referensbåt) att en förutsättning för att en referensbåt ska utvärderas är att den har varit i operativ drift under minst tolv månader. Dockstavarvet har inte visat att detta krav är uppfyllt för deras båt med motoralternativ 1 och det finns därför inte skäl för åtgärd enligt LOU på denna grund.

Brister avseende utvärderingskriteriernas utformning och tillämpning m.m.

I förfrågningsunderlaget anges att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kommer att antas med hänsyn tagen till viss angiven utvärderingsmodell och utifrån vissa angivna utvärderingskriterier.

Frågan om vilka krav som kan ställas på ett förfrågningsunderlag har varit föremål för Högsta förvaltningsdomstolens prövning i rättsfallet RÅ 2002 ref. 50. Domstolen uttalade bl.a. att de skiftande förhållanden som förekommer i det ekonomiska livet gör att även förfrågningsunderlag och utvärderingsmodeller som inte är optimalt utformade får godtas under förutsättning att de principer som bär upp LOU och gemenskapsrätten inte träds för när.

Enligt likabehandlingsprincipen ska anbudsgivare behandlas lika såväl när de utarbetar sina anbud som när anbuden utvärderas av den upphandlande myndigheten. Principen om öppenhet (förutsebarhet och transparens) innebär bl.a. att anbudsgivarna ska kunna förstå hur deras anbud kommer att utvärderas och att det inte är tillåtet att ändra utvärderingsmodell.

Enligt förvaltningsrättens bedömning följer av de nämnda principerna, såsom de kommit att tillämpas, att en anbudsgivare vid utformningen av sitt anbud ska känna till i princip samtliga uppgifter som den upphandlande myndigheten kommer att tillmäta betydelse för att utse det vinnande anbudet och att myndigheten inte har en obegränsad prövningsrätt. Detta hind-

rar emellertid inte att ett visst mått av skönsmässig bedömning kan godtas. Av intresse blir då på vilket sätt denna bedömning begränsas av de förutsättningar som angetts i förfrågningsunderlaget.

I nu aktuellt förfrågningsunderlag anges under rubriken "Utvärdering" att de områden som anges i positionerna C1 – C19 *minst* kommer att utvärderas på referensbåtarna och att de frågor som anges under respektive position endast är att betrakta som *exempel*. I utvärderingsprotokollet har poängsättningen motiverats utifrån anbudets förtjänster och brister. Dockstavarvet har bl.a. anfört att kommentarerna för varje egenskap (C1 – C19) som legat till grund för poängsättningen vid utvärderingen berör ett flertal egenskaper och kriterier som inte omfattas eller motsvaras av de frågor för varje sådan egenskap som intagits i förfrågningsunderlaget.

Sjöfartsverket har i C1-C19 i förfrågningsunderlaget närmare uttryckt vad man kommer att lägga vikt vid vid anbudsutvärderingen. Förvaltningsrätten noterar att vid en jämförelse mellan detta och Sjöfartsverkets utvärderingsprotokoll samt den checklista som myndigheten använt sig av framgår att myndigheten vid utvärderingen har tillmätt ett flertal faktorer betydelse som inte tydligt framgår av förfrågningsunderlaget. Checklistan har överlämnats till anbudsgivarna först efter anbudstidens utgång och var således okänd för anbudsgivarna när anbudet lämnades. Sjöfartsverket har visserligen i förfrågningsunderlaget angett att *minst* de i underlaget angivna områdena kommer att utvärderas och att de angivna frågorna endast är exempel. Enligt förvaltningsrättens mening måste myndighetens agerande dock anses innebära att den faktiskt har kompletterat utvärderingen med nya kriterier och att det är fråga om väsentliga tillägg. Ett sådant förfarande måste anses innebära ett betydande mått av osäkerhet för anbudsgivarna för vad som kommer att tillmätas betydelse vid utvärderingen och leder till att Sjöfartsverket tillskrivit sig en mycket fri prövningsrätt. Förvaltningsrätten noterar också att flera av de frågor som anges under C1-C19 innehåller

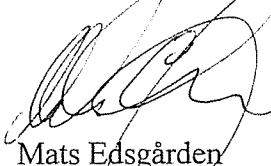
ler begrepp, så som ”goda manöveregenskaper”, ”sjöegenskaper lämpliga” och ”tillräckligt antal”, som inte kan sägas leda till nämnvärd ökad klarhet för anbudsgivarna. De ger också, som Dockstavarvet påpekar, utrymme för subjektiva bedömningar. Vissa uttryck som använts vid utvärderingen, så som ”god”, ”dålig” och ”halvbra” förstärker också denna bild.

Förvaltningsrätten anser mot denna bakgrund att Sjöfartsverket inte i tillräcklig omfattning innan anbudstidens utgång redogjort för vilka förhållanden som skulle komma att tillmätas väsentlig betydelse vid utvärderingen. Förfrågningsunderlaget innehåller således tydliga brister vad gäller öppenhet. Den oförutsebarhet som bristerna innebär får antas ha medfört att anbud inte har kunnat lämnas med tillräcklig insikt om hur värderingen skulle ske. Det framstår inte som osannolikt att anbudens kunde ha varit annorlunda, om bristerna inte hade funnits.

De brister som nu påpekats innebär visserligen en väsentlig risk för brott mot likabehandlingsprincipen. Det Dockstavarvet påtalat i denna del, och även i övrigt, leder dock enligt förvaltningsrättens bedömning inte till slutsatsen att Sjöfartsverket även har brutit mot denna princip.

Förvaltningsrätten bedömer sammanfattningsvis att förfrågningsunderlaget brister i fråga om öppenhet och att bristerna har inneburit sådan risk för skada för Dockstavarvet att det finns grund för ingripande enligt LOU. Med hänsyn till att bristerna gäller förfrågningsunderlaget, är rättelse inte en tillräcklig åtgärd. Upphandlingen ska därför göras om.

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



Mats Edsgården

Föredragande har varit Gustaf Mark.



# SVERIGES DOMSTOLAR

## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Jönköping. **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 var till 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 3109/1D LOU