



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN
Föredragande
Matilda Skogberg

DOM
2019-12-05
Meddelad i Falun

Mål nr
5151-19

Sida 1 (13)

SÖKANDE

Projektstaben i Sverige AB, 556444-3074
Sankt Göransgatan 66
112 33 Stockholm

MOTPART

Trafikverket
781 89 Borlänge

SAKEN

Offentlig upphandling

KONKURRENSVERKET	
2019-12-05	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.

Dok.Id 267367

Postadress
Box 45
S-791 21 Falun

Besöksadress
Kullen 4

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

Telefax

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

BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Trafikverket gör en upphandling av FSK920 byggarbetsmiljösamordning installationer, E4 Förbifart Stockholm (CTM-id 210476). Upphandlingen genomförs genom ett öppet förfarande enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, LOU. Av upphandlingsprotokollet framgår att ett anbud från Behaviour Design Group Sweden AB (BDG) antagits.

Projektstaben i Sverige AB (Projektstaben) ansöker om överprövning och yrkar att upphandlingen i första hand ska rättas på så sätt att anbudet från BDG förkastas och i andra hand ska göras om. Som grund för förstahandsyrkandet anför Projektstaben att BDG saknar de personalresurser som efterfrågas för att fullgöra uppdraget. Som grund för andrahandsyrkandet anför Projektstaben att formuleringarna av mervärdeskriterierna i punkt AUB.52 i upphandlingsdokumenten är otydliga och oförutsägbara samt att kraven i AUB.513 är oproportionerliga i förhållande till omfattningen av det som upphandlas. Projektstaben placerade sig på andra plats och har därför lidit skada på grund av de felaktigheter som förekommit.

Trafikverket anser att ansökan om överprövning ska avslås och anför i huvudsak följande. Anbudet från BDG uppfyller alla obligatoriska krav och är det ekonomiskt mest fördelaktiga, då det har bäst förhållande mellan pris och kvalitet. Eftersom Trafikverket har iakttagit de grundläggande principerna för upphandling och även i övrigt har följt LOU har inga fel förekommit som innebär, eller riskerar att innebära, skada för Projektstaben.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Utgångspunkter för förvaltningsrättens prövning

I mål om överprövning enligt LOU gäller som huvudprincip att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart och tydligt sätt ska ange vilka omständigheter denne grundar sin talan på (RÅ 2009 ref. 69). Av 20 kap. 6 § LOU följer att det förvaltningsrätten har att pröva är om det

på grundval av vad Projektstaben anfört är visat att Trafikverket har brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LOU och att detta har medfört att Projektstaben har lidit eller kan komma att lida skada. De grundläggande principerna framgår av 4 kap. 1 § LOU och innebär att upphandlande myndighet ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, genomföra upphandlingar på ett öppet sätt samt iaktta principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet.

När en anbudsgivare åberopar flera skäl för ingripande enligt LOU bör domstolens prövning i första hand göras av de grunder som hänför sig till upphandlingens konkurrensuppsökande skede. Förvaltningsrätten tar därför först ställning till frågan om det finns skäl för ingripande till följd av de brister som Projektstaben menar finns i upphandlingsdokumenten.

Upphandlingsdokumenten

I punkt AUB.513 i upphandlingsdokumenten framgår bl.a. följande

AUB.513 Krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga

Anbudsgivare ska ha teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga som är tillräcklig för aktuellt uppdrag.

Anbudsgivare ska därmed:

- Ha sådan erfarenhet som behövs för att kontraktet ska kunna fullgöras enligt en ändamålsenlig kvalitetsstandard, dvs. uppfylla ställda krav i förfrågningsunderlag

Anbudsgivare visar att kraven är uppfyllda genom att med anbud inge bevis i form av:

- CV för uppdragsledare i enlighet med beskrivning i Uppdragsbeskrivning (UB) kapitel 2.

I punkt AUB.52 i upphandlingsdokumenten framgår bl.a. följande.

AUB.52 Värderingsgrunder vid utvärdering av anbud

Beställaren kommer att anta det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga för beställaren. Detta kommer att avgöras enligt den utvärderingsgrund samt tilldelningskriterier som anges nedan.

För beställaren är det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet det anbud som har det bästa förhållandet mellan pris och kvalitet, dvs. lägst jämförelsesumma enligt utvärderingsmodellen nedan.

Vid lika jämförelsesumma kommer det anbud som har högsta värdet av erbjudna mervärden antas.

Trafikverket använder en så kallad absolut utvärderingsmodell. Detta innebär att utvärderingen av ett anbud görs enligt fastställda kriterier oberoende av andra anbuds summor och kvalitet.

Utvärdering kommer att ske enligt de kriterier och omständigheter som anges nedan:

Utvärdering av kvalitet sker baserat på den genomförandebeskrivning och presentation som anbudsgivaren avlämnat. Detta inom ramen för efterfrågade mervärden.

Detta enligt följande tilldelningskriterier:

1. Kapacitet
2. Arbetsmetodik
3. Förståelse
4. Produktionsplanering och logistik

Mervärdesskriterium	
1	<p>Kapacitet</p> <p>För beställaren är det ett mervärde att anbudsgivaren har kapacitet att med marginal bemanna uppdraget. Detta innebär exempelvis förmåga att tillskjuta ytterligare resurser om omständigheterna så kräver ("belastningstoppar"), samt förmåga att omedelbart ersätta personal vid exempelvis sjukskrivning.</p> <p><i>Beställaren anser att anbudsgivares förmågor inom nedan angivna områden (ämnen) påverkar möjligheten att nå och skapa efterfrågade mervärden.</i></p>

	<p>a) Beskriv företagets organisation och kapacitet, inkl. förmåga att tillsätta ytterligare resurser.</p> <p>b) Beskriv företagets strategi för långsiktig bemanning och kompetensförsörjning.</p> <p>c) Beskriv arbetssätt inklusive metoder för kunskapsöverföring</p> <p>d) Beskriv övrigt som kan innebära ett mervärde för Beställaren inom ramen för tilldelningskriterium kapacitet.</p>	
--	--	--

Anbuden kommer för vart och ett av tilldelningskriterium angivna ovan att tilldelas ett betyg enligt betygsskalan 0-3 nedan.

- 0 – Nöjaktigt
- 1 – Bra
- 2 – Mycket bra
- 3 – Utmärkt

0 – Nöjaktigt

Anbudsgivaren visar för beställaren att denne har viss insikt i vad som krävs för att uppdraget ska kunna utföras utan att det ger ett mervärde för beställaren. Anbudsgivaren har för beställaren gjort sannolikt att uppdraget kommer att genomföras på ett nöjaktigt sätt.

1 – Bra

Anbudsgivaren visar på ett för beställaren trovärdigt sätt att denne har insikt i vad som krävs för att uppdraget ska kunna utföras så att det ger ett mervärde för beställaren. Anbudsgivaren har för beställaren gjort det sannolikt att uppdraget kommer att genomföras på ett bra sätt.

2 – Mycket bra

Anbudsgivaren visar på ett för beställaren trovärdigt och överskådligt sätt att denne har mycket god insikt i vad som krävs för att uppdraget ska kunna utföras så att det ger ett mervärde för beställaren. Anbudsgivaren har gjort det sannolikt för beställaren att uppdraget kommer att genomföras på ett mycket bra sätt.

3 – Utmärkt

Anbudsgivaren visar på ett för beställaren mycket trovärdigt, tydligt och överskådligt sätt att denne har full insikt i vad som krävs för att uppdraget ska kunna utföras så att det ger ett mervärde för beställaren. Anbudsgivaren har för beställaren gjort sannolikt att uppdraget kommer att genomföras på ett utmärkt sätt.

Är upphandlingsdokumenten otydliga?

Vad Projektstaben anför

Formuleringarna av mervärdeskriterierna i punkt AUB.52 i upphandlingsdokumenten är otydliga och oförutsägbara. Vad som förväntas och hur anbudsgivare ska påvisa att denne uppfyller ställda mervärdeskriterier utifrån angiven betygsskala går ej att på ett öppet och transparent sätt tyda av förfrågningsunderlaget. Mervärdeskriteriernas otydliga utformning har medfört att upphandlande myndighet inte har kunnat utvärdera och bedöma mervärden på ett objektivt och för anbudslämnaren förutsägbart sätt. Likabehandling av anbudsgivarna har således inte kunnat säkerställas.

I förfrågningsunderlaget finns en uppdragsbeskrivning på åtta sidor som tydligt beskriver omfattning av uppdraget samt kompetenskrav på de konsulter som ska utföra uppdraget. Projektstaben har vid framställan av genomförandebeskrivningen och vid presentation för upphandlande myndighet försökt koppla angivna mervärdeskriterier till krav som framgår i uppdragsbeskrivningen samt de krav som ställs på byggarbetsmiljösamordnare i Arbetsmiljölagen och Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Från genomgång av anbudsutvärderingen står det dock klart att upphandlande myndighet inte fäst någon vikt vid de krav som tydliggörs i uppdragsbeskrivningen vid utvärdering av mervärden och vid tilldelning av kontrakt. Det framgår i stället tydligt att upphandlande myndighet lagt stor vikt vid beteendevetenskap. Att erfarenhet och kunskap om beteendevetenskap skulle vara något upphandlande myndighet lägger vikt vid, vid bedömningen av mervärden, framgår inte i upphandlingsdokumenten. Projektstaben har således inte kunnat förutse att upphandlande myndighet såg stora mervärden i erfarenhet och kunskap om beteendevetenskap. Generellt är punkten ”övrigt” inte tydlig och förutsägbar, varför anbudsgivare omöjligt kan veta vad Trafikverket grundar sin bedömning på vid utvärderingen och bedömningen av mervärde. Utvärderingspunkten är formulerad på ett sådant sätt att Trafikverket inte kan säkerställa likabehandling vid utvärdering av punkten.

Som exempel på de tydliga och oförutsägbara mervärdeskriterierna kan nämnas mervärde ett, Kapacitet där Projektstaben och BDG båda tilldelats ett av tre möjliga poäng. Projektstaben har i sitt anbud lyft fram följande vad gäller mervärdeskriterium kapacitet under de olika punkterna A-D. (A) Bolaget har mer än 17 arbetsmiljöspecialister, där flera har uppdraget som funktionsansvarig och/eller BAS-U/P för arbetsmiljöarbete hos offentliga beställare och fem seniora brandingenjörer med verifierad kompetens och erfarenhet från arbete med brandskydd under byggtid i tunnelprojekt. (B) Bolaget har rekryterat dessa under de senaste två åren och inte tappat någon. Bolaget är medarbetarägt, vilket är den form som skapar bäst och mest långsiktig stabilitet i bolaget och skapar det bästa engagemanget hos medarbetaren i bolaget. (C) Vad gäller strategi och metoder för kunskapsöverföring finns det inte bolag i branschen som har en tydligare strategi eller ett större och mer omfattande system för kunskapsöverföring än Projektstaben. (D) Den aktuella upphandlingen har de komponenter som är Projektstabens kärnverksamhet och fokus vilket garanterar att bolaget och dess konsulter kommer att engagera sig och anstränga sig 100% för att göra ett fantastiskt jobb.

Det är uppenbart att Projektstabens numerära kapacitet på 17 arbetsmiljöspecialister jämfört med BDG måste väga betydligt tyngre utifrån huvudfrågorna i kriteriet ”har kapacitet att med marginal bemanna, förmåga att tillskjuta resurser om omständigheterna så kräver (belastningstoppar), samt förmåga att omedelbart ersätta personal vid exempelvis sjukskrivning”. Projektstaben har i tilldelningen av mervärde ett, Kapacitet fått mervärde ett av tre möjliga. Om Projektstabens redogörelse och motivering inte ger högre mervärdespoäng så förefaller det vara uppenbart att formuleringarna av mervärdeskriterierna inte är öppna och förutsägbara och att upphandlande myndighet inte har kunnat säkerställa likabehandling av anbudslämnare. Det är helt omöjligt att Projektstabens egna resurser på ett objektiva och transparent sätt har kunnat poängsättas lika som BDG:s resurs som uppgår till en person i kombination med

strategiska samarbeten i form av samarbetsavtal med en eller flera underkon-
sulter utifrån hur mervärdeskriterierna är formulerade.

Vad Trafikverket anför

Beskrivningen av respektive tilldelningskriterium är ovanligt omfattande och ytterligare nedbrytningar i underkategorier har gjorts genom detaljerade frågor att besvara. Därutöver har anbudsgivarna även getts möjlighet att inom respektive kategori redogöra för om det finns något utöver frågorna (i övrigt) som innebär ett mervärde. Kategorin övrigt blir tillräckligt tydlig eftersom den ansluter till en tydlig beskrivning av varje tilldelningskriterium. Om upphandlingen hade genomförts utan möjlighet för anbudsgivaren att redogöra även för egenskaper som anslutet till tilldelningskriterierna men som inte specifikt efterfrågats skulle anbudsgivare som uppfyller tilldelningskriterierna på andra sätt än vad som framgår av de detaljerade frågorna missgynnas. De olika nivåerna för betygen är beskrivna med nyckelord som varierar mellan respektive nivå. Dessa blir tydliga när de läses tillsammans med de omfattande beskrivningarna av tilldelningskriterierna. De bör här noteras att mervärde innebär att anbudsgivaren inom tilldelningskriteriet visat att man överstiger nivån nöjaktig och att kriterierna på samtliga nivåer relaterar till uppdraget. Eftersom upphandlingen avser ett svårt och för marknaden mycket omfattande uppdrag är förväntningarna på anbudsgivaren redan på nivån nöjaktigt förhållandevis högt ställda. Såväl de olika tilldelningskategorierna som beskrivningen av betygsskalan anknyter till uppdraget och även till projektet i stort. Det ligger på anbudsgivaren att förklara hur den anser sig ha möjlighet att genomföra uppdraget så att de mervärden som är beskrivna uppnås. Med de tilldelningskriterier som har beskrivits kan koppling till beteendevetenskap ha betydelse förutsatt att anbudsgivaren förklarar hur det ger beställaren de beskrivna mervärdena. Även andra förklaringar till hur mervärden uppnås kan ge poäng.

Projektstaben har särskilt hänvisat till kategorin kapacitet för att visa att tilldelningskriterierna har varit otydliga. Avseende punkt A har båda bolagen ansetts visa att det finns marginal att bemanna projektet. Avseende punkt B har Projektstaben hänvisat till att bolaget är medarbetarägt. Det är för Trafikverket klart att ägande- eller organisationsform inte i sig innebär ett mervärde. Avseende punkt C påstår Projektstaben att man har branschens tydligaste och mest omfattande system för kunskapsöverföring. Även om bolagets beskrivning har bidragit till att man erhållit mervärde ger den inte stöd för ett så långtgående påstående. Avseende punkt D har Projektstaben i och för sig lämnat en bra beskrivning, men den anknyter inte särskilt till mervärdet kapacitet. Projektstaben har åberopat väsentligen samma omständigheter även under andra tilldelningskriterier och erhållit mervärde där så varit motiverat.

Förvaltningsrättens bedömning

LOU ger inte närmare besked om hur upphandlingsdokumenten ska vara utformade eller hur en utvärderingsmodell ska vara konstruerad utöver vad som kommer till uttryck i de allmänt hållna bestämmelserna om krav på likabehandling, förutsebarhet och transparens. Högsta förvaltningsdomstolen har i RÅ 2002 ref. 50 uttalat bland annat att upphandlingsdokumenten ska vara så klart och tydligt utformade att en leverantör på grundval av detta kan avgöra vad den upphandlade myndigheten tillmäter betydelse vid upphandlingen. Vidare ska en utvärderingsmodell vara utformad så att den är ägnad att leda till ett rättvisande resultat. De skiftande förhållanden som förekommer i det ekonomiska livet gör att även upphandlingsdokument och utvärderingsmodeller som inte är optimalt utformade får godtas under förutsättning att de principer som bär upp LOU och unionsrätten inte överträds.

Av punkten AUB.52 framgår att Trafikverket använder sig av en absolut utvärderingsmodell. Det framgår också att utvärderingen sker baserat på anbudsgivarnas genomförandebeskrivning och presentation av fyra angivna

tilldelningskriterier. För vart och ett av tilldelningskriterierna har Trafikverket specificerat vad som innebär ett mervärde samt angett ett antal frågor som ska besvaras av anbudsgivarna. Slutligen framgår att anbuden, för vart och ett av tilldelningskriterierna, kommer att tilldelas betyg enligt en betygsskala från noll till tre samt vad som krävs för att uppnå de olika betygen.

Projektstaben har som grund för att upphandlingsdokumenten och utvärderingen är otydliga och oförutsebara anfört att bolagets anbud, jämfört med vinnande anbud, uppfyller de aktuella utvärderingskriterierna på ett bättre sätt. Förvaltningsrätten konstaterar att Trafikverket använder sig av en absolut utvärderingsmodell och att de inkomna anbuden därför inte ska jämföras med varandra utan med de kriterier som ställts upp i upphandlingsdokumenten. I alla upphandlingar förekommer värderingar av anbud och det förhållande att en anbudsgivare på förhand inte kan förutse det exakta utfallet av en anbudsutvärdering innebär ingen brist i transparens hänseende. Upphandlingsdokumenten och utvärderingsmodellen är utformade på ett sådant sätt att anbudsgivare kan avgöra vad den upphandlade myndigheten tillmäter betydelse vid utvärderingen och således också hur ett konkurrenskraftigt anbud ska utformas. Projektstaben inte alltså anfört omständigheter som visar att det förekommer brister avseende utformningen av vare sig upphandlingsdokumenten eller utvärderingsmodellen.

Är upphandlingsdokumenten oproportionerliga?

Vad Projektstaben anför

Upphandlingen har oproportionerligt lågt ställda krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga i AUB.513 för ett uppdrag som innebär att driva en väsentlig funktion i ett av Europas största infrastrukturprojekt som pågår under lång tid. Upphandlande myndighet kan med nuvarande kravställning inte säkerställa en leverantör som förfogar över nödvändiga personalresurser med erfarenhet som behövs för att kontraktet ska kunna fullgöras enligt ändamålsenlig kvalitetsstandard. Projektet E4 Förbifart Stockholm har en

budget som är omkring 30 miljarder kr. Den aktuella upphandlingen omfattar omkring 8 000 mantimmar per år i flera år och har en sammanlagd omfattning på 50 till 100 miljoner kr. Det enda krav som ställs på anbudsgivare vad gäller teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga är att anbudsgivaren ska kunna uppvisa ett CV på uppdragsgivaren och att denna person ska ha gått en BAS-P/U kurs som normalt är två till tre dagar, ha körkort minst behörighet B, behärska såväl engelska som svenska i tal och skrift och ha minst tre års erfarenhet i rollen som BAS-U/P. Sådana lågt ställda krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet ställs normalt på handläggare i små och medelstora bygg- och anläggningsprojekt. Kraven förhåller sig inte alls med de kunskaper och erfarenheter som en byggarbetsmiljösamordnare kan förväntas ha enligt Arbetsmiljölagen och Arbetsmiljöverkets föreskrifter.

Vad Trafikverket anför

Proportionalitetsprincipen vid offentlig upphandling innebär att ett krav ska vara ägnat att tillgodose ändamålet för vilket det är ställt. Kravet ska vidare vara nödvändigt för att uppnå ändamålet på så sätt att minder ingripande alternativ saknas sam att nyttan med kravet ska stå i rimlig proportion till den skada eller inskränkning som kravet medför. Av detta följer att ett i och för sig lågt ställt krav inte strider mot proportionalitetsprincipen. Det stämmer också med regelverket att det är frivilligt för den upphandlande myndigheten att alls ställa kvalificeringskrav.

Förvaltningsrättens bedömning

Proportionalitetsprincipen innebär att den upphandlande myndigheten i en upphandling inte får ställa större krav på leverantören eller leveransen än vad som behövs och vad som får anses vara ändamålsenligt för den aktuella upphandlingen. Kraven ska således ha ett naturligt samband med och stå i proportion till det behov som ska täckas (se prop. 2006/07:128 s. 132.) En upphandlande myndighet har stor frihet att själv välja vilka krav som ställs på den

vara eller tjänst som upphandlas så länge kraven inte strider mot de grundläggande principerna och övriga bestämmelser i LOU.

Projektstaben har gjort gällande att kravet på teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga är för lågt ställt mot bakgrund av projektets omfattning. Trafikverket har stor frihet att själva avgöra vilka krav som behöver ställas för att uppnå önskvärd teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga. De omständigheter som Projektstaben har anfört är inte sådana att upphandlingsdokumenten ska anses utformade i strid med proportionalitetsprincipen.

Har anbudet från BDG felaktigt antagits?

Vad Projektstaben anför

I AUB .513 står det att anbudsgivare ska ha teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga som är tillräcklig för aktuellt uppdrag. I uppdragsbeskrivningen finns beställarens uppskattade behov av resurser för uppdraget. Uppskattningen är att det krävs att anbudsgivaren kan leverera omkring 8 000 konsulttimmar eller 4 – 6 konsulter per år. Vidare finns preciserade kompetenskrav som var och en av konsulterna ska uppfylla. Som komplement till detta är det en grundläggande förutsättning att uppdragsorganisationen uppfyller ställda krav på byggarbetsmiljösamordning som framgår av Arbetsmiljölagen och Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Här tydliggörs bl.a. att byggarbetsmiljösamordnare ska ha den utbildning, kompetens och erfarenhet som behövs för att kunna utföra sina arbetsuppgifter. BDG har tre anställda och en sammanlagd omsättning som understiger 1,5 miljoner kr. De har en anställd med kompetens, kunskap eller erfarenhet av byggarbetsmiljösamordning vilket är namngiven uppdragsledare. Utifrån bolagets beskrivning av sina tjänster framgår att de inte erbjuder byggarbetsmiljösamordnare vilket är det upphandlande myndighet efterfrågar i nu aktuella upphandling. Trafikverket har i upphandlingsdokumenten varit tydligt med att leverantör ska ha kapacitet att utföra uppdraget, men vid utvärderingen har man inte tagit hänsyn till att

BDG inte har kapacitet att bemanna uppdraget. BDG:s anbud ska därför förkastas.

Vad Trafikverket anför

Kvalificeringskraven avseende teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga framgår av punkten AUB.513. Det går inte att, som Projektstaben har gjort i sin ansökan, lyfta ut en mening ur kravet utan hela kravet inklusive vilken bevisning som krävs måste ses i ett sammanhang. De allmänt hållna meningarna om tillräcklig kapacitet kompletteras då med det konkreta kravet att anbudsgivaren ska inge bevis i form av CV för uppdragsledare där det framgår att vissa, i uppdragsbeskrivningen angivna, krav för denna position uppfylls. BDG har lämnat in efterfrågat CV och Projektstaben har inte ens påstått att BDG inte uppfyller de preciserade kraven. Det föreligger alltså inga skäl att avstå från att utvärdera anbudet från BDG.

Förvaltningsrättens bedömning

Högsta förvaltningsdomstolen har, i HFD 2013 ref. 5, uttalat att överprövningen inte tar sikte på upphandlingens materiella resultat utan endast på om den upphandlande enheten förfarit formellt korrekt och iakttagit de upphandlingsprinciper och förfaranderegler som anges i LOU. Endast om den upphandlande myndigheten tagit ovidkommande hänsyn eller påtagligt avvikit från de kriterier som angetts i upphandlingsdokumenten kan det bli aktuellt att ingripa mot en upphandling på denna grund.

Om upphandlande myndighet ska kunna utesluta en anbudsgivare från att delta i utvärderingen ska det klart framgå av upphandlingsdokumenten vad som krävs för att anbudsgivaren ska uppfylla ett obligatoriskt krav (se Kamrätten i Göteborgs dom 2016-07-12 i mål 7229-15).

Av punkten AUB.513 framgår att anbudsgivare ska visa att det aktuella kravet är uppfyllt genom att bifoga ett CV för uppdragsledare i enlighet med beskrivningen i Uppdragsbeskrivningen. Inga ytterligare krav har ställts. Av utredningen i målet framgår att BDG har lämnat in ett CV samt att Trafikverket har ansett att detta CV uppfyller de krav som ställts. De omständigheter som Projektstaben anfört har inte någon koppling till det CV som BDG lämnat in. Projektstaben har inte heller gjort gällande att aktuell uppdragsledare inte uppfyller de krav som ställts. Projektstaben kan därför inte anses ha anfört omständigheter som visar att Trafikverket påtagligt avvikit från de kriterier som angetts i upphandlingsdokumenten när man ansett att BDG:s anbud uppfyller det aktuella kravet.

Sammanfattning

Projektstaben har inte visat att Trafikverket förfarit i strid med någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LOU vid utformningen eller tillämpningen av upphandlingsdokumenten. Skäl för ingripande enligt LOU föreligger därmed inte.

Ansökan om överprövning ska sålunda avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (FR-05).

Lennart Furufors
lagman



Hur man överklagar

FR-05

Den som inte är nöjd med förvaltningsrättens beslut kan överklaga. Här framgår hur det går till.

Närmare regler finns i den lag som gäller för målet, se rutan längst ner på nästa sida för hänvisningar.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Tiden räknas oftast från den dag som ni fick del av beslutet. I vissa fall räknas tiden i stället från beslutets datum. Det gäller om beslutet avkunnades vid en muntlig förhandling, eller om rätten vid förhandlingen gav besked om datum för beslutet.

För myndigheten räknas tiden alltid från beslutets datum.

Observera att överklagandet måste ha kommit in till domstolen när tiden går ut.

Vilken dag går tiden ut?

Sista dagen för överklagande är samma veckodag som tiden börjar räknas. Om ni exempelvis fick del av beslutet måndagen den 2 mars går tiden ut måndagen den 23 mars.

Om sista dagen infaller på en lördag, söndag eller helgdag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton, räcker det att överklagandet kommer in nästa vardag.

Tänk på detta i mål om överprövning av upphandling

I vissa fall kan myndigheten ingå avtal efter 10 dagar från det att domstolen avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut, och i vissa fall får myndigheten ingå avtal omedelbart. Efter att avtal har slutits får kammarrätten inte överpröva upphandlingen. Detta gäller alltså även om tiden för överklagande fortfarande gäller.

Gör så här

1. Skriv förvaltningsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför ni tycker att beslutet ska ändras. Tala om vilken ändring ni vill ha och varför ni tycker att kammarrätten ska ta upp ert överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis ni vill hänvisa till. Förklara vad ni vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå er: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om ni har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skicka eller lämna in överklagandet till förvaltningsrätten – adressen finns i beslutet.

Vad händer sedan?

Förvaltningsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avisar domstolen överklagandet. Det innebär att beslutet gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar förvaltningsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till kammarrätten.

Har ni tidigare fått brev genom förenklad delgivning kan även kammarrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i kammarrätten

När överklagandet kommer in till kammarrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Kammarrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att förvaltningsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om förvaltningsrätten dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om ni *inte* får prövningstillstånd gäller det överklagade beslutet. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt ni vill föra fram.

Vill ni veta mer?

Ta kontakt med förvaltningsrätten om ni har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i beslutet.

Mer information finns på www.domstol.se.

För fullständig information, se:

- lag (2016:1145) om offentlig upphandling, 20 kap.
- lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, 20 kap.
- lag (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet, 16 kap.
- lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner, 16 kap.
- lag (2016:1145) om offentlig upphandling, 20 kap.
- lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorn, 20 kap.

