



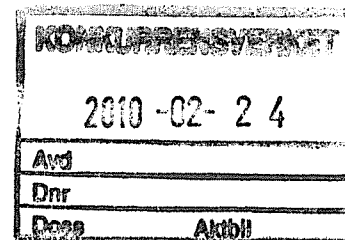
**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN**

DOM
2010-02-22
Meddelad i
Falun

Mål nr
888-10 E
Rotel 5

SÖKANDE

Vossloh Nordic Switch Systems AB, 556464-4010
Box 1512, 271 00 Ystad



MOTPART

Banverket

Ombud: advokaten Tomas Kjellgren och jur kand Sven Vaxenbäck
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB, Box 1711, 111 87 Stockholm

SAKEN

Offentlig upphandling

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår Vosslohs ansökan om överprövning.

Förvaltningsrättens interimistiska beslut att upphandlingen tills vidare inte får avslutas upphör nu att gälla. Det innebär - om inte annat bestäms senare - att någon prövning av Vosslohs ansökan om överprövning inte får ske efter den 4 mars 2010 om det då finns ett upphandlingskontrakt.

Uppllysning:

Målet kom in till Länsrätten i Dalarnas län och fick mål nr 3165-09. Den 15 februari 2010 slogs den länsrätten samman med Länsrätten i Gävleborgs län. I den nya domstolen, som heter Förvaltningsrätten i Falun, har målet fått mål nr 888-10

Dok.Id 180

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 45	Kullen 4	023-383 00 00	023-383 00 80	måndag – fredag
S-791 21 Falun		E-post: forvaltningsrattenifalun@dom.se		08:00-12:00 13:00-16:00

YRKANDEN M M

Vossloh Nordic Switch Systems AB begär överprövning av Banverkets upphandling av stoppbockar och tillsatselement (dnr F09-5955/IN50).

Vossloh yrkar i första hand att förvaltningsrätten förordnar om rättelse. Den rättelse som yrkas är att förvaltningsrätten ska förordna att Banverket ska göra en ny anbudsutvärdering vid vilken Industrispårs anbud inte tas upp till prövning. Vossloh yrkar i andra hand att förvaltningsrätten förordnar om att upphandlingen i sin helhet ska göras om.

Banverket bestrider Vosslohs yrkande om att Banverkets upphandlingen ska rättas eller göras om.

I ett interimistiskt beslut har bestämts att upphandlingen tills vidare inte får avslutas.

DOMSKÄL

Av 1 kap 24 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) framgår att upphandlande enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

Om den upphandlande enheten har brutit mot dessa grundläggande principer eller någon annan bestämmelse i lagen och detta har medfört att leverantören lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse gjorts (16 kap 2 § LUF).

Vossloh menar att det finns allvarliga fel och brister i Banverkets i målet aktuella upphandling av stoppbockar och tillsatselement. Klagomålen kan delas in i fyra avsnitt. Parternas argumentering och förvaltningsrättens bedömning redovisas i anslutning till respektive punkt.

Anbudets giltighetstid

Vossloh

Industrispår har inte angett att deras anbud är giltigt i nittio dagar från anbudstidens utgång, trots krav härpå i UFB.33 i Upphandlingsföreskrifterna.

Banverket

Av UFB.33 framgår att anbudsgivare som inger anbud i upphandlingen är bunden av sitt anbud i 90 dagar efter anbudstidens utgång. Den aktuella föreskriften är formulerad på sådant sätt att ingivna anbud är giltiga i 90 dagar efter anbudstidens utgång om inte anbudsgivare uttryckligen reserverar sig mot föreskriften. Den vinnande anbudsgivaren har inte på något sätt i sitt anbud reserverat sig mot den aktuella föreskriften, varför det vinnande anbudet uppfyller Banverkets krav på giltighetstid.

Förvaltningsrättens bedömning

Som Banverket har anfört krävs inte något särskilt uttalande från anbudsgivaren att anbudet är giltigt i nittio dagar från anbudstidens utgång. Det räcker att denne inte uttryckligen reserverar sig mot denna föreskrift i UFB.33 angående anbuds giltighetstid. Vid sådant förhållande har det inte skett något fel i upphandlingen på det sätt som Vossloh har påtalat i denna del.

Ledtider

Vossloh

Industrispår har inte angett leveranstider i arbetsdagar från varje produkt enligt sortimentslista trots krav härpå i UFB.31 i Upphandlingsföreskrifterna och punkten 4.3 i Avropsavtalet. Skrivningen i dessa dokument innebär att leveranstiden i antalet arbetsdagar ska anges i anbudet. I Industrispårs anbud har endast angetts (i bilagan "Ledtider") att "leverans kan ske med kort varsel". Ska-kravet är därför inte uppfyllt.

Banverket

I upphandlingsföreskrifterna (UFB.31) anges att det av anbudet bl.a. ska framgå "[o]ffererade priser i föreskriven ersättningsform, ledtider, första leverans och minsta avropskvantiteter." Av det vinnande anbudet framgår att aktuella ledtider är marginella. Detta följer av att det i anbudet anges att det normalt kommer att finnas minst tio stoppbockar inklusive tillsatselement på lager. Både tillverkning och lagerhållning sker i Ystad. Ett lager av leveransklara stoppbockar inklusive tillsatselement kommer således normalt att finnas och leverans enligt avtalet ska ske "fritt Ystad" Leverans kommer alltså att kunna ske direkt efter kontraktstecknandet. Med andra ord kommer leverans att kunna ske i princip strax efter ordertillfället.

Det har vidare inte uppställts något krav i förfrågningsunderlaget på att leveranstider ska anges i arbetsdagar. I en situation som den beskrivna är det dessutom uppenbart obehövt att precisera leveranstider i arbetsdagar. På samma sätt fyller inte punkten 4.3 i avropsavtalet, avseende leveranstid i arbetsdagar för varje produkt enligt sortimentslista, någon funktion.

För det fall att förvaltningsrätten ändå skulle finna att det uppställts ett krav i förfrågningsunderlaget av innebörd att leveranstider uttryckligen skulle anges i arbetsdagar, har det med tillräcklig tydlighet framgått av det vinnande anbudet att den kortaste möjliga normala leveranstiden varit noll arbetsdagar.

Vossloh

Anbudet omfattar tre olika sorters stoppbockar. Det framgår inte att tio av varje sort alltid finns på lager. Det går alltså inte att dra några slutsatser av att det i Industrispårs anbud anges att stoppbockar ”normalt finns på lager”, vad gäller ledtider för varje enskild sort av stoppbock. Då är det lika normalt att man i två av tre fall inte har den sorten Banverket efterfrågar på hyllan. Normaliteten blir i detta sammanhang helt betydelselös och oförutsägbar för Banverket vid kommande leveranser om avtal ingås med Industrispår. Att ”leverans ska kunna ske i princip strax efter ordertillfället” framgår därför inte av Industrispårs anbud. Banverkets resonemang i denna del utgör enligt Vosslohs uppfattning en efterhandskonstruktion.

I förfrågningsunderlaget anges att leveranstider ska framgå av anbudet. I det i förfrågningsunderlaget inkluderade avtalsförslaget föreskrivs att leveranstider anges i arbetsdagar. Som en konsekvens av detta ska förstås leveranstider anges i arbetsdagar också i anbudet. Begreppen ”marginella” och ”normala” leveranstider är därvidlag oacceptabla. Att leveranstiden i arbetsdagar har betydelse och inte som påstått ”inte fyller någon funktion” framgår av UFB.522 utvärderingskriterium nr 3. Banverket motsäger i sin argumentation sig själv genom att ena sidan säga att preciserade leveranstider i arbetsdagar inte fyller någon funktion och å andra sidan i förfrågningsunderlaget ange att leveranstider ska framgå av anbudet.

I anbudet anges normalt en leveranstid som leverantören håller, inte någon bästa möjliga överprestation i ett virtuellt och osannolikt fall, där en normal leveranstid blir noll arbetsdagar.

Banverket

Vossloh fortsätter att felaktigt hävda att Banverket uppställt ett krav på att leveranstider ska anges i arbetsdagar. Det förtjänar därför att åter understrykas i detta sammanhang att det i förfrågningsunderlaget endast uppställts krav på att ledtider ska anges i anbudet, och att det vinnande anbudet innehåller efterfrågade uppgifter.

Banverket saknar anledning att anta att de uppgifter som den vinnande anbudsgivaren angett i sitt anbud skulle vara felaktiga eller inte avse samtliga typer av stoppbockar som omfattas av upphandlingen. Dessutom är det så att det enda som skiljer de tre typerna (Sj 43, BV 50 och UIC 60) åt är en sk glidklack. I övrigt är stoppbockarna lika och de lagras färdigställda så när som på glidklacken. Den "rätta" glidklacken monteras direkt vid beställning, vilket innebär ett arbete på knappt en timme. Samtidigt sätter man på en klisterdekal som talar om vilken typ av stoppbock det är. Som tidigare angivits i målet, kan alltså de stoppbockar som finns på lager i princip levereras omgående. Som framgår ovan gäller detta alldeles oavsett vilken typ av stoppbock som beställs.

Samtliga anbudsgivares uppgivna ledtider har beaktats inom utvärderingskriteriet leveranstid i anbudsutvärderingen. Vossloh har i denna del av utvärderingen erhållit full poäng och tillgodoräknats maximalt mervärde.

Om det skulle visa sig senare att den vinnande anbudsgivaren inte håller de i anbudet angivna ledtiderna innebär detta avtalsbrott som medför kontraktsrättsliga konsekvenser.

Förvaltningsrättens bedömning

Ledtid är enligt Rikstermbanken den tid som förflyter mellan tidpunkten för en beställning och tidpunkten då det beställda finns tillgängligt för avsedd användning. Leveranstid definieras som den tid som förflyter mellan tidpunkten för en beställning och tidpunkten då det beställda tas emot av mottagaren. Ledtid och leveranstid kan sammanfalla, nämligen om tidpunkten för mottagandet sammanfaller med tidpunkten då det beställda finns tillgängligt för avsedd användning. Samma definitioner anges i Allmänna standardiseringsgruppens och Tekniska nomenklaturcentralens transportordlista, TNC 93.

I upphandlingsföreskrifterna (UFB.31) finns en lista med elva punkter på vad som ”skall framgå” av anbudet. Den punkt som nu är av intresse innehåller ”[o]ffererade priser i föreskriven ersättningsform, ledtider, första leverans och minsta avropskvantiteter.” Något ska-krav på att ange ”leveranstider” och att tidsprecisera i arbetsdagar finns inte.

Ledtider torde oftast uttryckas i dagar eller timmar. I det avropsavtal som är avsett att tecknas med vinnande leverantör finns också en punkt (4.3) angående ”[l]everanstid i arbetsdagar för varje produkt enligt sortimentslista”. Förfrågningsunderlaget omfattar även detta avropsavtal (se UFB 2.2).

Industrispår har i sitt anbud angett - beträffande ledtider - att leverans kan ske ”med kort varsel”. Uttryckssättet innebär enligt förvaltningsrättens mening att bolaget har uppfyllt i vart fall miniminivån för att ledtider ska anses ”framgå” av anbudet. Industrispår bedöms alltså inte behöva diskvalificeras som leverantör på den grunden att man inte skulle ha uppfyllt nämnda ska-krav.

Uttrycket "med kort varsel" uppfyller inte avropsavtalets formulering om leveranstid i "arbetsdagar". Att trots detta utvärdera Industrispårs anbud kan enligt förvaltningsrätten inte anses strida mot någon grundläggande princip i LUF.

På grund av det anförda finns inte förutsättningar att ingripa mot upphandlingen i denna del.

Leveransvillkoret FCA Ystad

Vossloh

Industrispår har angett leveransvillkor "fritt Ystad", vilket inte är i enlighet med avropsavtalet punkt 4.1. Gällande handelsterm ska vara FCA Nässjö eller angiven ort, Incoterms 2000.

Banverket

Av punkten 4.1 i avropsavtalet framgår att gällande sk handelsterm, dvs. leveransvillkor, är "FCA Nässjö eller angiven ort, Incoterms 2000". Incoterms 2000 är en sammanställning av regler som gäller vid internationell handel och är sammanställda av ICC (Internationella Handelskammaren). Leveransvillkoret FCA (med angiven plats) innebär att färan övergår (leverans anses ske) då godset överlämnas till fraktföraren på överenskommen plats.

I det vinnande anbudet används inte termen "FCA" utan det anges att leverans sker "fritt Ystad". Enligt 7 § tredje stycket köplagen anses en vara som sålts "fritt" med angivande av viss bestämmelseort, vara avlämnad (leverans anses ske) när den kommit fram till bestämmelseorten. Leveransvillkoret "fritt Ystad" motsvarar således FCA Ystad enligt Incoterms 2000.

Vossloh

FCA omfattar mer än bara att varan finns på någon ort. För att kraven på leverans enligt FCA ska vara uppfyllda måste det även vara lastat. Det i Industrispår angivna "fritt Ystad" motsvarar inte FCA Ystad.

Industrispår har reserverat sig mot i förfrågningsunderlaget angivna leveransvillkor och skulle således ha förkastats också på denna grund. Att i detta sammanhang hänvisa till köplagen och att det vinnande anbudets leveransvillkor överensstämmer med denna är inte relevant. Incoterms 2000 utgör leveransvillkor, inte köplagens regler i dessa delar.

Banverket

Att "fritt Ystad" motsvarar "FCA Ystad" framgår av följande sammanställning, hämtad från Västsvenska industri- och handelskammarens hemsida.

Tjänster » Internationella affärer » Skeppning och dokument » Incoterms 2000

ICCs internationella regler för tolkning av handelstermer

Incoterms 2000 är en sammanställning av regler som gäller vid internationell handel och är sammanställda av ICC (Internationella Handelskammaren).

Incoterms består av 13 olika handelstermer som reglerar vem som bekostar vad i leveransen och vem som tar vilka risker under färden. Dessa leveransvillkor (se nedan) är mycket viktiga att känna till och ta kontroll över i köpeavtalet. Det är också viktigt att man i avtalet utöver det överenskomna leveransvillkoret (ex CIP) också skriver att det är Incoterms tolkning av handelstermen man jobbar efter. Eftersom andra delar av världen kan ha andra tolkningar undviker man på detta sätt alla missförstånd.

Handelsterm	Engelska	Svenska
EXW	Ex works	Från fabrik
FCA	Free carrier	Fritt fraktföraren
FAS	Free alongside ship	Fritt fartygets sida
FOB	Free onboard	Fritt ombord
CFR	Cost and freight	Kostnad och frakt
CIF	Cost, insurance and freight	Kostnad, försäkring och frakt
CPT	Carriage paid to	Fraktfritt
CIP	Carriage and insurance paid to	Fraktfritt inkl försäkring
DAF	Delivered at frontier	Levererat gränsen
DES	Delivered ex ship	Levererat ombord på fartyg
DEQ	Delivered ex quay	Levererat på kaj
DDU	Delivered duty unpaid	Levererat oförtullat
DDP	Delivered duty paid	Levererat förtullat

Det framgår tydligt att "FCA" (med angivande av plats) på svenska kan uttryckas som "Fritt" (med angivande av plats). Av det ovan sagda följer att "fritt Ystad" motsvarar "FCA Ystad". Vosslohs invändning i denna del är av närmast språklig karaktär. Budskapet, nämligen att det är FCA Ystad som gäller, framgår av ordalydelsen i det vinnande anbudet.

Förvaltningsrättens bedömning

Av de i målet aktuella upphandlingsföreskrifterna framgår (se UFB.22) att även ett avropsavtal ingår i förfrågningsunderlaget. Avropsavtalet innehåller olika kontraktsvillkor. Under rubriken leverans anges (punkt 4.1) att "[g]ällande handelsterm är FCA Nässjö eller angiven ort, Incoterms 2000".

Industrispår har i sitt anbud skrivit att "[v]id tilldelande av kontraktet kommer kontraktsvillkoren att uppfyllas" men också (i en prislista) att priserna är "fritt Ystad". Skillnaderna mellan "fritt Ystad" och "FCA Ystad" är marginella. Det finns enligt förvaltningsrättens mening inte anledning att göra en så långtgående tolkning av formuleringen i prislistan att Industrispår har reserverat sig mot de leveransvillkor som anges i avropsavtalet. Vosslohs talan i denna del ska därför inte medföra att upphandlingen har genomförts i strid mot bestämmelserna i LUF.

Krav på emballage

Vossloh

Industrispår har angett att varorna kommer att levereras oemballerade. Detta gör anbudet orent då det inte överensstämmer med avropsavtalet punkt 6.1, där det står att emballage ska ingå i angivna priser.

Banverket

Stoppbockar och tillsatselement har normalt inte emballage vid transport. Detta är också anledningen till att vinnande anbudsgivare inte inkluderar emballage för offererade produkter.

I punkten 6.1 i avropsavtalet anges att ”emballage ingår i angivna priser”. Detta innebär inte att emballage måste ingå i anbudet. Den aktuella punkten i avropsavtalet syftar till att säkerställa att kostnaden för emballage ingår i priset, om emballage används. Det säger sig självt att den aktuella punkten i avropsavtalet inte går att tillämpa om det inte finns emballage.

Den vinnande anbudsgivaren har i sitt anbud även angett att samtliga kontraktsvillkor kommer att uppfyllas vid ett tilldelande av kontraktet i upphandlingen.

Förvaltningsrättens bedömning

Förvaltningsrätten instämmer i Banverkets bedömning.

Utvärderingsmodellen

Vossloh

Utvärderingskriterierna framgår av punkt UFB.522 i upphandlingsföreskrifterna. Angående utvärderingskriterium 2 ”Teknisk Kravuppfyllnad” anges att här värderas de tekniska lösningar som presenteras med avseende att uppfylla de tekniska krav som angetts. Någon ytterligare information om vilka omständigheter som tillmäts betydelse lämnas inte. Av tilldelningsbeslutet framgår däremot av handlingen ”Sammanställning anbud” att fem omständigheter använts vid anbudsutvärderingen.

Angående utvärderingskriterium 3 "Leveranstid" anges att här betygssätts anbudsgivarens kortaste möjliga normala leveranstid i arbetsdagar för produkterna samt att korta leveranstider kommer att värderas positivt. Någon ytterligare information om vilka omständigheter som tillmäts betydelse lämnas inte. Av tilldelningsbeslutet framgår däremot av handlingen "Sammanställning anbud" att en bedömning skett vid anbudsutvärderingen av ledtider i dagar enligt en uppställning.

Angående utvärderingskriterium 4 "Kapacitet" anges att här värderas den kapacitet som angetts för att uppfylla sitt åtagande. Någon ytterligare information om vilka omständigheter som tillmäts betydelse lämnas inte heller här. Av tilldelningsbeslutet framgår däremot av handlingen "Sammanställning anbud" att en bedömning har skett av tillverkning och maskinpark, något som överhuvudtaget inte omnämns i UFB.522. Några uppgifter som kunnat ligga till grund för bedömningen har heller inte infordrats i anbudet, se AFB.31.

Anbudsgivarna ska enligt en samstämmig rättspraxis (se exempelvis Kamrätten i Göteborgs avgörande den 20 mars 2009 i mål 6996-08) kunna avgöra vilka omständigheter den upphandlande enheten lägger till grund för poängsättningen i de olika utvärderingskriterierna. Genom den utvärderingsmodell som omnämns ovan har Banverket i princip gett sig själv fri prövningsrätt och möjlighet att poängsätta godtyckligt. De omständigheter som ligger till grund för poängtilldelningen i de tre kriterierna 2-4 har nämligen varit okända för anbudsgivarna till sitt innehåll och inbördes fördelning.

Banverket

Banverket har använt sig av en sk mervärdesmetod vid utvärderingen av anbudet i upphandlingen. Utvärderingsmodellen beskrivs på ett tydligt sätt i UFB.522 i upphandlingsföreskrifterna.

Av UFB.522 i upphandlingsföreskrifterna framgår (i) vilka omständigheter som skulle komma att tillmätas betydelse vid anbudsprövningen (dvs. utvärderingskriterierna), (ii) det maximala mervärde som kan uppnås för respektive utvärderingskriterium, (iii) en steg-för-steg-beskrivning av hur utvärderingen kommer att ske och (iv) en närmare beskrivning av utvärderingskriterierna.

Beskrivningen i UFB.522 av hur utvärderingen kommer att ske innehåller dessutom en beskrivning av principerna för poängsättning, nämligen att poängsättningen sker enligt en skala från 0 till 5, där 5 är det bästa. Det faktum att vart och ett av stegen inte beskrivits med ord förrän i upphandlingsprotokollet påverkar naturligtvis inte förståelsen av poängsättningsprinciperna.

Kammarrätten i Stockholm har i en dom den 31 juli 2009 i mål nr 3014-09 konstaterat att det inte är möjligt att en anbudsgivare på förhand, genom att ta del av förfrågningsunderlaget, ska kunna förutse utfallet av värderingen av sitt anbud. Genom detta uttalande har kammarrätten samtidigt förklarat att det inte kan ställas sådana krav på förfrågningsunderlaget och den i detta ingående utvärderingsmodellen.

Banverket får framhålla att de anbudsgivare som deltagit i upphandlingen måste antas vara kompetenta att göra erforderliga överväganden utifrån vad som angetts i förfrågningsunderlaget. Det måste också ha legat i deras intresse att erbjuda en i alla avseenden hög konkurrenskraft för att komma ifråga för tilldelning av kontraktet i upphandlingen. Anbudsgivarna har därför, enligt Banverkets mening, kunnat avge sina anbud med tillräcklig insikt om hur utvärderingen kommer att ske.

Det ovan sagda vinner även stöd i det faktum att Vossloh inte ifrågasätter Banverkets poängsättning av vare sig dess eget anbud eller det vinnande anbudet.

Vossloh

Poängsättningsprinciperna med den angivna mervärdesmodellen har Vossloh inte haft svårt att förstå. De faktiska omständigheter i anbudet, uppgifter m m, som skulle tillmätas betydelse framgår dock inte, vilket i sig är i strid med principen om förutsebarhet och transparens.

Vad det gäller utvärderingskriteriet 4 "Kapacitet" kan dessutom konstateras att detta inte ens kan vara föremål för utvärderingen i enlighet med EU-domstolens avgörande i mål C-532/06 Lianakis. Detta avser istället omständigheter som rätteligen ska prövas under den s.k. kvalificeringsfasen. Banverkets förfrågningsunderlag strider således även i detta hänseende mot de grundläggande principerna för offentlig upphandling.

Att Vossloh skulle kunna förutse det exakta utfallet av utvärderingen av sitt anbud i detalj har inte anförts. Att anbudsgivarna i förfrågningsunderlaget däremot ska kunna se vilka faktiska omständigheter som kommer att tillmätas betydelse vid anbudsutvärderingen är en helt annan sak. Hur initierad och erfaren en anbudsgivare än är, kan anbudsgivaren inte gissa sig till dessa. Det av Banverket åberopade rättfallet är därför enligt Vosslohs uppfattning inte relevant för förvaltningsrättens prövning i förvarande mål.

Banverket

Anbudsgivarna har kunnat avge sina anbud med tillräcklig insikt om hur utvärderingen skulle komma att ske. I den s k Lianakis-domen den 24

januari 2008 i mål C-532/06 kom EU-domstolen fram till att endast kriterier som syftar till att fastställa det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kan anses utgöra kriterier för tilldelning, dvs. utvärderingskriterier. Det måste enligt Banverket bedömas från fall till fall om ett utvärderingskriterium avseende kapacitet inte skulle kunna vara ett tillåtet utvärderingskriterium.

Vad gäller utvärderingskriteriet kapacitet anges i UFB. 522 i förfrågningsunderlaget följande. ”Här värderas den kapacitet som angetts för att uppfylla sitt åtagande” (Banverkets understrykning). I upphandlingen syftar detta utvärderingskriterium till att utvärdera i vilken utsträckning anbudsgivare har tillräcklig kapacitet för att uppfylla sitt åtagande i anbudet. Det syftar med andra ord till att fastställa i vilken utsträckning anbudet medför leveranssäkerhet, vilket Banverkets anser vara relevant vid bedömningen av vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga. Hög leveranssäkerhet medför kostnadsbesparingar bl.a. i form av minskade täckningsköp, som Banverket kan tvingas göra om leverans uteblir eller försenas.

Det följer även av EU-domstolens dom i målet C-324/93, Evans, och Kamrarrättens i Göteborg dom i mål nr 7332-08, att ”reliability of supplies”, dvs. leveranssäkerhet, respektive ”leverans av rätt tjänst i rätt tid” kan utgöra utvärderingskriterier. Banverket har således, genom att beakta offererad kapacitet i anbudsutvärderingen, på intet sätt handlat i strid med de EU-rättsliga principerna eller LUF.

Förvaltningsrättens bedömning

I förfrågningsunderlaget (UFB.522) anges att de omständigheter som - utöver anbudssumman - ska tillmätas betydelse vid anbudsprövningen är teknisk kravuppfyllnad, leveranstid och kapacitet. Dessa utvärderingskriterier betygssätts med 0 till 5 poäng. Det finns inte någon beskrivning i ord för vad respektive poäng motsvarar.

Beträffande teknisk kravuppfyllnad anges i förfrågningsunderlaget att här värderas de tekniska lösningar som presenteras med avseende att uppfylla de tekniska krav som angetts. I tilldelningsbeslutet graderas kriteriet i fem nivåer. Den lägsta poängen – en etta – erhålls om kravspecifikationen inte uppfylls och den högsta – en femma – om kriteriet är komplett redovisat efter förfrågningsunderlaget. Mellannivåerna har fått beteckningarna ”Uppfyller med många modifieringar”, ”Uppfyller med mindre modifieringar” och ”Mindre detaljer missade”.

Beträffande leveranstid anges i förfrågningsunderlaget att här betygssätts kortast möjliga normala leveranstid i arbetsdagar för produkterna. I tilldelningsbeslutet finns under rubriken ”Ledtider” en gradering i fem nivåer från ”längre än 15 dagar” (en etta) till ”högst 2 dagar” (en femma).

Beträffande kapacitet anges i förfrågningsunderlaget att här värderas den kapacitet som angetts för att uppfylla åtagandet. I tilldelningsbeslutet graderas kriteriet i fem nivåer. Den lägsta poängen – en etta – erhålls vid ”[o]lämplig maskinpark” och den högsta – en femma – vid ”[e]xakt rätt maskinpark”. Mellannivåerna har fått beteckningarna ”Saknar lämpliga lokaler och maskiner”, ”Mycket orationell tillverkning” och ”Något orationell tillverkning”.

Mot bakgrund av denna beskrivning kan förvaltningsrätten för sin del inte finna annat än att utvärderingen i tilldelningsbeslutet på ett tillfredsställande sätt ansluter till de utvärderingskriterier som finns i förfrågningsunderlaget. Något agerande i strid mot principen om förutsebarhet och transparens bedöms därmed inte ha skett. Med hänsyn till vad som har framkommit angående Banverkets behov av hög leveranssäkerhet bedöms dessutom kapacitet vara ett tillåtet utvärderingskriterium i detta fall. Något ingripande mot upphandlingen i denna del är därför inte motiverat.

Förvaltningsrätten kommer således fram till att det som Vossloh har anfört i målet inte utgör tillräckligt stöd för att besluta att Banverkets upphandling av stoppbockar och tillsatselement har genomförts i strid mot bestämmelserna i LUF. Bolagets talan ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (Dv 3109/1c). Förvaltningsrätten erinrar om den s k tiodagarsfristen i 16 kap 1 § tredje stycket 2 LUF.



Lennart Andersson

