



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I GÖTEBORG**

Avdelning 2 Enhet 11

**DOM**  
2015-08-07  
Meddelad i  
Göteborg

Mål nr  
3683-15

Sida 1 (15)

**SÖKANDE**

APCOA Parking Sverige AB, 556439-7478  
Box 47024  
100 74 Stockholm

Ombud: Advokaten Jon Dal  
CERTA Advokatbyrå KB  
Grev Turegatan 13 B  
114 46 Stockholm

**MOTPART**

Göteborgs Stad, Trafiknämnden  
Box 2403  
403 16 Göteborg

Ombud: Ela Skorupska  
Göteborgs Stad Stadsledningskontoret  
Juridiska avd., Köpmansgatan 20  
404 82 Göteborg

**SAKEN**

Överprövning av upphandling enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, förkortad LOU

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår ansökan.

<b>KONKURRENSVERKET</b>	
2015 -08- 0 7	
<b>Avd</b>	
<b>Dnr</b>	
<b>KSnr</b>	<b>Aktbil</b>

## BAKGRUND

Göteborgs Stad, Trafiknämnden (trafiknämnden) har genomfört en upphandling avseende Parkeringsövervakning, dnr 2313/14. Av tilldelningsbeslut den 1 april 2015 framgår att annan anbudsgivare än APCOA Parking Sverige AB (APCOA) har vunnit upphandlingen.

## YRKANDEN M.M.

APCOA ansöker om överprövning avseende Parkeringsövervakning, avtalsområde 3 (dnr 2313/14) och yrkar i första hand att upphandlingen ska rättas på så sätt att APCOA:s anbud ska utvärderas i den slutliga anbudsutvärderingen. I andra hand yrkas att upphandlingen ska göras om. Till stöd för yrkandena anförs i huvudsak följande. I punkt 3 i förfrågningsunderlaget ställs ett antal kortfattade frågor som ska ligga till grund för anbudsgivarnas beskrivning av hur de avser att förbereda sig inom ett antal områden för det fall att anbudsgivarens anbud antas. Exempel på dessa frågor är:

*Hur arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på parkeringsvakter?  
Hur arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på personal för ledning av uppdraget under dess uppstart och drift? Hur arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på personal för gruppansvar?*

Prövningen av leverantörens lämplighet och anbudsutvärderingen är två olika moment där olika bestämmelser är tillämpliga. Det är därför viktigt att skilja på anbudsgivarens kapacitet och förmåga att genomföra kontraktet enligt reglerna i 11 kap. LOU och den offererade kvaliteten för föremålet för upphandlingen som ska utvärderas enligt bestämmelserna i 12 kap. LOU. De kriterier som utvärderas enligt punkt 3 i förfrågningsunderlaget utgör kriterier för prövning av anbudsgivarnas lämplighet och kan inte ligga till grund för utvärdering av anbudet. Dessutom anges i förfrågningsunderlaget att utvärderingen sker för att säkerställa att anbudsgivaren ska anses ha tillräcklig kvalitet för att ha förmåga att genomföra uppdraget.

När det gäller miljökrav på fordon, krav på handdatorer, lokaler och personal finns vissa minimikrav i avtalsbilagorna. Utvärderingen av anbudsgivarens svar i denna del syftar inte till att bedöma vem som kan erbjuda de bästa handdatorerna, lokalerna m.m. utan enbart till att bedöma om anbudsgivarna kan förväntas uppfylla minimikraven vid avtalets start.

Sammanfattningsvis har trafiknämnden sammanblandat kriterier för kvalificering med kriterier för anbudsutvärdering, vilket innebär att upphandlingen strider mot LOU. APCOA har lidit skada eller riskerar att lida skada på grund av detta eftersom APCOA kunnat lämna ett bättre anbud och haft större chans att vinna upphandlingen om förfrågningsunderlaget varit korrekt utformat. Om upphandlingen inte görs om kommer APCOA att få vänta till i vart fall januari 2020 innan bolaget får en ny chans att vinna upphandlingen avseende uppdraget.

De krav som ställs enligt punkt 3 i förfrågningsunderlaget överensstämmer inte med bestämmelserna i 11 kap. LOU. Kraven kan inte heller anses ha samband med och stå i proportion till kontraktsföremålet. De krav som ställs upp och utvärderas under punkt 3 i förfrågningsunderlaget syftar enbart till att utvärdera den metod som anbudsgivarna beskriver i sitt anbud. Detta är inte förenligt med bestämmelserna i 11 kap. LOU som uttryckligen föreskriver att utvärderingen i denna del ska syfta till att utvärdera leverantörens tekniska förmåga och lämplighet. Det strider vidare mot proportionalitetsprincipen att kräva att en anbudsgivare måste implementera och beskriva en viss metod för att kvalificera sig som leverantör. När det gäller områdena "Uppbyggnad inför uppdragsstart, parkeringsvakter", "Uppbyggnad inför uppdragsstart, ledningspersonal och gruppansvarspersonal", "Uppbyggnad inför uppdragsstart, handdatorer och annan utrustning", "Uppbyggnad inför uppdragsstart, fordon/transportmedel m.m." "Uppbyggnad inför avtalsstart, lokaler" samt "Uppbyggnad inför uppdragsstart, planer och riskbedömning" visar trafiknämndens motiveringar tydligt att tra-

fiknämnden inte har bedömt APCOA:s förmåga och lämplighet som leverantör, utan endast inriktat sig på den i anbudet beskrivna metoden.

Om trafiknämnden utformat kraven på leverantörerna i enlighet med 11 kap. LOU hade APCOA haft bättre förutsättningar att kvalificera sig till anbudsutvärderingen. Möjligheterna för APCOA att vinna upphandlingen hade då varit goda, särskilt med beaktande av att APCOA har lämnat det lägsta enhetspriset. APCOA har lidit skada eller i var fal riskerat att lida skada på grund av det felaktigt utformade förfrågningsunderlaget.

Dessutom har trafiknämnden utvärderat APCOA:s anbud på ett felaktigt sätt. APCOA har i anbudet bl.a. redogjort för sitt kvalitetssystem som bygger på ISO 9001 med vissa anpassningar för bolagets verksamhet. ISO 9001 uppfyller de krav som ställs för högsta betyg enligt SIQ:s Modell för Kundorienterad Verksamhetsutveckling. Vidare har APCOA redogjort för bolagets kvalitetspolicy som använder den erkända metoden PDCA. APCOA har också beskrivit delar av bolagets miljöpolicy. APCOA har tilldelats 0 eller 15 poäng på flertalet av utvärderingsområdena. APCOA:s kvalitetssystem, kvalitetspolicy, miljöpolicy samt övriga svar på frågorna motiverar en högre poäng av vad APCOA har erhållit. APCOA har fått poängavdrag för att det inte uttryckligen framgår av anbudet att EPS Bevakning AB omfattas av APCOA:s kvalitetssystem trots att det inte framgår av förfrågningsunderlaget att detta uttryckligen måste anges i anbudet. Trafiknämnden har härmed inte utvärderat APCOA:s anbud i enlighet med vad som framgår av förfrågningsunderlaget och utvärderingen strider därför mot kraven på likabehandling och transparens i LOU. Vidare är APCOA en av de större aktörerna på marknaden gällande de tjänster som efterfrågas och har resurser och kvalifikationer att klara av ett uppdrag av denna storlek utan omfattande planering och förberedande arbete. APCOA har erhållit 0 poäng för t.ex. ledningspersonal och gruppansvarspersonal trots att APCOA kommer att lösa bemanningen inför uppdragsstart med

befintlig personal. Även på andra områden där APCOA redan har de resurser och upparbetade kontakter som krävs för att garantera en problemfri uppstart av uppdraget har APCOA erhållit låga poäng med motiveringen att APCOA inte har redovisat en tillräckligt bra metod för att säkerställa en problemfri uppstart av uppdraget. Utvärderingen av APCOA:s anbud strider därmed mot likabehandlingsprincipen.

APCOA har offererat det lägsta enhetspriset och hade vunnit eller i vart fall haft bättre möjligheter att vinna upphandlingen vid en korrekt utvärdering av APCOA:s anbud. APCOA har härmed lidit skada eller riskerar att lida skada på grund av trafiknämndens felaktiga utvärdering av APCOA:s anbud.

**Trafiknämnden** anser att ansökan ska avslås och anför i huvudsak följande. Det är ett felaktigt påstående att trafiknämnden skulle ha sammanblandat kriterierna i kvalificeringsfasen med kriterierna i utvärderingsfasen. Krav som ställs i en upphandling kan delas upp i skall-krav och utvärderingskriterier. Skall-krav ska upprätthållas och kontrolleras av den upphandlande myndigheten men ska inte utgöra grund för jämförelse mellan anbud. Det går däremot alldeles utmärkt att tillämpa skall-krav och utvärderingskriterier i kombination. Krav som t.ex. organisationsorienterade krav tillhör typiskt sett kvalificeringsfasen medan kriterier för utvärdering karakteristiskt är produktionsorienterade. Men det är inte självklart att det alltid går att uppdelning på detta sätt. Kriterierna går ofta in i varandra och detta är förenligt med bestämmelserna i LOU. Att kvalificeringsfasen och utvärderingsfasen styrs av olika bestämmelser innebär inte att ett och samma kriterium inte kan tillämpas både vid kvalificeringen och vid anbudutvärderingen. Varje kriterium måste bedömas utifrån sin funktion och det sammanhang i vilket det används. Det aktuella förfrågningsunderlaget är tydligt och förutsägbart och kraven är proportionerliga i förhållande till kontraktsföremålet. Det framgår tydligt att kvalitetsdeklarationen

måste uppnå ett medelvärde om minst 30 poäng för att anbudet ska utvärderas och det finns en detaljerad beskrivning av frågorna och hur utvärderingen i utvärderingsfasen kommer att genomföras. Alla anbudsgivare har därmed haft möjlighet att lämna konkurrenskraftiga anbud. Trafiknämnden har tidigare använt denna metod och modell för kvalificering och utvärdering i flera upphandlingar. Metoden är sedan tidigare prövad av förvaltningsrätt och kammarrätt där modellen har stått sig. APCOA:s anbud har inte nått upp till det medelvärde om 30 poäng som är nödvändigt för att kvalificeras till utvärdering. Trafiknämnden har därmed haft rätt att förkasta APCOA:s anbud.

Frågorna i punkt 3 i förfrågningsunderlaget är hur-frågor och inte att-frågor. Det som efterfrågas är rutiner, metoder och processer, alltså hur anbudsgivaren arbetar med att säkra tillgång på t.ex. lokaler och parkeringsvakter. Det räcker således inte att bara påstå att man har rutiner, metoder och processer. Kraven som ställs är direkt relevanta med hänsyn till vad som upphandlas. Det är den upphandlande myndigheten som bestämmer vad man vill upphandla. I det aktuella fallet rör det sig om en tjänst med vissa kvalitetskrav. Att en upphandlande myndighet upphandlar en tjänst med kvalitetskrav är förenligt med LOU. Kvalitetskraven är inte oproportionerliga. APCOA har i sitt yttrande hänvisat till krav i avtalsbilagorna. Avtalsbilagorna innehåller avtalskrav och inte krav som ska vara uppfyllda vid anbudslämnandet.

Därutöver har trafiknämnden inte heller utvärderat APCOA:s anbud i strid mot likabehandlings- och transparensprincipen. Utvärderingen av svaren i kvalitetsdeklarationen har utförts av två olika kvalitetsrevisorer och deras poängsättning har följt vad som framgår av förfrågningsunderlaget. Anledningen till att APCOA har fått låga poäng är att APCOA på flera frågor inte svarat på ett relevant och efterfrågat vis. Som exempel på detta är APCOA inte ett av länsstyrelsen auktoriserat vaktbolag vilket APCOA

löser genom att använda sig av EPS bevakning AB. Det framgår dock inte att EPS Bevakning AB omfattas av APCOA:s kvalitetssystem. Vidare är ISO och SIQ två olika kvalitetssystem där SIQ är betydligt mer omfattande. Att vara certifierad enligt ISO eller SIQ betyder dock inte per automatik att kvaliteten är toppklass. Vid en närmare granskning är APCOA:s anbud högt värderat i förhållande till det anbud bolaget har lämnat. Trafiknämnden har ingen anledning att ifrågasätta vad APCOA anført om att APCOA är en av de större leverantörerna på marknaden. Trafiknämnden kan däremot inte ta hänsyn till detta då man inte har ställt ett sådant krav i förfrågningsunderlaget.

Med hänsyn till detta har trafiknämnden inte bedömt APCOA:s anbud på ett felaktigt sätt och således inte brutit mot vare sig likabehandlingsprincipen eller transparensprincipen. Dessutom har APCOA inte visat att de lidit eller riskerar att lida skada varför APCOA:s ansökan ska avslås.

### SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

#### *Tillämpliga bestämmelser m.m.*

Upphandlande myndigheter 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 iaktas (1 kap. 9 § LOU).

Om den upphandlande myndigheten brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i denna lag och detta har medfört att leverantören har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts (16 kap. 6 § första stycket LOU).

Ett förfrågningsunderlag ska vara så klart och tydligt utformat att en leverantör på grundval av detta kan avgöra vad den upphandlande enheten tillmäter betydelse vid upphandlingen och att en utvärderingsmodell ska vara så utformad att den är ägnad att leda till ett rättvisande resultat, dvs. att det anbud som är ekonomiskt mest fördelaktigt antas. Detta följer också av gemenskapsrättens krav på likabehandling, förutsebarhet och transparens. 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 lagen om offentlig upphandling och gemenskapsrätten inte träds för när (jfr RÅ 2002 ref. 50).

För att grund för ingripande mot upphandlingen ska finnas är det inte tillräckligt att sökanden anser sig ha lidit eller kan komma att lida skada, utan sökanden ska visa att denne har lidit eller kan komma att lida skada av den eller de brister som påtalats (HFD 2013 ref. 53).

#### *Utredningen*

Av förfrågningsunderlaget kan bl.a. utläsas följande.

### **3. Krav på Tjänstekvalitet, Kvalitetsdeklaration**

För att starten av uppdraget ska ske utan störningar och på ett sätt som förväntas krävs planering, införskaffande av produktionsmedel, produktionsförutsättningar samt kvalitetssäkring. Trafikkontoret och Parkeringsbolaget ser det som viktigt att Anbudsgivaren har system, processer och organisation för alla de förberedelser som måste ordnas för en problemfri uppdragsstart.



### **3.1 Värdering av Tjänstekvalitet**

Den kvalitetsvärdering som görs i upphandlingen har till syfte att ligga som grund till kvalitetskriteriet i anbudsutvärderingen. Trafikkontoret och Parkeringsbolaget ställer därför frågor om centrala och viktiga områden för uppdraget.

Anbudsgivarens svar utvärderas och medelvärdet ska uppnå ett värde av minst 30 för att Anbudsgivaren ska anses ha en tillräcklig kvalitet för att ha förmåga att utföra uppdraget.

...

### **3.2 Kvalitetsdeklaration, anbudsutvärdering**

...

#### **3.2.1 Uppbyggnad inför uppdragsstart, ledning**

**Hur arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på parkeringsvakter?**

#### **3.2.2 Uppbyggnad inför uppdragsstart, ledning**

**Hur arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på personal för gruppansvar?**

#### **3.2.3 Uppbyggnad inför uppdragsstart, gruppansvar**

**Hur arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på personal för gruppansvar?**

#### **3.2.4 Uppbyggnad inför uppdragsstart, Leverantörens kundtjänst för trafikkontoret**

**Hur arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på personal för Leverantörens kundtjänst för trafikkontoret?**

### **3.2.5 Uppbyggnad inför uppdragsstart, fordon/transportmedel**

**Hur** arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på fordon/transportmedel?

**Hur** arbetar Anbudsgivaren med att säkra miljökraven i bilaga "P3BT3 – Miljökrav Fordon" uppfylls?

### **3.2.6 Uppbyggnaden inför uppdragsstart, handdatorer och annan utrustning**

**Hur** arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på handdatorer?

**Hur** arbetar Anbudsgivaren med att säkra övrig utrustning i enlighet med avtalskraven?

### **3.2.7 Uppbyggnad inför uppdragsstart, lokaler**

**Hur** arbetar Anbudsgivaren med att säkra tillgång på lokaler i enlighet med avtalskraven?

### **3.2.8 Uppbyggnad inför uppdragsstart, planer och riskbedömning**

Beskriva **hur** Anbudsgivaren genomför arbetet med att bedöma risker inför etableringsfasen?

Beskriva **hur** Anbudsgivaren genomför arbetet med att ta fram planer inför etableringsfasen och hålla dessa planer uppdaterade.

## **6. Anbudsprövning**

...

Kvalitetsdeklaration, anbudsutvärdering ska uppnå minst ett medelvärde på 30 för att anbudet ska utvärderas.

Om värderingen av Kvalitetsdeklarationen, anbudsutvärdering har ett medelvärde som understiger 30, kommer anbudet att förkastas.

### 7. Anbudsutvärdering

Utvärderat Anbudspris beräknas enligt följande formel:

Anbudspris = Enhetspris – (Medelvärdet i kvalitetsvärderingen – 30)

#### *Förvaltningsrättens bedömning*

Trafiknämnden har genomfört en upphandling avseende parkeringsövervakning där APCOA:s anbud har förkastats på grund av bolagets anbud vid kvalitetsvärderingen inte har nått upp till ett medelvärde om minst 30 poäng. APCOA har ansökt om överprövning eftersom bolaget bl.a. anser att trafiknämnden har använt kvalificeringskriterier i utvärderingsfasen på ett otillåtet sätt. Dessutom har APCOA anfört att kriterierna i punkt 3 i förfrågningsunderlaget inte är utformade i enlighet med 11 kap. LOU.

APCOA har vidare anfört att de aktuella kriterierna inte heller har samband med eller är i proportion till kontraktets föremål. Därutöver har APCOA anfört att trafiknämnden har utvärderat bolagets anbud på ett felaktigt sätt.

Förvaltningsrätten har inledningsvis att ta ställning frågan om trafiknämnden har sammanblandat kvalificeringskrav och utvärderingskriterier på ett sätt som strider mot LOU.

I ett upphandlingsförfarande ska ingå en kvalificeringsfas och en utvärderingsfas. Prövningen under kvalificeringsfasen syftar till att säkerställa leverantörens förmåga att leverera det som ska upphandlas enligt förfrågningsunderlaget. Vad gäller prövningen under utvärderingsfasen avser denna att utifrån de krav på tjänsten som framgår av förfrågningsunderlaget med avseende på det som ska upphandlas, värdera de anbud som kvalificerat sig till utvärderingen utifrån angivna utvärderingskriterier. De kriterier som inte syftar till att fastställa det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet utan som huvudsakligen avser bedömningen av anbudsgivarnas förmåga att utföra projektet kan inte anses utgöra kriterier för tilldelning (jfr EU-domstolens dom den 24 januari 2008 i mål nr C-532/06 Lianakis).

Att kvalificeringsfasen och utvärderingsfasen styrs av olika bestämmelser innebär inte att ett och samma kriterium inte kan tillämpas både vid kvalificeringen och vid anbudsutvärderingen. Varje kriterium måste bedömas utifrån sin funktion och det sammanhang i vilket det används, men också utifrån hur kriteriet är utformat (jfr Jan-Erik Falk, Lag om offentlig upphandling – en kommentar, tredje upplagan, s. 396 – 400).

En upphandlande myndighet har stor frihet att utforma hur pris och kvalitet ska sammanvägas för att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet ska antas. Den aktuella upphandlingen avser parkeringsövervakning och i punkt 3 i förfrågningsunderlaget ställs krav på kvalitet avseende hur anbudsgivaren arbetar med kvalitetssäkring, system, processer och organisation med avseende på uppdragsstarten för den aktuella tjänsten. Det faktum att trafiknämnden har uppställt krav på en viss miniminivå förhindrar inte att kriterierna är relevanta för att mäta kvaliteten på den aktuella tjänsten. Såvitt framgår av den språkliga utformningen av kriterierna har de till syfte att anbudsgivaren ska beskriva sitt arbetssätt och hur anbudsgivaren säkerställer att projektets uppstart kan genomföras. Förvaltningsrätten bedömer således att de kriterier som utvärderas enligt punkt 3 i förfrågningsunderlaget kan anses vara kopplade till den aktuella tjänstens kvalitetsnivå och ge ett mervärde utöver den miniminivå uppställts. Trafiknämndens kriterier är mot denna bakgrund ägnade att identifiera det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet och kriterierna är således godtagbara som utvärderingskriterier. Sammantaget finner förvaltningsrätten att trafiknämnden inte har sammanblandat kvalificeringskrav och utvärderingskriterier på ett sätt som strider mot LOU.

Förvaltningsrätten har vidare att ta ställning till om de aktuella kriteriernas utformning och trafiknämndens utvärdering av dessa kan anses strida mot LOU. Förvaltningsrätten konstaterar härvid att det inte ankommer på domstolen att göra någon egen utvärdering av anbudet. Förvaltningsrättens

prövning utgör i stället en kontroll av om det på grundval av det som sökanden har anfört finns grund för att ingripa mot upphandlingen.

Som förvaltningsrätten ovan konstaterat är samtliga kriterier i punkt 3 i förfrågningsunderlaget hänförliga till kvaliteten på tjänsten och inte till anbudsgivarens kapacitet att genomföra projektet. Enligt förvaltningsrättens mening har de aktuella utvärderingskriterierna kombinerats med ett obligatoriskt krav som innebär att anbudsgivare måste uppnå minst 30 poäng för att gå vidare till utvärderingen. Förvaltningsrätten anser inte att det finns något hinder mot att ställa krav på en sådan miniminivå för kvalitet. Enligt förvaltningsrättens mening kan det inte heller anses oproportionerligt att ställa ett krav på minst 30 av 75 poäng för att gå vidare till utvärderingen. APCOA har således inte visat att de aktuella kriterierna skulle strida mot LOU.

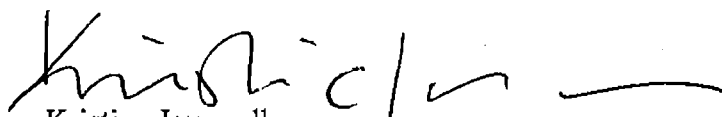
Förvaltningsrätten kan vidare konstatera att trafiknämnden har valt att låta anbudsgivarna beskriva hur anbudsgivarna arbetar på flera områden som har betydelse för uppdraget. Trafiknämnden har en skyldighet att värdera kvalitetsdeklarationen i enlighet med förfrågningsunderlaget och har därför haft att bedöma de metoder som APCOA beskrivit i sitt anbud. Exempelvis ska anbudsgivaren beskriva hur anbudsgivaren arbetar med att säkra tillgång på fordon/transportmedel. Av detta följer att det är anbudsgivarnas beskrivning som ska bedömas i denna del. Såvitt framkommit i målet är det också det som trafiknämnden har gjort.

Därutöver framkommer av förfrågningsunderlaget att anbud som vid kvalitetsvärderingen har ett medelvärde som understiger 30 poäng kommer att förkastas. Enligt förvaltningsrätten är frågorna, utvärderingsmetoden och poängsättningen väl beskrivna under punkt 3 i förfrågningsunderlaget. I förfrågningsunderlaget anges vilka frågor som ska besvaras, den metod som används för att värdera svaren, vad som krävs för att uppnå 0, 15, 30,

45, 60 respektive 75 poäng samt en beskrivning av de tretton grundläggande begrepp som ligger till grund för SIQ:s Modell för Kundorienterad Verksamhetsutveckling. Därutöver beskrivs hur svaren kommer att värderas och det framgår att summariska uppräknings kommer att resultera i en låg värdering. Vidare anges att det är viktigt att anbudsgivaren besvarar hur man gör när man använder sin metod och att svaren ska beskriva hur det som efterfrågats ska utföras. Mot denna bakgrund konstaterar förvaltningsrätten att det tydligt framgår av förfrågningsunderlaget hur trafiknämnden avsåg att poängsätta anbuden och vad som krävdes för att gå vidare till nästa steg i upphandlingen. Även om det inte finns något krav på att underleverantörers arbets sätt eller integrering med anbudsgivaren ska beskrivas i anbudet får det utifrån frågornas utformning anses framgå att en sådan beskrivning är till fördel vid kvalitetsvärderingen i upphandlingen. Samtliga anbudsgivare har därmed haft möjlighet att utforma ett konkurrenskraftigt anbud. Såvitt framkommit i målet har trafiknämnden värderat kvalitetsdeklarationerna på ett likabehandlande sätt APCOA har inte visat att de aktuella kriteriernas utformning eller trafiknämndens utvärdering av dessa skulle strida mot LOU.

Förvaltningsrätten finner sammanfattningsvis att APCOA inte har visat att trafiknämnden har överträtt någon av de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § eller någon annan bestämmelse i LOU. Mot denna bakgrund har APCOA inte heller visat att bolaget på grund av några brister i den aktuella upphandlingen har lidit eller riskerat att lida någon skada. Det saknas således skäl för ett ingripande enligt LOU, varför ansökan ska avslås.

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



Kristina Jarnevall

Rådman

Föredragande i målet har varit förvaltningsrättsnotarien Ingeli Petersson.



# SVERIGES DOMSTOLAR

## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Göteborg.

Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsstämman.

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

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

För att ett överklagande ska kunna tas upp i kammarrätten fordras att prövningstillstånd meddelas. Kammarrätten lämnar prövningstillstånd om

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

Om prövningstillstånd inte meddelas står förvaltningsrättens beslut fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla

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

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

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

Adressen till förvaltningsrätten framgår av domen/beslutet.

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

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