

**KLAGANDE**

EuroMaint Rail AB, 556032-2918  
Box 1555  
171 29 Solna

Ombud: Advokaten Björn Agrell och jur.kand. Tobias Bengtsson  
Wistrand Advokatbyrå  
Box 11920  
404 39 Göteborg

**MOTPART**

Skånetrafiken  
Andra Avenyn 7  
281 83 Hässleholm

Ombud: Advokaten Herman Sahlin  
Advokatfirman Lindmark Welinder AB  
Kungsgatan 2 C  
223 50 Lund

**ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**

Länsrättens i Skåne län dom den 17 december 2008 i mål nr 12172-08, se bilaga A

**SAKEN**

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

Klag  
 Omb  
 Motp  
 Omb  
 SKM  
 AO  
 LST  
 LR

KONKURRENS  
VERKET



**KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE**

Kammarrätten bestämmer, med ändring av länsrättens dom, att rättelse av utvärderingen ska ske på så sätt att vid poängsättning av delkriterierna endast det bästa anbudet i enlighet med förfrågningsunderlaget ska tilldelas 10 poäng.

Det interimistiska beslutet den 23 december 2008 ska inte längre gälla.

## YRKANDEN M.M.

**EuroMaint Rail AB** (EuroMaint) yrkar i första hand att kammarrätten beslutar att den aktuella upphandlingen får avslutas först sedan rättelse har gjorts på så sätt att EuroMaints anbud antas. I andra hand yrkas att Skånetrafiken ska vidta rättelse genom att göra om utvärderingen och därvid tillämpa den utvärderingsmodell som framgår av förfrågningsunderlaget. Till stöd för sin talan anför EuroMaint bl.a. följande. Skånetrafiken har brutit mot LUF dels genom att i strid med förfrågningsunderlaget tilldela maximala 10 poäng till flera anbud än det bästa anbudet, dels genom att i strid med förfrågningsunderlaget och Skånetrafikens egen utvärdering av anbuden tilldela Mantena 10 poäng inom kriteriet "Planering av underhållsarbetet, inklusive samarbete med berörda aktörer". Förfrågningsunderlaget har inte varit bristfälligt men Skånetrafiken har inte tillämpat förfrågningsunderlaget korrekt. Av förfrågningsunderlaget framgår ordagrant att bedömningskriterierna är relativa på så sätt att det bästa anbudet avseende ett delkriterium alltid erhåller 10 poäng. Övriga anbud tilldelas därefter poäng beroende på hur deras kvalitet förhåller sig till det bästa anbudets kvalitet. Vidare anges att 9 poäng ges till ett anbud som är nästan lika bra som det bästa anbudet och 1 poäng till ett anbud som är mycket sämre än det bästa anbudet. Anbudens kvalitet utvärderas genom sammanlagt sju delkriterier. Av utvärderingsrapporten framgår att EuroMaint har erhållit 10 poäng inom samtliga delkriterier. Med tillämpning av den utvärderingsmodell som redogjorts för i förfrågningsunderlaget kunde det förväntas att övriga anbud skulle tilldelas poäng mellan 1 och 9 inom respektive delkriterium. Skånetrafiken har emellertid tilldelat också det konkurrerande anbudet 10 poäng inom tre av de sju delkriterierna. Bedömningen att förfrågningsunderlaget inte utesluter att två anbud skulle tilldelas 10 poäng om kvaliteten i anbuden är identiska accepteras. Ett sådant resultat är dock förbehållet ovanliga situationer innebärande att den upphandlande enheten inte kan skilja anbuden åt vad gäller kvaliteten och därmed måste avvika från den i förfrågningsunderlaget beskrivna utvärderingsmodellen. Omständigheterna i målet tyder på att Skånetrafi-

ken tilldelat anbudet 10 poäng när dessa uppnått en viss minimikvalitet eller när anbudet bedöms som någorlunda likvärdiga. Begreppet "likvärdiga" är vagt och lämnar stort utrymme för den upphandlande enheten att avstå från att utse bästa anbud. Anbudet har inte på något sätt varit likvärdiga. Skånetrafiken synes i praktiken ha utvärderat anbudet utifrån en vanlig gradering och bortsett från den relativa graderingen som angavs i förfrågningsunderlaget. Skånetrafikens metod har inneburit att kriteriet kvalitet inte fått det genomslag vid utvärderingen som anbudsgivarna har haft anledning att förvänta sig utifrån förfrågningsunderlaget. Om detta varit känt vid anbudsgivningen hade de kunnat lägga mindre kraft på de kvalitativa delarna för att istället fokusera på priset. Det är särskilt tydligt att Skånetrafiken har frångått förfrågningsunderlagets utvärderingsmodell beträffande kriteriet "Planering av underhållsarbetet, inklusive samarbete med berörda aktörer". Det är uppenbart att Skånetrafiken inte själv bedömt de båda anbudens kvalitet såsom vare sig identisk eller likvärdig. Skånetrafiken har genom sin beskrivning av anbudens kvalitet redogjort för att EuroMaints anbud är bättre, men har avstått från principen att endast ge det bästa anbudet 10 poäng. EuroMaints beskrivning avseende nämnda delkriterium är beskrivet som "bra" medan Mantenas beskrivning bedöms som "ganska bra". Av utvärderingen framgår vidare att Mantena planerar för nära samarbete med Arriva respektive Alstom. Detta ska jämföras med EuroMaint som har ett väl fungerande nära samarbete på plats med nämnda aktörer. Det är märkligt att Skånetrafiken inte låtit EuroMaints befintliga goda samarbete med Arriva och Alstom få genomslag vid utvärderingen. Att Mantenas partnerskapsavtal med Alstom skulle tala till deras fördel vid utvärderingen kan inte godtas. EuroMaint har ett långvarigt samarbete med Alstom och EuroMaint har redan genomfört erforderliga utbildningsprogram hos Alstom. EuroMaint har därefter genom internutbildningar och kontinuerligt arbete med Alstom under de senaste tre åren förankrat kompetensen i organisationen och vidareutvecklat samarbetet med Alstom. EuroMaint har således redan kompetensen hos den egna personalen och har ett utvecklat samarbete med Alstom. I Skånetrafikens utvärdering noteras vidare att EuroMaint

har planering för långsiktig utbildning medan Mantena har planering för långsiktigt personalbehov. Mantena saknar således i dagsläget personal med den kompetens som fordras för uppdragets utförande. Möjligheten att garantera kompetent personal på plats borde vara en nyckelfråga vid utvärdering av det aktuella kriteriet. Man kan inte jämföra planering för anskaffande av kompetens med befintlig kompetens. Det kan även ifrågasättas vilken relevans ett bonussystem för personalen har vid utvärdering av kriteriet "Planering av underhållsarbete, inklusive samarbete med berörda aktörer". Förmågan att genomföra underhållsarbete och samarbeta med andra aktörer påverkas inte negativt av att personalen har en sedvanlig lönomodell. Den felaktiga utvärderingen har medfört skada eftersom den inneburit att EuroMaints anbud inte har antagits, vilket det skulle ha gjort vid en korrekt utvärdering. Vid en korrekt utvärdering skulle Mantena tilldelats en väsentlig lägre poäng än 10 poäng. Även en poängsättning där Mantena tilldelas 9 poäng skulle förändra resultatet i utvärderingen på sätt att EuroMaints anbud ska antas.

**Skånetrafiken** bestrider EuroMaints yrkanden och vidhåller vad som tidigare anförts. Till stöd för sin talan gör Skånetrafiken följande tillägg. Det räcker med att de båda anbuden är likvärdiga för att de ska erhålla 10 poäng var. EuroMaint anger att de redan nu underhåller fordonstypen X60, som liknar fordonstypen X61 som är aktuell i upphandlingen, vilket inte Mantena gör, och EuroMaint har redan utbildad personal på modellen X60 medan Mantena måste rekrytera personal. Dessa förhållanden ger inte per automatik fördelar i den aktuella upphandlingen. Vidare ska den planerade verkstaden ligga i Helsingborg. EuroMaints befintliga samarbete med Arriva gäller en helt annan fordonstyp, dvs X11, och gäller arbetet i EuroMaints verkstad i Malmö. EuroMaints befintliga verkstadssamarbete med Alstom avseende fordonstypen X60 ligger i Stockholm. Båda verksamheterna i Malmö och Stockholm, inklusive personal, ska fortsätta att finnas kvar på befintliga orter. EuroMaints anbud innehåller inget löfte om att flytta verksamheterna i Malmö och Stockholm till Helsingborg. EuroMaint skulle således möta samma ut-

maning som Matena att från grunden starta en helt ny verksamhet i Helsingborg i nya lokaler och att rekrytera ny personal för verksamheten i Helsingborg. Även om X60 och X61 är liknande modeller från samma leverantör finns det vissa beaktansvärda skillnader i konstruktionen. Mot bakgrund av detta har de förhållanden som EuroMaint åberopar inte lika högt värde i poängsättningen som EuroMaint vill göra gällande.

**EuroMaint** gör följande tillägg efter att ha tagit del av Skånetrafikens yttrande. Samarbetet med Arriva sker framför allt genom EuroMaints kontraktsorganisation och denna är inte knuten till någon viss plats eller fordonstyp. Det väsentliga i samarbetet ligger i upparbetade kontaktvägar, gemensamma rapporterings- och mötesrutiner m.m. Samarbetet kan enkelt utökas eller överföras till en eller flera nya verkstäder eller ny typ av fordon. På samma sätt är samarbetet med Alstom inte kopplat till någon särskild ort eller verkstad utan sker också genom EuroMaints kontraktsorganisation. Underhållsplanen för fordonstypen X61 är i det närmaste identisk med underhållsplanen för X60. Det finns således inga beaktansvärda skillnader mellan de två fordonstyperna när det gäller det underhåll som ska utföras. Det saknar betydelse att det i anbudet inte har lämnats något bindande löfte om att flytta verksamheterna från Malmö och Stockholm till Helsingborg eftersom samarbetet lätt kan överföras till Helsingborg. Vad avser rekrytering och utbildning av personal som ska arbeta på plats i Helsingborg är avsikten att gradvis överföra kompetent och för ändamålet utbildad personal. I den utsträckning det inte är möjligt att flytta personal kommer befintlig kompetens tillvaratas genom utbildning av ny personal i Helsingborg.

### **SKÄLEN FÖR KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE**

Av förfrågningsunderlaget p. 5.3.3. Kvalitet framgår bl.a. att vid poängsättningen av kvalitet kommer ett delkriterium att tilldelas poäng mellan 1 och 10 poäng. Poängsättningen är relativ såtillvida att *det bästa anbudet* avseende ett delkriterium alltid erhåller 10 poäng. Övriga anbud får

poäng beroende på hur deras kvalitet förhåller sig till det bästa anbudets kvalitet. T.ex. ges 9 poäng till ett anbud som är nästan lika bra som det bästa anbudet och 1 poäng till ett anbud som är mycket sämre än det bästa anbudet.

Av Skånetrafikens utvärderingsrapport framgår bl.a. att avseende delkriterierna p. 2.1.1 "Planering av underhållsarbete, inklusive samarbete med berörda aktörer", p. 2.1.4 "Stabilitet och ändamålsenlighet i verkstadslösningen (lokalen) under hela Uppdragstiden" samt p. 2.2.2 "Utbildning av personal" har EuroMaint och Mantena båda tilldelats 10 poäng som är den högsta poängen.

Frågan i målet är huruvida Skånetrafiken, med hänsyn till hur poängsättningen beskrivs i förfrågningsunderlaget, har kunnat tilldela både EuroMaints och Mantenas anbud 10 poäng när det gäller de nämnda delkriterierna under kriteriet Kvalitet.

De EG-rättsliga principerna om bl.a. likabehandling, öppenhet och förutsäkrbarhet kräver att ett förfrågningsunderlag ska vara så tydligt utformat att en leverantör på grundval av detta kan avgöra vad den upphandlande enheten tillmäter betydelse 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.


Kammarrätten finner att formuleringen i förfrågningsunderlaget att "*poängsättningen är relativ såtillvida att det bästa anbudet avseende ett delkriterium alltid erhåller 10 poäng*" ger anledning att förutsätta att endast ett anbud, det bästa anbudet, kan tilldelas 10 poäng och att övriga anbuds poäng sätts i relation till det anbud som bedömts som det bästa och därmed ska ges 9 – 1 poäng. Endast om anbudet vore helt lika avseende kvalitet skulle det som EuroMaint anfört eventuellt kunna komma ifråga att tilldela båda anbudet samma poäng. Av Skånetrafikens utvärderingsrapport följer att både EuroMaints och Mantenas anbud har fått högsta

poäng vid poängsättningen av tre olika delkriterier gällande kvalitet. Av utredningen i målet framgår emellertid att EuroMaints och Mantenas anbud inte kan anses vara helt lika avseende kvaliteten. Skånetrafikens förfaringssätt står därmed i strid med den utvärderingsmodell som har beskrivits i förfrågningsunderlaget. Detta har medfört att kravet på förutsägbarhet vid anbudsprövningen på ett väsentligt sätt har åsidosatts och kan ha medfört att EuroMaint har lidit eller kan komma att lida skada. Mot denna bakgrund finner kammarrätten att rättelse genom en ny utvärdering i enlighet med kriterierna i förfrågningsunderlaget måste ske. EuroMaints talan ska därför bifallas på så sätt att utvärderingen ska göras om.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B (formulär 1)



Lisbeth Edlund

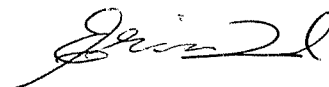


Birgitta Henriksson

referent



Lennart Berglund



/Erika Lund







LÄNSRÄTTEN I  
SKÅNE LÄN  
Avdelning 1  
Lena Palmér

DOM  
2008 -12- 17  
Meddelad i  
Malmö

Mål nr  
12172-08E

Sida 1 (7)

**Bilaga A**

**SÖKANDE**

EuroMaint Rail AB, 556032-2918  
Box 1555  
171 29 Solna

Ombud:

Advokat Björn Agrell  
Jur. kand. Tobias Bengtsson  
Wistrand Advokatbyrå Göteborg KB  
Box 119 20  
404 39 Göteborg

**MOTPART**

Skånetrafiken  
Andra Avenyn 7  
281 83 Hässleholm

Ombud: Advokat Herman Sahlin  
Advokatfirman Lindmark Welinder AB  
Kungsgatan 2 C  
223 50 Lund

**SAKEN**

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

---

**DOMSLUT**

Länsrätten avslår EuroMaint Rail AB:s ansökan.

### YRKANDEN M.M.

Skånetrafiken genomför en upphandling av fordonsunderhåll för pågatåg (dnr 4/2008 055). Upphandlingen genomförs som en förhandlad upphandling enligt LUF. Vid anbudstidens slut hade två anbud inkommit, ett från EuroMaint Rail AB och ett från Mantena AS. Skånetrafiken har enligt tilldelningsbeslut daterat den 21 november 2008 funnit att Mantena AS:s anbud var det ekonomiskt mest fördelaktiga.

EuroMaint Rail AB (Euromaint) ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar att den skall få avslutas först sedan den rättats på så sätt att bolagets anbud har antagits. Som grund för sin talan anför bolaget bl.a. följande. Om utvärderingen hade skett i enlighet med den relativa utvärderingsprincip som angivits i förfrågningsunderlaget beträffande kvalitet hade Euromaint vunnit utvärderingen. De felaktigheter som skett i upphandlingen har medfört att Euromaint har lidit eller kan komma att lida skada. Av förfrågningsunderlaget framgår att Skånetrafiken ska anta det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga med hänsyn till de viktade kriterierna *Pris* 80 % och *Kvalitet* 20 %. Beträffande poängsättningen av kriteriet *kvalitet* följer av förfrågningsunderlaget att den är relativ såtillvida att det bästa anbudet avseende ett underkriterium erhåller 10 poäng. Övriga anbud tilldelas därefter poäng beroende på hur deras kvalitet förhåller sig till det bästa anbudets kvalitet. Skånetrafiken har avvikit från den i förfrågningsunderlaget angivna utvärderingsprincipen genom att inte utse bästa anbud inom ett antal underkriterium. Utvärderingen har inneburit att kvalitetsskillnaderna mellan anbuden inte beaktats på sätt som förutskickats i förfrågningsunderlaget. Skånetrafiken har tilldelat maximala 10 poäng till fler anbud än det bästa. Av förfrågningsunderlaget framgår att endast det bästa anbudet tilldelas 10 poäng inom respektive underkriterium. Undantag från denna princip kan göras i den närmaste teoretiska situation att det föreligger två identiska anbud inom berört kriterium som inte kan särskiljas inbördes. Av bilaga 1

till Skånetrafikens utvärderingsprotokoll framgår att Euromaint har lämnat det bästa anbudet åtminstone inom det underkriterium som benämns "Planering av underhållsarbete, inklusive samarbete med berörda aktörer". Detta framgår av de kommentarer som anges till de båda anbuden. Vid en genomgång punkt för punkt av utvärderingen framgår tydligt att anbuden skiljer sig på ett sådant sätt att Mantenas anbud inte kan tilldelas 10 poäng enligt den utvärderingsmodell som gäller. Euromaints befintliga samarbete med Arriva avseende pågatågen utgör en högst relevant erfarenhet som Skånetrafiken borde beaktat och låtit få genomslag i utvärderingen. Euromaint har också redan ett nära samarbete med Alstom. Vidare anser Euromaint att bolaget även lämnat det bästa anbudet vad gäller underkriterierna "Stabilitet och ändamålsenlighet i verkstadslösningen" samt "Utbildning av personal". I den mån en upphandlande enhet väljer att vikta olika värderingskriterier måste man vid utvärderingen hålla sig till vad som angivits i förfrågningsunderlaget. Vidare följer av praxis att det vid utvärderingen inte är tillåtet att ett utvärderingskriterium i praktiken får en annan viktning än vad som angivits i förfrågningsunderlaget. - En korrekt utvärdering av kriteriet "Planering av underhållsarbete, inklusive samarbete med berörda aktörer" innebärande att Mantena tilldelas maximalt 9 poäng gör att totalpoängen blir 9,7300 för Mantena och 9,5718 för Euromaint. Det saknas skäl för att låta Skånetrafiken göra om utvärderingen. Skånetrafikens bedömningar ger tillräckligt underlag för länsrättens avgörande. Det må vara korrekt att Euromaints och Mantenas anbud beträffande verkstadslösningar ser likvärdiga ut. Euromaints farhåga är emellertid att det erbjudande Mantena fått för hyra av verkstaden har gjort det möjligt för bolaget att sänka priserna för underhåll. Av den sekretesssprövade version av Mantenas anbud som Euromaint tagit del av framgår inte närmare vilka villkor Mantena fått för att hyra verksstaden. Villkoren för hyra av verkstaden är av väsentlig betydelse för möjligheterna att lämna ett konkurrenskraftigt anbud. Om de kommersiella villkoren för hyran avviker från de villkor som presenteras i förfrågningsunderlaget utgör detta en sådan avvikelse från förfrågningsun-

derlaget som rätteligen också övriga anbudsgivare borde ha informerats om och erbjudits möjlighet att justera sina priser utifrån. -

Skånetrafiken bestrider bifall till ansökan och anför bl.a. följande. För det fall ingripande enligt LUF skall ske yrkas att rättelse skall ske på så sätt att utvärderingen av kvalitet görs om så att endast ett anbud erhåller högsta poäng för varje bedömt delkriterium. Mantenas anbud innehöll ett bättre pris. Euromaints anbud innehöll sammantaget något bättre kvalitet med kvalitetsskillnaden kunde dock inte helt kompensera Mantenas prisövertag. Utvärderingsmodellen innehåller inte en begränsning såtillvida att endast ett anbud kan erhålla högsta poäng. Skånetrafiken har därför inte, vid utvärdering av anbudens kvalitet, avvikit från villkoren i förfrågningsunderlaget. Poängsättningen är korrekt och rättvis. Utvärderingen har gjorts på grundval av den information som anbudsgivarna har lämnat i både sina anbud och anbudskompletteringarna. För tre av delkriterierna avseende kvalitet har Skånetrafiken funnit att anbuderna, utan att ha ett identiskt innehåll, ändå har haft en likvärdig nivå på kvalitet. Båda anbuderna har därför erhållit samma poäng. Villkoren anger inte att endast ett anbud kan vara bäst. Villkoren anger inte heller att endast ett anbud kan erhålla maxpoäng. Euromaint tolkar in för mycket i texten. Att, på det sätt som Euromaint föreslår, låta ett av två likvärdiga anbud vidkännas poängavdrag med hänvisning till marginella skillnader, skulle strida mot rättsäkerheten och det upphandlingsrättsliga kravet på likabehandling. Om utvärderingen görs om kan även Euromaint erhålla poängavdrag. Skånetrafiken kan inte vitsorda att Euromaints anbud var bättre än Mantenas vid utvärdering av de tre delkriterier som anbuderna har fått samma poäng för. Det är Skånetrafiken som har till uppgift att svara för bedömning och poängsättning. –Om länsrätten finner att Skånetrafiken inte har haft rätt att ge samma poäng till likvärdiga anbud skall således tre delkriterier bli föremål för omprövning av Skånetrafiken. Det är varken lämpligt eller önskvärt att länsrätten gör en omprövning av poängsättningen av anbudens kvalitet. Jernhusen är inte upphandlande enhet utan

en möjlig underleverantör av verkstadslokaler. Anbudsgivarna kunde välja att köpa Jernhusens tjänster. Anbudsgivaren kunde även förhandla om innehållet i Jernhusens erbjudande. Av Bilaga 2.10 punkt 4.1 framgår att anbudsgivarna hade möjlighet att förhandla erbjudandet av verkstaden *inklusive de kommersiella villkoren*. Varken Skånetrafiken eller Mantena kan lastas för att Euromaint inte genomförde motsvarande förhandling med Jernhusen. En upphandlande enhet kan inte under pågående upphandling avslöja en anbudsgivares affärsavtal med dennes underleverantörer. Upphandlingsformen har varit förhandlat förfarande. Inom ramen för sådan förhandling har både Euromaint och Mantena justerat sina priser efter anbudstidens utgång. Det har hos Skånetrafiken inte framkommit något omständighet som tyder på att Jernhusen skulle ha gynnat Mantena på Euromaints bekostnad.

Länsrätten har genom interimistiskt beslut den 1 december 2008 förordnat att Skånetrafiken inte får avsluta den påbörjade upphandlingen intill dess annat beslutas.

### DOMSKÄL

Av 16 kap. 1 och 2 §§ LUF framgår att länsrätten kan pröva om en upphandlande myndighet har brutit mot någon bestämmelse i lagen och på talan av en leverantör som lidit eller kan komma att lida skada besluta att en upphandling ska göras om eller får avslutas först sedan rättelse gjorts. Därvid gäller att länsrätten i princip endast prövar de särskilt angivna frågor som sökanden tar upp.

En upphandlande enhet ska enligt 1 kap. 24 § LUF 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 om proportionalitet iakttas.

Regeringsrätten har i RÅ 2002 ref. 50 uttalat 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 lagen om offentlig upphandling och gemenskapsrätten inte träds för när. De principer som anges i rättsfallet och som avsåg äldre lagstiftning om upphandling, kan enligt länsrättens mening tillämpligt även på i målet aktuella bestämmelser om upphandling.

Euromaint gör i länsrätten gällande att Skånetrafiken agerat i strid mot LUF genom att avvika från den i förfrågningsunderlaget beskrivna utvärderingsmodellen och tilldela två anbud högsta poäng för tre delkriterier gällande kvalitet. Euromaint hävdar också att om de kommersiella villkor för hyra som Mantena erhållit av Jernhusen avviker från de villkor som presenteras i förfrågningsunderlaget utgör detta en sådan avvikelse från förfrågningsunderlaget som rätteligen också övriga anbudsgivare borde ha informerats om och erbjudits möjlighet att justera sina priser utifrån.

I förfrågningsunderlaget 5.3.3. anges hur kriteriet kvalitet skall förstås. Under punkten 5.3.3.1. redovisas principerna för poängsättning av kvalitet. Här anges bl.a. följande. *Ett delkriterium kommer att tilldelas poäng mellan 1 och 10. Poängsättningen är relativ såtillvida att det bästa anbudet avseende ett delkriterium alltid erhåller 10 poäng. Övriga anbud får poäng beroende på hur deras kvalitet förhåller sig till det bästa anbudets kvalitet. T.ex. ges 9 poäng till ett anbud som är nästan lika bra som det bästa anbudet och 1 poäng till ett anbud som är mycket sämre än det bästa anbudet. Poäng ges i heltal.*

Länsrätten anser att det i förfrågningsunderlaget inte anges att endast ett anbud kan ha högsta kvalitet och erhålla 10 poäng. Formuleringarna under den aktuella punkten utesluter enligt länsrättens mening inte heller att två

anbud som bedöms likvärdiga erhåller samma poängtal. Det är den upphandlande enheten som har att utvärdera ingivna anbud. Skånetrafiken har gjort bedömningen att Euromaints och Mantenas anbud avseende vissa delkriterier har haft en likvärdig nivå på kvalitet. Enligt länsrättens mening har Euromaint, trots omfattande invändningar mot Skånetrafikens utvärdering av anbuden, inte förmått göra det sannolikt att Skånetrafiken härvid har tagit några ovidkommande hänsyn eller avvikit från förfrågningsunderlaget. Mot bakgrund av det anförda anser länsrätten att Skånetrafiken, genom att vid anbudsutvärderingen tilldela båda anbudsgivarna högsta poäng för vissa delkriterium gällande kvalitet, inte har agerat i strid mot LUF eller de principer som bär upp lagen på ett sådant sätt att Euromaint härigenom har lidit skada eller kan komma att lida skada. Men hänsyn härtill och då Euromaint enligt länsrätten inte heller har anförts några andra omständigheter som utgör grund för ingripande enligt LOU skall bolagets ansökan avslås.

Länsrättens interimistiska beslut från den 1 december 2008 upphör därmed att gälla. Rätten erinrar om att när ett upphandlingskontrakt har tecknats kan ett överklagande av denna dom inte prövas efter det att tio dagar gått från domens meddelandedag, om inte kammarrätten dessförinnan fattar ett interimistiskt beslut om att upphandlingen inte får avslutas. Detta gäller även om domen överklagas inom den anvisade tiden tre veckor.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (Dv 3109/1b)

Mikael Ohlsson





## HUR MAN ÖVERKLAGAR

Den som vill överklaga kammarrättens avgörande skall skriva till Regeringsrätten. Skrivelsen ställs alltså till Regeringsrätten *men skall skickas eller lämnas till kammarrätten.*

Överklagandet skall ha kommit in till kammarrätten *inom tre veckor* från den dag då klaganden fick del av beslutet. Tiden för överklagande för det allmänna räknas dock från den dag beslutet meddelades.

Om sista dagen för överklagande infaller på en lördag, söndag eller helgdag, midsommar-, jul- eller nyårsafton, räcker det att skrivelsen kommer in nästa vardag.

För att ett överklagande skall kunna tas upp i Regeringsrätten fordras att *prövningstillstånd* meddelas. Regeringsrätten lämnar prövningstillstånd om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att talan prövas eller om det föreligger synnerliga skäl till sådan prövning, såsom att grund för resning föreligger eller att målets utgång i kammarrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

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

Skrivelsen med överklagande skall undertecknas av klaganden eller dennes ombud och inges i original samt innehålla;

1. den klagandes namn, personnummer/organisationsnummer, yrke, postadress och telefonnummer. Dessutom skall 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 Regeringsrätten
2. det beslut som överklagas med uppgift om kammarrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet
3. de skäl som klaganden vill åberopa för sin begäran om att få prövningstillstånd
4. den ändring av kammarrättens beslut som klaganden vill få till stånd och skälen härför
5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

