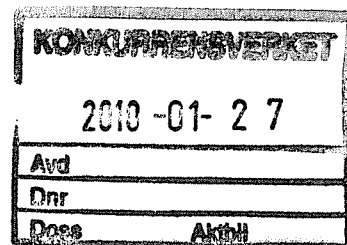




**KLAGANDE**  
Bergkvarabuss AB, 556294-9973  
Box 853  
391 28 Kalmar



**MOTPART**  
Region Skåne, 232100-0255  
Skånetrafiken  
281 83 Hässleholm

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

**ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE**  
Länsrätten i Skåne läns dom den 11 maj 2009 i mål nr 2369-09, bilaga A

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

---

### KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE

Kammarrätten avslår överklagandet.

Kammarrättens interimistiska beslut den 29 maj 2009 upphör därmed att gälla.

### YRKANDEN M.M.

**Bergkvarabuss AB (Bergkvara)** yrkar *i första hand* att utvärderingen rättas på så sätt att de anbudsgivare som lämnat en negativ kostnad eller noll i kostnad som optionspriser för trafikområdena Helsingborg och

Hässleholm utesluts från utvärderingen, vilket innebär att Bergkvara tilldelas dessa områden. Bergkvara yrkar *i andra hand* att upphandlingen för områdena görs om.

Bergkvara hänvisar till sin argumentation i länsrätten och åberopar därutöver de omständigheter som Swebus anfört i länsrättens mål nr 2366-09 (kammarrättens mål nr 4278-09). Bergkvara anför vidare följande.

*Prissättning Option kvalitetshöjning*

Enligt förfrågningsunderlaget och komplettering nr 6 ska priset för optionen uppgå till en årskostnad och vara debiterbar. Det är därför Bergkvara har lämnat ett pris om 0,01 kr. Om det hade varit tillåtet att ange en rabatt/negativ kostnad skulle detta ha framgått av förfrågningsunderlaget. Att det förhåller sig så kan utläsas även av svaret på fråga 110. Länsrätten i Uppsala län har i sin dom i mål nr 1980-08 konstaterat att ett pris om 0,001 är att anse som ett tillåtet pris per timme. Om Skånetrafiken hade presenterat en utvärderingsmodell där det varit möjligt att lämna rabatt, så hade Bergkvara utnyttjat den möjligheten och därmed erhållit en betydligt högre poäng, sannolikt 0,3 poäng.

*Sammanblandning av leverantörskvalificeringen och utvärderingen*

Skånetrafikens utvärdering av den s.k. grundleveransen står i strid med EG-domstolens dom i mål nr C-532/06 Lianakis. Se också Kammarrätten i Stockholms dom i mål nr 5512-08.

*Oproportionerlig viktning i utvärderingsmodellen i strid med grundläggande krav på affärsmässighet*

Om Skånetrafikens förfrågningsunderlag och utvärdering inte faller inom ramen för transparens och proportionalitet ska upphandlingen göras om.

*Nya omständigheter som tillkommit efter länsrättens dom*

Att Bergkvara åberopar de grunder och omständigheter som Swebus i sin tur åberopat i sin ansökan om överprövning beträffande trafikuppdrag Hässleholm, Landskrona, Trelleborg och Österlen, beror på att Bergkvara vill få till stånd en samlad prövning av samtliga trafikuppdrag. Eftersom Swebus vunnit trafikuppdrag Helsingborg hade detta annars inte kunnat uppnås.

Sammanfattningsvis har Swebus fört fram följande invändningar, som Bergkvara åberopar.

- Skånetrafiken har sammanblandat leverantörskvalificeringen och anbudsutvärderingen.
- Skånetrafiken har använt sig av en utvärderingsmodell som innebär att principerna om transparens och likabehandling träds för när.
- Skånetrafiken har, genom att använda ett så otydligt förfrågningsunderlag så att det varit omöjligt att förutse vad som skulle komma att tillmätas betydelse och genom att byta utvärderingsmodell utan stöd i förfrågningsunderlaget, brutit mot nämnda principer.
- Skånetrafiken har, genom att förlänga anbudstiden och efter det tillföra ny information utan att anbudsgivarna fått möjlighet att ställa frågor eftersom frågetiden inte förlängts, brutit mot nämnda principer.

**Region Skåne (Skånetrafiken)** anser *i första hand* att kammarrätten ska avslå överklagandet. Skånetrafiken anser *i andra hand* att kammarrätten ska besluta att Skånetrafiken ska vidta rättelse genom att justera förfrågningsunderlaget och låta samtliga kvalificerade anbudsgivare komma in med nya anbud.

Skånetrafiken hänvisar till vad som anförts i länsrätten och kompletterar, med hänsyn till att Bergkvara i sitt överklagande åberopar nya grunder, sin talan med följande punkter.

Skånetrafiken har inte sammanblandat kvalificering av anbudsgivare och utvärdering av anbud. Rättspraxis tillåter att en upphandlande enhet vid utvärdering av anbud även beaktar den organisation och kompetens hos personalen som avskiljts för upphandlingsföremålet, dvs. de tjänster som anbudsgivaren i sitt anbud har åtagit sig att utföra.

Det står inte i strid med gällande rätt att utvärdera kvaliteten i obligatoriska delar av upphandlingsföremålet (skall-krav).

Den upphandlande enheten beslutar om viktningen av kriterier och underkriterier i utvärderingsmodellen. Skånetrafikens viktningar är inte oproportionerliga.

Skånetrafiken har i förfrågningsunderlagets Huvudtext, Modellavtal och Kvalitetsbilaga samt under frågor och svar lämnat detaljerad information om utvärderingen av kvalitet för Grundleveransen, Option kvalitetshöjning och Option resandeökning. Kriterierna för utvärdering av kvalitet är tillräckligt preciserade och anbudsgivarna har fått god vägledning för hur kvaliteten kommer att bedömas.

För att hinna besvara det stora antalet i rätt tid inskickade frågor och kontrollera tidigare svar, flyttade Skånetrafiken fram sista dag för inlämnande av anbud med 13 dagar. Detta står inte i strid med upphandlingsrättsliga regler och anbudsgivarna har inte lidit skada av detta. Skånetrafiken har inte under anbudstiden lämnat ny information som på ett väsentligt sätt ändrar upphandlingen så att den borde göras om.

I Kammarrätten i Sundsvalls dom i mål nr 2321-07 hade den upphandlande enheten gjort ett avsteg från den i förfrågningsunderlaget presenterade utvärderingsmodellen. Kammarrätten ansåg att detta borde medföra att upphandlingen skulle göras om endast om det fanns ett samband mellan bristen i utvärderingen och en eventuell skada hos den

klagande anbudsgivaren. I målet ansågs det inte bevisat att den klagande anbudsgivarens anbud skulle ha antagits om också den utelämnade prisparametern hade tagits med i utvärderingen.

Skånetrafiken instämmer med Bergkvara i att kvalificering och anbudsutvärdering är två separata moment i upphandlingen som ska hållas åtskilda. Detta framgår både av EG-domstolens och kammarrätternas praxis, se t.ex. flera domar från Kammarrätten i Göteborg. Skånetrafikens ståndpunkt har också stöd i prövningen av SL:s upphandling av tunnelbanetrafiken i Stockholm, Kammarrätten i Stockholms dom i mål nr 3014-09.

Kammarrätten har den 29 maj 2009 beslutat att upphandlingen av trafikuppdragen Helsingborg och Hässleholm inte får avslutas innan något annat har beslutats.

### **SKÄLEN FÖR KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE**

Kammarrätten gör i fråga om de grunder för överklagandet som Bergkvara åberopat redan i länsrätten samma bedömning som länsrätten redovisat i sin dom.

Bergkvara har i kammarrätten även åberopat samtliga grunder för överklagandet som Swebus åberopat i sin ansökan hos länsrätten om överprövning av samma trafikupphandling, men för sträckorna Hässleholm, Landskrona, Trelleborg och Österlen.

Kammarrätten har i en dom denna dag i mål nr 4278-09 mellan Swebus och Skånetrafiken bifallit Skånetrafikens överklagande av trafikuppdrag Hässleholm och avslagit Swebus överklagande av trafikuppdragen Landskrona, Trelleborg och Österlen. Kammarrätten har i den domen konstaterat att Skånetrafiken vid utvärderingen i och för sig frångått vad

som sagts i förfrågningsunderlaget och bytt utvärderingsmodell och därigenom brutit mot LUF:s principer, men att ett ingripande enligt LUF också kräver att förlorande leverantör i vart fall riskerat att lida skada. Kammarrätten har vid skadeprövningen funnit att Swebus inte lidit skada och inte heller riskerat att lida skada.

Bergkvara har i utvärderingen beträffande såväl trafikuppdrag Helsingborg som Hässleholm kommit först på fjärde plats och kan då inte heller med åberopade av de ytterligare omständigheter som tillkommit först i kammarrätten anses ha riskerat att lida skada till följd av Skånetrafikens byte av utvärderingsmodell.

Kammarrätten har i mål nr 4278-09 beträffande samtliga av Swebus åberopade omständigheter gjort samma bedömning som länsrätten. Den domen innebär att länsrättens förordnande att Skånetrafiken ska göra om upphandlingen av trafikuppdrag Hässleholm upphävs och att upphandlingen får avslutas beträffande i domen prövade trafikuppdrag. Utgången innebär därmed att även Bergkvaras överklagande i det här målet ska avslås.


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



Per Ove Svensson



Ann-Marie Holmstedt



Ewa Hagard Linander  
referent



LÄNSRÄTTEN I  
SKÅNE LÄN  
Avdelning 1  
Anna Aktermo

DOM  
2009-05-11  
Meddelad i  
Malmö

*Bilaga A*

Mål nr  
2369-09 E

Sida 1 (11)

**SÖKANDE**

Bergkvarabuss AB, 556294-9973  
Box 853  
39128 Kalmar

**MOTPART**

Region Skåne  
Skånetrafiken  
281 83 Hässleholm

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

**SAKEN**

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

---

**DOMSLUT**

Länsrätten avslår Bergkvarabuss AB:s yrkande om ingripande enligt LUF.

## YRKANDEN M.M.

Skånetrafiken genomför upphandling, med förhandlat förfarande, av buss-  
trafik (Trafikupphandling 2008, dnr 185/2008 056) som totalt omfattar fem  
trafikuppsdrag; Helsingborg, Hässleholm, Landskrona, Trelleborg och Ös-  
terlen.

Bergkvarabuss AB ansöker om överprövning av upphandlingen i de delar  
som avser trafikuppsdrag Helsingborg och trafikuppsdrag Hässleholm. Bola-  
get yrkar i första hand att länsrätten beslutar om rättelse på så vis att de  
anbudsgivare som lämnat ingen eller negativ kostnad som optionspris för  
trafikområdena Helsingborg och Hässleholm utesluts från anbudsutvärde-  
ring och i andra hand att upphandlingen av dessa områden ska göras om.

Länsrätten beslutade den 13 mars 2009 att Skånetrafiken, till dess rätten  
beslutar annat, inte får avsluta upphandlingen i de delar som avser trafik-  
uppsdrag Helsingborg och trafikuppsdrag Hässleholm.

## DOMSKÄL

### Tillämpliga bestämmelser

Av 16 kap. 1 och 2 §§ LUF framgår att länsrätten kan pröva om en upp-  
handlande 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 frå-  
gor som sökanden tar upp.

En upphandlande enhet ska enligt 1 kap. 24 § LUF behandla leverantörer  
på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphand-



lingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare principerna om ömsesidigt erkännande och om proportionalitet iakttas.

Parternas argumentation

Som grund för sin talan anför Bergkvarabuss i huvudsak följande.

*Prissättning av Option Kvalitetshöjning*

En felaktig utvärdering har gjorts då Skånetrafiken beaktat optionspriser som varit negativa eller uppgått till noll kronor. Av förfrågningsunderlaget framgår att en årskostnad för optionen rörande kvalitetshöjning ska anges. Optionspriset kan inte vara negativt. Skulle optionspriset få vara negativt eller noll motverkar det hela syftet med optionen och innebär en ren spekulation i att den antingen inte utnyttjas av Skånetrafiken eller att anbudsgivaren inte föreslagit relevanta kvalitetsförbättringar. Om det ska vara tillåtet att ange en negativ kostnad som ett optionspris måste det framgå tydligt av förfrågningsunderlaget. I stället anges tydligt att optionspriset ska avse en kostnad för Skånetrafiken. De anbudsgivare som angett negativ eller ingen kostnad som optionspris ska således uteslutas eftersom de inte uppfyllt förfrågningsunderlagets skall-krav rörande prissättning av Option Kvalitetshöjning. En kostnad ska vara debiterbar, varför Bergkvarabuss AB lämnat ett pris på ett öre. Om bolaget hade lämnat ett pris på noll kronor så hade Skånetrafikens utvärderingsmodell inte fungerat. Det finns en ytterst viktig principiell skillnad mellan bolagets anbud och den anbudsgivare som lämnat nollpris eller negativt pris, nämligen att bolagets anbud uppfyller ställda skall-krav och inte står i strid med Skånetrafikens utvärderingsmodell.

#### *Utvärdering av optioner*

Det måste starkt ifrågasättas om det är möjligt att utvärdera två optioner och ge dessa poäng när uppdragsgivaren flera gånger poängterat att det inte är säkert att dessa kommer att avropas. Det är inte förenligt med upphandlingslagstiftningen att optioner som inte säkert kommer att avropas utvärderas, eftersom det innebär att Skånetrafiken upphandlar en sak men delvis utvärderar en annan.

#### *Utvärdering av priset i Option Kvalitetshöjning*

Eftersom en relativ värdering sker av optionen i förhållande till övriga anbudsgivares optionspriser får optionen ett stort värde. Det kan starkt ifrågasättas om en sådan utvärdering är möjlig att göra. Utvärderingsmodellen skulle antagligen inte hålla vid en prövning hos EU-kommissionen då den inte uppfyller kraven på transparens och proportionalitet.

#### *Sammanblandning av leverantörskvalificeringen och utvärderingen*

Det är ett skall-krav att uppnå 7,5 poäng i återkommande kvalitetsmätningar. Skånetrafiken nöjer sig dock inte med att konstatera att anbudsgivaren bekräftar att detta skall-krav kommer att uppfyllas, utan försöker på ett sätt som är otydligt utvärdera hur anbudsgivaren ska uppnå skall-krav avseende grundleveransen.

#### *Viktning*

Förfrågningsunderlaget och utvärderingen av anbuderna är subjektiv och brister i transparens beträffande viktningen av Grundleveransen samt Option Kvalitetshöjning och Option Resandeökning. I ett uppdrag där vinstmarginalerna ligger kring fem procent åsätter Skånetrafiken t.ex. Kvalitet

Grundleverans en viktning på tjugo procent. Kvaliteten i Grundleveransen kan få ett utslag med upp till sexton procent vid den totala utvärderingen av anbuden. Det strider i högsta grad mot affärsmässighet när en upphandlande enhet är beredd att betala mer än tio procent högre pris för en tjänst som inte på något sätt avviker avtalsmässigt från motsvarande tjänst som offereras till ett tio procent lägre pris.

#### *Informationslämnande*

Den tillämpade utvärderingsmodellen brister i proportionalitet genom att utvärderingskriterierna beträffande kvaliteten i Grundleveransen utformats så att större krav ställs på leverantören att lämna information än vad som egentligen behövs för att få kontraktet i upphandlingen.

#### *Förlängning av anbudstiden*

Skånetrafiken förlängde anbudstiden i ett sent skede. Tiden för att ställa frågor förlängdes inte i motsvarande mån. Dessutom skickades den sista kompletteringen ut den 9 december, vilket innebar att några frågor kring denna inte kunde ställas av anbudsgivarna. Eftersom svaren på frågorna inte bedömdes som tillfyllest hade Bergkvarabuss, liksom säkert fler anbudsgivare, önskat att ställa kompletterande frågor. Någon tid för detta gavs inte av Skånetrafiken.

**Skånetrafiken** motsätter sig bifall till bolagets yrkanden och anför i huvudsak följande.

#### *Prissättning av Option Kvalitetshöjning*

Option Kvalitetshöjning innebär ett tillkommande åtagande och därmed tillkommande kostnader för anbudsgivarna. Skånetrafiken utgick från att

anbudsgivarna skulle prissätta optionen genom att föra in sina kostnader i optionspriset. Vid öppningen av anbuderna överraskades därför Skånetrafiken av att flera anbudsgivare satte optionen till noll kronor. En del anbud innehöll ett negativt pris, dvs. rabatt och sänkning av anbudsgivarnas ersättning om optionen avropades. Även om nollpriser och negativa priser inte föresvävat Skånetrafiken, kan prissättningen i och för sig inte anses strida mot de upphandlingsrättsliga reglerna. Varje anbudsgivare är fri att ange vilket pris den vill. Anbudsgivarna har formellt varit fria att ange negativa priser. Eftersom Bergkvarabuss självt lämnat ett pris på optionen med ett öre, dvs. ingen ersättning, har bolaget likt övriga anbudsgivare avstått från att begära ersättning för optionens utförande. Egentligen är det således inte någon skillnad mellan bolagets anbud och de andra anbuderna.

Att sortera bort anbud med ett optionspris på noll kronor eller negativa priser, men samtidigt låta Bergkvarabuss eget anbud med optionspris vara kvar, skulle helt uppenbart strida mot den upphandlingsrättsliga principen om likabehandling. Med tanke på att det anbud som placerade sig omedelbart före Bergkvarabuss i de två aktuella trafikuppdragen var just ett nollanbud framstår detta som helt oförsvarligt.

En förutsättning för ingripande enligt LUF är att fel har begåtts i upphandlingsförfarandet och att en anbudsgivare drabbats av en skada till följd av felet. Det finns flera skäl till att Bergkvarabuss inte har drabbats av någon skada i den mening som lagen avser. Vinnaren för Trafikuppdrag Hässleholm och Helsingborg har lämnat ett negativt pris, men anbudsgivare som placerat sig före bolaget har lämnat nollpriser. Bergkvarabuss kan därför inte ha anses ha lidit skada. Oavsett vilka priser på optionen som Bergkvarabuss och övriga anbudsgivare hade lämnat, skulle bolaget inte ha vunnit över vinnande anbudsgivare i de två aktuella trafikområdena.

*Utvärdering av optioner*

Villkoren för avrop av optionerna i upphandlingen är tydligt presenterade i förfrågningsunderlaget och är skäliga i förhållande till anbudsgivarna. Vid utvärderingen har optionerna fått en låg vikt. Att inte ta med optionerna i utvärderingen överhuvudtaget hade inneburit att anbudsgivarna skulle kunna sätta vilket pris de vill på dessa, vilket Skånetrafiken inte önskade. LUF tillåter uttryckligen upphandlande enheter att använda optioner. Bergkvarabuss kritik saknar i denna del helt grund.

*Utvärdering av pris i Option Kvalitetshöjning*

Villkoren för utvärdering av pris beskrivs i förfrågningsunderlaget. Anbud med bästa pris får maximala fem poäng och övriga anbud får poäng utifrån deras förhållande till bästa pris enligt en angiven formel. Exakt samma modell för poängsättning av pris (och även kvalitet) använde Skånetrafiken i upphandlingen av Öresundstrafiken år 2006. Både Länsrätten i Skåne län och Kammarrätten i Göteborg ansåg att den relativa modellen inte stred mot de upphandlingsrättsliga reglerna. Även Kammarrätten i Stockholm och Kammarrätten i Sundsvall har godkänt den relativa modellen.

Den i förfrågningsunderlaget angivna formeln för poängsättning av pris är inte lämplig när anbudsgivare lämnar in nollbud eller negativa anbud. Skånetrafiken beslutade att genomföra utvärderingen så att utgångspunkten för utvärderingen var att priset för optionen med angiven viktning även fortsättningsvis skulle vara med i den totala summeringen av varje anbuds poäng. Metoden för utvärderingen av optionernas pris blev följande. Det anbud som hade bäst pris på optionen fick fem poäng, vilket var helt i linje med Huvudtextens villkor. Bäst pris för alla fem trafikområden var ett negativt pris, dvs. en rabatt. De anbudsgivare som varken hade bäst eller sämst pris fick mellan ett och fem poäng beroende på var någonstans priset

placerade sig i spannet mellan bästa och sämsta pris. Efter poängsättningen viktades priserna med angivna (15 procent x 40 procent =) 6 procent. Bästa anbud har således fått 0,3 viktade poäng (5 x 0,06) och sämsta anbud har fått 0,06 viktade poäng (1 x 0,06). Alla fem trafikområden och alla anbudsgivare har behandlats lika.

Oavsett hur utvärderingen av priset för optionen hade genomförts så skulle den inte ha kunnat ändra utgången av upphandlingen av de två aktuella trafikområdena. Utvärderingen för priset kunde mest ge 0,3 poäng. Vinnande anbud hade i båda trafikuppdragen, i förhållande till Bergkvarabuss, en marginal på sin poäng som översteg 0,3. Även om vinnande anbud hade tilldelats noll poäng för priset på optionen och Bergkvarabuss fått full tilldelning på fem grundpoäng hade vinnande anbud ändå haft bäst poäng på de två aktuella trafikområdena. Bergkvarabuss kan därmed inte anses lidit någon skada oavsett hur utvärderingen av optionen gjorts.

#### Länsrättens bedömning

##### *Prissättning av Option Kvalitetshöjning*

I förfrågningsunderlagets text om "Option Kvalitetshöjning" anges att trafikföretagets pris för genomförande av handlingsprogram ska införas på "Bilaga Pris". Bergkvarabuss anser att de anbudsgivare som lämnat ett negativt pris, dvs. en rabatt eller ett nollbud borde ha uteslutits från att delta i upphandlingen eftersom de enligt bolaget inte uppfyller skall-kravet att ange ett pris. Det är klarlagt att upphandlande enhet inte hade förväntat sig annat än att anbudsgivarna skulle ange ett pris som skulle innebära en kostnad för Skånetrafiken. Länsrätten kan emellertid inte av förfrågningsunderlaget utläsa att det obligatoriska kravet på att lämna prisuppgift på för genomförande av handlingsprogram för kvalitetshöjning innebär att anbudsgivarna inte får välja att inte ta betalt alls eller t.o.m. lämna rabatt.

Skånetrafiken har därmed inte haft skäl för att utesluta de anbudsgivare som lämnat ett negativt pris eller ett nollbud. Om kravet på att lämna prisuppgift skulle tolkas så att priset måste utgöra en kostnad för Skånetrafiken, skulle enligt länsrätten även Bergkvarabuss anbud uteslutas eftersom det pris som bolaget uppgett i praktiken inte heller det utgör någon kostnad för Skånetrafiken. Även om Skånetrafiken skulle anses ha gjort fel genom att beakta anbud som inte innebär någon kostnad för option kvalitetshöjning, har bolaget således inte lidit någon skada till följd av detta.

#### *Utvärdering av optioner*

Det faktum att optioner har utvärderats trots att det inte är säkert att dessa kommer att avropas, är inte på något sätt oförenligt med reglerna om upphandling.

#### *Utvärdering av priset i Option Kvalitetshöjning*

Av förfrågningsunderlaget framgår att utvärderingsmodellen för poängsättning av pris är relativ. Skånetrafiken har vid utvärderingen av priset i option kvalitetshöjning visserligen frångått den i förfrågningsunderlaget angivna formeln för poängsättning av pris, men även den modell som Skånetrafiken i stället tillämpat är relativ. Bergkvarabuss har dock inte visat att bolaget lidit eller kan komma att lida skada på grund av att en annan relativ utvärderingsmodell har använts.

#### *Sammanblandning av leverantörskvalificeringen och utvärderingen*

Bergkvarabuss har kvalificerat sig till utvärderingen. Att Skånetrafiken, som bolaget verkar mena, skulle ha utvärderat ett kvalificeringskrav kan därför inte i sig medföra att bolaget har lidit skada i samband med kvalificeringen. Inte heller har Bergkvarabuss angett på vilket sätt bolaget i detta

avseende eventuellt skulle ha lidit skada i samband med utvärderingen. Det saknas därför anledning för länsrätten att ta ställning till om en sammanblandning faktiskt har gjorts på det sätt som bolaget tycks göra gällande.

#### *Viktning*

Den upphandlande enheten är vid upphandling över tröskelvärdena skyldig att ange viktning för utvärderingskriterier. Det är dock i princip upp till den upphandlande enheten att bestämma hur denna viktning ska göras, i vart fall så länge utvärderingen kan anses vara relevant för den upphandlade tjänsten. Vad Bergkvara anfört om att viktningen är oproportionerlig och inte affärsmässig genom att kvaliteten tillmäts för stor vikt vid utvärderingen i förhållande till priset, utgör inte grund för ingripande enligt LUF.

#### *Informationslämnande*

Bergkvarabuss har inte närmare preciserat vilken överflödigt information leverantörerna måste lämna och vad det är som bolaget anser är oproportionerligt. Länsrätten kan därmed inte se att bolaget i denna del har anfört något som kan föranleda ett ingripande enligt LUF.

#### *Förlängning av anbudstiden*

Bergkvarabuss har inte visat att bolaget har lidit eller riskerat att lida skada varken på grund av att anbudstiden förlängts men inte tiden för att ställa frågor eller för att det inte varit möjligt att ställa frågor kring en gjord komplettering.



*Sammanfattning*

Av de skäl som länsrätten redovisat saknas det anledning att besluta om ingripande enligt LUF. Bergkvarabuss yrkande om sådant ingripande ska därför avslås.

Länsrättens interimistiska beslut från den 13 mars 2009 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)



Peder Liljeqvist

## 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.