



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN
 Enhet 2
 Ann-Louice Jonsson

DOM
 2015-05-13
 Meddelad i
 Falun

Mål nr
 407-15

SÖKANDE

WSP Sverige AB, 556057-4880
 121 88 Stockholm

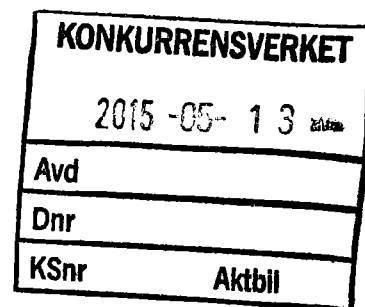
Ombud: Advokaterna Kristina Einarsson och Sophia Spala
 Setterwalls Advokatbyrå AB
 Box 1050
 101 39 Stockholm

MOTPART

Trafikverket
 781 89 Borlänge

SAKEN

Offentlig upphandling



FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår WSP Sverige AB:s ansökan om överprövning.

Dok.Id 137589

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

BAKGRUND

Trafikverket genomför genom ett öppet förfarande enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU) en upphandling av ramavtal för BIM-strategier (TRV 2014/62339). Upphandlingen avser konsulttjänster inom tjänsteområde 1 (kvalificerad rådgivning av införandet av BIM i Trafikverket) och tjänsteområde 2 (stöd till beställaren vid implementering av BIM till specifika projekt hos Trafikverket). Tilldelningsbeslut meddelades den 26 januari 2015, varvid WSP Sverige AB rangordnades som nummer 2 för tjänsteområdena 1 och 2.

YRKANDEN M.M.

WSP Sverige AB (WSP) ansöker om överprövning och yrkar, såsom man slutligen har bestämt sin talan, att upphandlingen får avslutas först sedan rättelse gjorts på så sätt att en ny utvärdering görs av dess anbud, varvid WSP i enlighet med AUB.52 tilldelas mervärde för utvärderingskriteriet Livscykelperspektiv inom både tjänsteområde 1 och 2. WSP anför i korthet följande till stöd för sin talan. WSP uppfyller de krav som anges i förfrågningsunderlaget för att erhålla mervärde för kriteriet Livscykelperspektiv. Trafikverket har i denna del gjort en felaktig utvärdering av WSP:s anbud, då det vid utvärderingen har lagt till nya och mer detaljerade kriterier än vad som framgår av förfrågningsunderlaget, vilket WSP inte kunnat förutse. Den felaktiga bedömningen har medfört en lägre jämförelsesumma för WSP och fått till följd att bolaget rangordnats som tvåa istället för etta i vart och ett av tjänsteområdena. Trafikverkets felaktiga förfarande innebär därmed att WSP sannolikt kommer att tilldelas färre avrop, varför bolaget lidit eller kan komma att lida skada.

Trafikverket bestrider bifall till ansökan och anför till stöd för sin inställning i huvudsak följande. Upphandlingen och utvärderingen har genomförts i enlighet med LOU och med vad som framgår av förfrågningsunderlaget. WSP uppfyller inte kriterierna för tilldelning av mervärde vad avser Livscykelperspektiv och har därför rätteligen inte erhållit något mervärde vid utvärderingen av det kriteriet.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Utgångspunkter för förvaltningsrättens prövning

I mål om överprövning enligt LOU gäller som huvudprincip att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart och tydligt sätt anger vilka omständigheter han grundar sin talan på (se Högsta förvaltningsdomstolens avgörande RÅ 2009 ref. 69).

Förvaltningsrätten har således att pröva om det på grundval av vad WSP anfört är visat att Trafikverket har brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LOU och om detta medfört att WSP har lidit eller kan komma att lida skada (16 kap. 6 § LOU). De grundläggande principerna innebär att upphandlande myndigheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, genomföra upphandlingar på ett öppet sätt samt iaktta principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet (1 kap. 9 § LOU).

Finns brister i anbudsutvärderingen?

WSP har således gjort gällande att Trafikverkets utvärdering av kriteriet Livscykelperspektiv i AUB.52 är felaktig och att bolaget i enlighet med vad som anges i förfrågningsunderlaget borde ha tilldelats mervärde. WSP har anfört bl.a. följande. WSP har i anbudet (Bilaga till anbud, Kravuppfyllnad) uppgett att bolaget har genomfört ett flertal projekt med livscykelanalyser och har som exempel angett referensuppdraget ”Förbifart Stockholm” med beskrivningen: ”WSP har gjort en beräkning av klimatgasutsläpp för projekt Förbifart Stockholm baserat på livscykelanalys, där underlaget till livscykelanalysen till stor del hämtats från projektets kostnads-kalkyler. Klimatkalkylen har sedan använts för att ta fram en handlingsplan för förbättringsåtgärder i projektet i såväl planering, projektering som byggande. Bl.a. har upphandlingskrav på climateffektiviseringsåtgärder i entreprenader, med incitament, tagits fram och använts i projektet”. WSP:s

anbud innehåller således all efterfrågad information för att kriteriet Livscykelerspektiv ska anses uppfyllt och WSP borde därmed ha tilldelats mervärde. Efter frågor från WSP kring hur verket utvärderat anbudet, har framkommit att Trafikverket har utvärderat kriteriet Livscykelerspektiv på annat sätt än vad som framgår av förfrågningsunderlaget. Av förfrågningsunderlaget framgår t.ex. inte att Trafikverket skulle komma att göra en bedömning av om anbudsgivaren självständigt samlat in och bearbetat informationen i syfte att användas genom hela livscykeln, om anbudsgivaren gjort en analys av informationsinsamlingen och hur informationen skulle kunna bearbetas för att fungera i ett livscykelerspektiv eller om anbudsgivaren haft en aktiv roll och ansvarat för detta arbete. I förfrågningsunderlaget ställs heller inget krav på beskrivning och/eller förklaring hur man hanterat information i ett livscykelerspektiv.

Trafikverket anser inte att WSP uppfyller kriterierna för att erhålla mervärde för Livscykelerspektiv enligt AUB.52 och framför bl.a. följande. I branschdokumentet "Bygghandlingar 90, del 7" definieras BIM enligt följande: "BIM (Byggnadsinformationsmodellering): processen att generera, nyttja och förvalta information om ett byggnadsverk under dess livscykel.". WSP har enligt lämnat referensuppdrag insamlat och använt information för beräkning av klimatgasutsläpp baserat på Livscykelnanalys med information hämtad från projektets kostnadskalkyler samt att klimatkalkylen använts för att ta fram en handlingsplan. Av WSP:s referensuppdrag går således endast att utläsa att information har inhämtats och använts för att ta fram en klimatkalkyl och handlingsplan. Beträffande handlingsplanen anges att denna har använts för förbättringsåtgärder under planering, projektering och byggande. Av referensuppdraget framgår inte att informationen i sig har bearbetats på ett sätt som gör att informationen kan användas i ett Livscykelerspektiv, dvs. under planering, projektering, byggande och förvaltning av en anläggning/byggnadsverk. WSP har således inte uppfyllt kriterierna för erhållande av mervärde beträffande Livscykelerspek-

tiv på det sätt som anges i AUB.52. Trafikverket kan inte ta hänsyn till WSP:s uppgift om att bolaget har genomfört ett flertal projekt med livscykelanalyser, då någon bevisning eller verifiering som styrker att WSP i dessa projekt har genomfört en analys av att samla in och använda information i ett livscykelperspektiv inte har bifogats anbudet. Trafikverket har inte gjort någon förändring i de utvärderingskriterier som uppställs i AUB.52. Verkets uppräknade av de fyra delarna av livscykeln som är vedertagna i bygg- och anläggningsbranschen - dvs. planering, projektering, byggande och förvaltning - gjordes i syfte att förtydliga att WSP:s referensuppdrag endast omfattat de tre första delarna av livscykeln. Trafikverket kan inte se att informationen om klimatdata skulle kunna användas i hela livscykelperspektivet. Trafikverket har inte påstått att WSP i sitt referensuppdrag inte har bearbetat information. Vad verket däremot menar är att informationen inte har bearbetats i det syfte som efterfrågades för att erhålla mervärde. I lämnade referensuppdrag har WSP analyserat klimatdata i syfte att se hur anläggningen påverkar klimatet i dess livscykel, inte hur klimatdata (information om klimatet) hanteras i anläggningens livscykelperspektiv. Trafikverket delar inte WSP:s uppfattning om att en livscykelanalys inte kan genomföras utan att informationen analyseras i ett livscykelperspektiv.

I förfrågningsunderlaget – AUB.52 ”Värderingsgrunder vid utvärdering av anbud” – anges att beställaren kommer att anta det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga och att Trafikverket använder en så kallad absolut utvärderingsmodell. Den modellen innebär att utvärderingen av ett anbud görs enligt fastställda kriterier oberoende av andra anbuds summor och kvalitet och att beställaren sätter pris på de kvalitativa egenskaper (mervärden) som värdesätts i upphandlingen och att anbudssummorna vid utvärderingen justeras med ett avdrag beroende på i vilken mån anbudsgivaren i sitt anbud erbjuder de mervärden beställaren efterfrågar.

Vad gäller utvärderingskriteriet Livscykelperspektiv anges i AUB.52 (för tjänsteområde 1 och 2) följande:

För beställaren är det mervärde om Anbudsgivaren tidigare har genomfört minst en (1) analys av att samla in och använda information i ett livscykelperspektiv

- Kriteriet motsvarar 200 kr i maximalt avdrag

Bevis/verifiering

Anbudsgivare visar att kriterierna ovan är uppfyllt genom att med anbud inge:

- Ett referensuppdrag som styrker att anbudsgivaren tidigare genomfört ett uppdrag avseende insamling och bearbetning ur ett Livscykelperspektiv.

Det är WSP som i målet har att visa att Trafikverket har utfört anbudsutvärderingen på ett felaktigt sätt. Högsta förvaltningsrätten har uttalat att överprövningen inte tar sikte på upphandlingens materiella resultat utan endast på om myndigheten förfarit formellt korrekt och iakttagit de upphandlingsprinciper och förfaranderegler som anges i LOU (HFD 2013 ref. 5). Endast om den upphandlande myndigheten tagit ovidkommande hänsyn eller påtagligt avvikit från de kriterier som angetts i förfrågningsunderlaget kan det således bli aktuellt att ingripa mot en upphandling på denna grund.

Trafikverket har redogjort för hur BIM (Byggnadsinformationsmodellering) definieras inom bygg- och anläggningsbranschen samt för de fyra delar av livscykeln som är vedertagna inom branschen. WSP har inte invänt mot dessa definitioner i sig. Med den utgångspunkten finner förvaltningsrätten inte skäl att ifrågasätta Trafikverkets bedömning att det av WSP:s referensuppdrag "Förbifart Stockholm" inte kan utläsas att uppdraget har omfattat bearbetning av information om en anläggning/byggnadsverk på ett sätt som gör att denna information kan användas under samtliga

delar av anläggningens/byggnadsverkets livscykel. Förvaltningsrätten finner inte att WSP har visat att Trafikverket vid utvärderingen av kriteriet Livscykelperspektiv har utgått från andra parametrar eller kriterier än de som anges i AUB.52 eller att verket vid bedömningen av dess anbud på annat sätt har frångått vad som anges i förfrågningsunderlaget i dessa delar. Vad som framkommit i målet ger enligt förvaltningsrättens mening inte heller stöd för slutsatsen att Trafikverket har tagit ovidkommande hänsyn vid utvärderingen av WSP:s anbud.

Förvaltningsrätten gör därför sammantaget bedömningen att Trafikverket rätteligen har funnit att WSP inte uppfyller kriterierna för mervärde enligt AUB.52 och att det inte finns skäl för ingripande enligt LOU med anledning av vad WSP har anfört. Ansökan om överprövning ska således avslås.

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

Lennart Andersson
rådman



SVERIGES DOMSTOLAR

HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Om Ni vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska Ni skriva till Kammarrätten i Sundsvall.

Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.

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 anlitar 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.