



**SÖKANDE**

EKC Sverige AB, 556520-7478

Ombud: Advokaten Jenny Kenneberg och jur.kand. Ponthus Andersson  
Hellström Advokatbyrå KB  
Box 7305  
103 90 Stockholm

**MOTPART**

Trafikverket  
781 89 Borlänge

**SAKEN**

Offentlig upphandling

<b>KONKURRENSVERKET</b>	
2019-03-22	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår EKC Sverige AB:s ansökan om överprövning.

## BAKGRUND OCH YRKANDEN

Trafikverket genomför en upphandling avseende konsultuppdrag för utförande av vägnätsövergripande mätning av vägområde och vägyta med mätbil (CTM id: 184098). Upphandlingen genomförs som ett förhandlat förfarande med föregående annonsering enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, LOU. Trafikverket meddelade den 4 december 2018 att anbudet från EKC Sverige AB (EKC) inte gått vidare till förhandling. Trafikverket angav som grund för sitt beslut bl.a. följande. Av AUB.3 framgår vidare att reservationer eller liknande som innebär att anbudet avviker från ställda krav inte godtas och innebär, där annat inte uttryckligen anges, att anbudet kommer att förkastas. Anbudet beskriver att "profilometer" ska användas om inte kraven för repeterbarhet och noggrannhet klaras vid tekniska tester. Detta har uppfattats som en reservation i anbudet. Ändringar i den tekniska specifikationen kan, enligt AUB.31, tillåtas så länge de inte innebär en försämring av utlovad kvalitet. Detta skulle emellertid innebära en försämring av utlovad kvalitet och är inte godtagbart. Beskrivningen i EKC:s anbud ger inte Trafikverket möjlighet att bedöma om samtliga krav kan uppfyllas. EKC:s anbud beskriver att MPD ska mätas med LCMS-sensorer. Dessa uppfyller inte de krav Trafikverket ställer för mätning av MPD. Mätning av MPD är ett minimikrav som inte är förhandlingsbart.

Trafikverket beslutade den 8 mars 2019 att tilldela Destia Oy (Destia) kontraktet avseende område 1. Ramböll RST tilldelades kontraktet avseende område 2.

EKC ansöker om överprövning och yrkar att upphandlingen får avslutas först sedan rättelse har vidtagits på så sätt att anbudet från EKC tas upp till prövning och inkluderas i förhandlingarna. EKC anför till stöd för sin talan i huvudsak följande. EKC:s anbud innehåller inga reservationer i förhållande till krav och villkor i upphandlingen. Anbudet är komplett och i enlighet

med de ställda kraven. EKC har lämnat en utförlig beskrivning av den tekniska lösning – LCSM – som bolaget offererat. Lösningen uppfyller de ställda kraven och Trafikverket har genom att ändå förkasta anbudet agerat i strid med de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna, vilket medfört skada eller risk för skada för EKC. Destia har fått möjlighet att delta i förhandlingen, trots att det bolagets initiala anbud krävde preciseringar av den tekniska specifikationen, medan EKC:s anbud förkastades omgående utan möjlighet till motsvarande preciseringar. EKC har tolkat förfrågningsunderlaget så att det inte varit ett obligatoriskt krav att lämna alla de tekniska specifikationer som motsvarar kraven i ISO-standarderna. Den tolkningen stämmer också väl överens med Trafikverkets behandling av Destias anbud, då det i Destias ursprungliga anbud saknas tekniska specifikationer som visar att kraven i ISO 13473-1 är uppfyllda och det först är i det slutliga anbudet som den typen av uppgifter finns med. EKC:s anbudspriser är lägre än Destias, vilket innebär att EKC hade tilldelats kontrakt för område 1 om Trafikverket inte felaktigt förkastat anbudet.

**Trafikverket** bestrider bifall till ansökan.

## 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 (Högsta förvaltningsdomstolens avgörande RÅ 2009 ref. 69).

Förvaltningsrätten har således att pröva om det på grundval av vad EKC anfört är visat att Trafikverket har brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LOU och att detta medfört att EKC

lidit eller kan komma att lida skada (20 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 (4 kap. 1 § LOU).

### **Krav i upphandlingsdokumenten och uppgifter i EKC:s anbud**

I kravdokumentet "Vägytemätning Mätstorheter" (TDOK2014:0003) återfinns bl.a. följande krav:

#### **1.8 Bestämning av textur**

Vid mätning av textur ställs krav på mätton enligt ISO 13473-1, med avsteg som beskrivs i kap. 0. Detta gäller såväl makrotextur som megatextur. Texturmätning ska kunna ske i färter upp till 90 km/h.

##### **1.8.1 Makrotextur**

*MPD* ska mätas i tre parallella linjer längs vägen. De tre *MPD*-måtten benämns *MPD V* (vänster), *MPD H* (höger) och *MPD M* (mitt mellan hjulspåren). De mätton som ska användas vid mätning av *MPD V* och *MPD H* ska vara placerade i samma laterala läge eller vara samma fysiska mätton som återger mätpunkterna för *längsprofil V* och *längsprofil H* enligt kapitel 1.2.

I EKC:s anbud anges bl.a. följande:

#### **4.1 LCMS-Systemet**

LCMS sensorerna och tillhörande programvara används för att ta fram nedanstående mätvärden.

- Spår djup
- Tvärprofil
- IRI höger, vänster och mitt
- Tvärfall
- Kurvatur
- Längsgående profil
- Backighet
- *MPD*, höger, vänster och mitt (Makrotexturen beräknas för hela vägbred-
- den)
- Sprickbildning (Geometri, typ och omfattning av skada)
- Potthål

En mer detaljerad beskrivning av vad Road-SIT Survey v.7.0 har för övriga funktioner kan läsas under punkt 4.3 – "Mjukvara – Road-SIT Survey v.7.0".

#### 4.1.1 LCMS tekniska specifikationer

Med LCMS har vi möjligheten att kunna mäta vägytans struktur med betydligt större detaljrikedom än vid mätning med exempelvis en profilometer.

- Vägen skannas med 5 600 – 28 000 profiler/s
- Klarar av mätningar i hastigheter upp till 100 km/h
- Varje vertikal profil består av 4 160 punkter
- Avståndet mellan profilerna kan justeras mellan 1 – 5 mm.
- Noggrannheten i djup/resolution är 0,25/0,1 mm
- Tvärgående noggrannheten är 1 mm.

#### Vad parterna anför

EKC anför bl.a. följande.

EKC har lämnat en utförlig beskrivning av den tekniska lösning som bolaget kommer att tillhandahålla, dvs. LCMS. Det är den lösningen som offereras och som ska prövas mot ställda krav. Det framgår klart och tydligt i EKC:s anbud att LCMS-sensorerna och tillhörande programvara används för att bl.a. ta fram mätvärdena för ”längsgående profil” och ”MPD, höger, vänster och mitt”. Den senare formuleringen knyter direkt an till kravet i punkten 1.8.1. EKC:s anbud kan således inte tolkas på annat sätt än att LCMS-systemet mäter MPD längs vägen. I ISO 13473-1 anges (avsnitt 5.2 Horizontal resolution) att ”[t]he sampling interval shall not be more than 1 mm”. Det framgår klart och tydligt av EKC:s anbud att LCMS-systemet uppfyller ovanstående krav. EKC uppfyller vidare kravet på ”vertical resolution” enligt ISO 13473-1. I upphandlingsdokumenten finns inget krav på att leverantörerna måste redovisa tekniska specifikationer för varje krav som standarden innehåller. Uppgiften om systemets ”vertical resolution” måste således inte anges i anbudet för att anbudet ska vara komplett. Uppgiften finns dessutom bifogad i en skrivelse från systemleverantören från den 6 december 2018. Förklaringen i anbudet innebär att hela spannet av hastigheter mellan 0 km/h och 100 km/h innefattas. LCMS-systemet uppfyller således även kravet på att texturmätningen ska kunna ske i farter upp till 90 km/h. Lika

tydligt är att LCMS-systemet uppfyller kravet på att avståndet mellan profilerna inte får vara mer än 1 mm. I beskrivningen i anbudet anges nämligen att avståndet mellan profilerna kan justeras mellan 1 – 5 mm. Systemet är flexibelt och möjliggör inställningar med andra avstånd än det kravställda 1 mm. Antalet skannade profiler per sekund är ett resultat av fordonets hastighet och avståndet mellan profilerna. LCMS-systemet klarar av att skanna vägen med 28 000 profiler/s när fordonet kör i drygt 100 km/h med inställningen 1 mm avstånd mellan profilerna. Detta uppfyller med god marginal kravet i förfrågningsunderlaget. Förfrågningsunderlaget innehåller inget krav på att anbudsgivaren ska styrka att den beskrivna tekniska lösningen uppfyller kraven. Den tidigare versionen av LCMS (LCMS-1) har inte samma tekniska kapacitet som den nuvarande (LCMS-2) och kan därför inte leverera de värden som EKC redovisat i den tekniska specifikationen. Detta saknar dock självständig betydelse eftersom det räcker att EKC i anbudet har bekräftat att samtliga ställda krav uppfylls samt lämnat de efterfrågade uppgifterna för att verifiera detta påstående. Det vore under alla förhållanden oproportionerligt att förkasta EKC:s anbud på grund av att bolaget inte uttryckligen angett att det är LCMS-2 som offereras. Det förhållandet att EKC i anbudet uppgett att en ”profilometer” kan tillhandahållas som komplement om den offererade tekniska lösningen mot förmodan inte skulle uppnå godkänt testresultat, innebär ingen reservation, utan endast en bekräftelse på att villkoren i upphandlingsdokumenten kommer att uppfyllas. Av AUB.31 i de administrativa föreskrifterna framgår vidare att leverantören kan byta ut den offererade tekniska lösningen under avtalstiden. Avtalet får mot den bakgrunden och med hänsyn till vad som föreskrivs i 5.51 i uppdragskontraktet uppfattas så att Trafikverket tagit höjd för den situationen att offererad teknisk lösning ersätts med en alternativ lösning utan motsvarande mervärden.

Destias anbud har prövats utifrån helt andra grunder än EKC:s anbud. Destia har nämligen fått möjlighet att utveckla och klargöra delar i sin genomförandebeskrivning för att på så sätt visa att samtliga ställda krav är uppfyllda, vilket motsvarar ett sådant förfarande som beskrivs i upphandlingsdokumenten och som Trafikverket borde ha tillämpat även gentemot EKC. Destias initiala anbud innehöll information om att bolaget har tillgång till sex stycken Profilograph mätningsanordningar och att man med alla dessa kan mäta de obligatoriska variabler som angetts i anbudsbegäran. Den utrustning som Destia beskrivit i anbudet kan dock inte mäta alla de obligatoriska variabler som Trafikverket efterfrågat, varför Destia under förhandlingen tilläts justera den tidigare lämnade uppgiften och dessutom precisera vilken typ av skanner och 360-kamera som ska användas. Alla dessa uppgifter är nödvändiga för att Trafikverket ska kunna bedöma om den tekniska utrustningen uppfyller kraven eller inte. Destia har således, till skillnad mot EKC, fått möjlighet att justera en uppgift i sitt initiala anbud vilken varit nödvändig för att Trafikverket skulle kunna bedöma om den tekniska utrustningen uppfyller kraven eller inte. EKC har tolkat förfrågningsunderlaget så att det inte varit ett obligatoriskt krav att lämna alla de tekniska specifikationer som motsvarar kraven i ISO-standard. Den tolkningen stämmer också väl överens med Trafikverkets behandling av Destias anbud eftersom det i Destias ursprungliga anbud saknas tekniska specifikationer som visar att kraven i ISO 13473-1 är uppfyllda och det är först i det slutliga anbudet som den typen av uppgifter finns med i anbudet. Om upphandlingsdokumenten ska tolkas på sätt som Trafikverket påstår, är de otydliga och uppfyller inte kraven på tydlighet och öppenhet. Trafikverket har inte i underlaget förklarat vilken nivå genomförandebeskrivningen ska hålla för att vara godkänd, vilka tekniska specifikationer som ska anges i anbudet och har inte heller förklarat vad som menas med kravet på ”mätning av tre parallella linjer”. Den omständigheten att fler än hälften av anbuderna förkastats på likvärdiga grunder talar för att upphandlingsdokumenten inte uppfyller kraven på tydlighet och

öppenhet. EKC:s anbudspriser är lägre än Destias, vilket innebär att EKC hade tilldelats kontrakt för område 1 om man inte blivit felaktigt förkastade.

**Trafikverket** framför bl.a. följande.

I EKC:s anbud anges att uppdraget ska utföras med det s.k. LCMS-systemet, men även att "[...] om LCMS mot förmodan inte klarar repeterbarhet och noggrannhet så kommer vi att införskaffa en profilometer innan kontraktets start.". Trafikverket uppfattar detta som en reservation i anbudet. Ett anbud måste vara möjligt att bedöma till sitt innehåll och i förevarande fall är det oklart vilket innehåll anbudet egentligen har då EKC anger två alternativa utföranden för att uppfylla kraven. Alternativa utföranden tillåts inte i den aktuella upphandlingen. EKC synes utgå från att det är möjligt att först vid testerna, som ska utföras sedan kontrakt tecknats, se om den offererade tekniken uppfyller kraven och i annat fall byta teknik. De tester som ska genomföras är omfattande och kräver bl.a. omfattande referensmätningar och utvärderingar som utförs av tredje man. Testerna kräver barmark och kan således inte genomföras under vintertid. Om testerna inte klaras är det oklart hur EKC har planerat att genomföra nya tester efter att man "införskaffat en profilometer". Det har i förevarande fall inte varit möjligt att avgöra om det EKC benämner "profilometer" uppfyller kraven, varken ensamt eller gemensamt med den offererade LCMS-tekniken. "Profilometer" är ett odefinierat begrepp som kan vara nästan vilken utrustning som helst. Enligt AUB.31 ska anbudsgivaren beskriva vilka typer av sensorer som ska användas för de olika mätstorheterna. I EKC:s anbud saknas helt beskrivning av vad som avses med en "profilometer". En lägsta nivå för denna beskrivning hade varit att EKC definierat vilka mätstorheter som ska mätas med "profilometern" samt vilka typer av sensorer som utgör densamma. Utan sådan information finns ingen möjlighet att bedöma om lösningen kan klara kraven. Trafikverket är väl insatt i LCMS-tekniken och vet vad den



kan användas till och inte. Trafikverkets krav innebär att MPD måste mätas i linjer längs vägen för att uppfylla ställda krav, men andra mätstorheter mycket väl kan mätas med skannande teknik såsom LCMS. Trafikverket har i den aktuella upphandlingen ställt krav som innebär att leverantörerna måste erbjuda någon form av skannande teknik. Mätning enbart med 17-punktlasrar uppfyller inte kraven. Ett av de krav som Trafikverket ställt och som inte återfinns i ISO-standarderna är att MPD ska mätas och beräknas i tre parallella linjer längs vägen (krav 1.8.1). Kravet är ställt för att kunna behålla jämförbarhet med tidigare års mätningar eftersom Trafikverket vet att det på marknaden existerar teknik som mäter MPD tvärs vägen (t.ex. LCMS). LCMS-systemet finns i två versioner. Det system som numera marknadsförs kallas LCMS-2. LCMS-1, även benämnt enbart LCMS, mäter med 5 600 profiler/s och LCMS-2 med 28 000 profiler/s. Antalet profiler per sekund är avgörande för hur tät mätning kan erhållas längs vägen. LCMS-1 kan, p.g.a. skanningsfrekvensen och noggrannheten, inte mäta MPD längs vägen. De specifikationer som EKC angivit i anbudet kan stämma in på båda versionerna. Det går alltså inte att utläsa av anbudet om EKC erbjuder LCMS-1 eller LCMS-2. Anbudet lämnar öppet att använda båda versionerna. I den komplettering som EKC lämnade in efter Trafikverkets besked om att anbudet inte gått vidare till förhandling hänvisar bolaget dock endast till specifikationer för LCMS-2. Om EKC avsett att offerera LCMS-2 skulle detta ha framgått av anbudet. Trafikverket kan dock inte finna någon information i anbudet där LCMS (1 eller 2) påstås mäta MPD längs vägen. Leverantören av LCMS har på konferenser presenterat en jämförelse mellan deras sätt att mäta MPD (tvärs vägen) och traditionell mätning av MPD (punkt laser längs vägen) eller annan referensmetod. Om EKC tänkt erbjuda mätning av MPD längs vägen med LCMS hade EKC behövt beskriva detta i anbudet då detta skulle vara en, för såväl den nationella som internationella marknaden, helt ny och okänd lösning. EKC borde i så fall även ha presenterat egna eller externa tester som stödjer att LCMS kan leve-

rera mätning av MPD som är jämförbar med den referens som anges i upphandlingsdokumenten. Någon sådan information som visar att Trafikverkets krav kan uppfyllas finns dock inte med i anbudet. Att EKC under överprövningsprocessen lämnat in en handling där man hävdar att MPD kommer att mätas och beräknas längs vägen var således inget som framgick av anbudet. Den LCMS-lösning som beskrivs i anbudet uppfyller slutligen inte heller kravet på noggrannhet ("vertical resolution" max 0,05 mm) enligt ISO 13473-1.

### **Förvaltningsrättens bedömning**

Av rättspraxis följer att ett anbud som inte överensstämmer med förfrågningsunderlaget, dvs. avvikelser i fråga om villkor, reservationer och förbehåll, inte får utvärderas. Likabehandlingsprincipen kräver således att samtliga anbud är förenliga med bestämmelserna i kontraktshandlingarna för att garantera en objektiv jämförelse mellan lämnade anbud (jfr EU-domstolens avgörande C-243/89, Stora Bält). Även om upphandlande myndighet har behörighet att förhandla i ett förhandlat förfarande, är den dock alltid skyldig att se till att villkoren i kontraktshandlingarna som den frivilligt har valt att göra tvingande iakttas (jfr EU-domstolens förstainstansrätts avgörande T-40/01, Scan Office Design SA mot Europeiska unionens kommission). Anbudsbrister kan normalt sett inte tillrättaläggas inom ramen för sådana förhandlingar som genomförs enligt 6 kap. 8 § LOU utan att likabehandlingsprincipen riskerar att överträdas (jfr mål C-561/12, Nordecon A/S m.fl. mot Rahandusministeerium, punkterna 37 och 38).

I de nu aktuella upphandlingsdokumenten finns tydligt angivet att Trafikverket förbehåller sig rätten att tilldela kontrakt utifrån ett ursprungligt anbud, att de krav eller villkor som Trafikverket har angett som minimikrav inte är förhandlingsbara (AUB.11), att reservationer eller liknande som innebär att anbudet avviker från ställda krav inte godtas om inte annat uttryckligen

anges samt att anbudsgivaren har att se till att anbudet är komplett och innehåller samtliga begärda uppgifter i föreskriven form (AUB.3). Upphandlingsdokumenten är även tydligt utformade såtillvida att där anges att det till anbudet ska bifogas en beskrivning av hur leverantören avser genomföra uppdraget, att denna beskrivning kommer ligga till grund för om anbudet bedöms uppfylla ska-kraven samt vad denna beskrivning ska inkludera. Av aktuell föreskrift framgår att beskrivningen bl.a. ska inkludera en redovisning av hur de tekniska kraven ska uppfyllas, att beskrivningen ska redogöra för den tekniska lösningen samt att prestanda hos mätsystemet ska beskrivas. För vissa mätstorheter ska vidare beskrivas vilka typer av sensorer som används för bestämning av mätvärden (AUB.31). Dokumentet "Krav Vägytemätning Mätstorheter, TDOK 2014:0003", vilket utgör en bilaga till de administrativa föreskrifterna, innehåller krav på utrustning och definierar mätstorheter och hur dessa ska beräknas vid vägytemätning med mätbil. Förvaltningsrätten bedömer att upphandlingsdokumenten i nu aktuella avseenden når upp till de krav som gäller på öppenhet och transparens och att en normalt omsorgsfull leverantör bör ha haft tillräckligt goda möjligheter att bedöma upphandlingens art och omfattning och förstå innebörden av de krav som ställs upp och utifrån den information som lämnas i upphandlingsdokumenten utforma ett konkurrenskraftigt anbud.

Parterna är överens om att LCMS-systemet förekommer i två versioner; LCMS/LCMS-1 och LCMS-2. I EKC:s anbud anges inte uttryckligen att den tekniska lösning som bolaget offererar avser version LCMS-2. I målet förekommer en relativt omfattande argumentation från bägge parter hur vägytans textur mäts och beräknas och i vad mån LCMS kan uppfylla det ifrågasatta kravet i 1.8.1 (TDOK 2014:0003) på att MPD ska mätas och beräknas längs vägen. Förvaltningsrätten kan inte avgöra om de mättekniska detaljerna som EKC har redogjort för är korrekta, men kan konstatera dels att flera av de uppgifter som EKC nu lämnat inte återfinns i anbudet, dels att Trafikverket som i egenskap av upphandlande myndighet har tagit fram det

aktuella kravet och som även får förutsättas besitta tillräcklig kunskap att bedöma de tekniska aspekterna av olika lösningar, inte har kunnat finna att kravet är uppfyllt utifrån vad som presenteras i EKC:s anbud. Trafikverket har härvid bl.a. uppgett att den LCMS-teknik som är känd såväl nationellt som internationellt mäter MPD tvärs vägen. Trafikverket har vidare påpekat att LCMS/LCMS-1 mäter med 5 600 profiler/s till skillnad mot den senare versionen LCMS-2 som mäter med 28 000 profiler/s. Denna uppgift har i sig inte motbevisats av EKC. Då antalet profiler per sekund är avgörande för hur tätt mätningar kan erhållas längs vägen kan LCMS-1, enligt Trafikverkets uppfattning, inte mäta MPD längs vägen p.g.a. skanningsfrekvensen och noggrannheten. Enligt Trafikverkets bedömning kan de specifikationer som EKC har lämnat i anbudet – i vilka det bl.a. kan utläsas att vägen skannas med 5 600 – 28 000 profiler/s - således stämma in på båda versionerna av LCMS.

Enligt förvaltningsrättens mening har Trafikverket haft fog för sin bedömning att det utifrån den beskrivning som EKC lämnat i anbudet av hur uppdraget ska genomföras inte kunnat utläsas att den tekniska lösning som bolaget offererar kan uppfylla kravet i 1.8.1 på hur MPD ska mätas. Mot den bakgrunden och då det aktuella kravet inte är förhandlingsbart kan Trafikverkets beslut att utesluta EKC från kommande förhandlingar inte anses stå i strid med vare sig förutsättningarna enligt upphandlingsdokumenten eller de principer som gäller för offentlig upphandling. Förvaltningsrätten konstaterar vidare att EKC i anbudet (punkten 4.1.1 i genomförandebeskrivningen) redogjort för att noggrannheten i djup/resolution är 0,25/0,1 mm. Av utredningen i målet framgår att den ISO-standard som gäller för mätning av MPD ställer krav på noggrannhet max 0,05 mm ("vertical resolution"). Även om det inte kan fastslås att det varit ett obligatoriskt krav att lämna tekniska specifikationer för samtliga de krav som ställs enligt ISO 13473-1, kan förvaltningsrätten konstatera att det i EKC:s anbud likväl förekommer en uppgift om noggrannhet i djup/resolution och att det utifrån den uppgiften inte varit

möjligt för Trafikverket att fastställa att det krav på noggrannhet som följer av ISO-standarderna kan uppfyllas genom den lösning som bolaget offererar.

Förvaltningsrätten finner sammanfattningsvis inte visat att Trafikverkets beslut att inte bjuda in EKC till förhandling har skett på subjektiva eller oförutsedda grunder eller att Trafikverket tagit ovidkommande hänsyn vid beslutet.

EKC har, efter att Trafikverket fattat beslut om tilldelning av kontrakt i upphandlingen, framfört vissa synpunkter gällande Trafikverkets agerande i förhållande till anbudet från Destia. EKC har bl.a. anfört att Destias anbud har prövats utifrån helt andra grunder än EKC:s anbud och att Destia, till skillnad från EKC, har fått möjlighet att delta i förhandlingen trots att dess ursprungliga anbud behövde preciseras.

Likabehandlingsprincipen innebär att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (se de förenade målen C-21/03 och C-34/03 *Fabricom*, punkt 27 och där angiven rättspraxis). Förvaltningsrätten har tagit del av såväl den genomförandebeskrivning som Destia lämnat i anbudet som den justerade version som Destia gett in i samband med sitt förtydligande av anbudet under förhandlingen med Trafikverket. Utifrån de uppgifter som framkommer bl.a. under punkten 2.1.1 och 2.1.4 i den initialt inlämnade genomförandebeskrivningen är det förvaltningsrättens bedömning att Destias förtydligande av anbudet, vilket resulterat i en justering av vissa skrivningar i genomförandebeskrivningen, har kunnat ske med beaktande av likabehandlings- och öppenhetsprincipen (jfr 4 kap. 9 § LOU). Vad som framkommit i denna del visar inte att Trafikverket har behandlat två likadana situationer på olika sätt eller att Trafikverket tagit ovidkommande hänsyn då man beslutat att inleda förhandlingar med Destia.

Av utredningen i målet framgår vidare att ytterligare tre anbudsgivare förutom Destia bedömts uppfylla samtliga ställda krav i upphandlingsdokumenten och därför gått vidare till förhandling. EKC har inte gjort gällande att Trafikverket skulle ha förfarit felaktigt i förhållande till dessa anbudsgivare. Det är därför förvaltningsrättens bedömning att EKC, som rätteligen inte valts ut till förhandlingen, inte kan sägas ha lidit eller riskerat att lida någon skada även om Destias anbud också skulle uteslutas från förhandlingsfasen. Skaderekvisitet i 20 kap. 6 § LOU är därmed inte uppfyllt, vilket är en grundläggande förutsättning för att ett ingripande enligt LOU ska bli aktuellt.

Förvaltningsrätten finner sammanfattningsvis inte att EKC framfört omständigheter som visar att Trafikverket har förfarit i strid med någon av de upphandlingsrättsliga principerna eller någon annan bestämmelse i LOU då man uteslutit bolaget från förhandling och tilldelat ett av kontrakten till Destia. Ansökan om överprövning ska därför avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (FR-05).

Anders Lidman  
rådman



## Hur man överklagar

FR-05

Den som inte är nöjd med förvaltningsrättens beslut kan överklaga. Här framgår hur det går till.

Närmare regler finns i den lag som gäller för målet, se rutan längst ner på nästa sida för hänvisningar.

### Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Tiden räknas oftast från den dag som ni fick del av beslutet. I vissa fall räknas tiden i stället från beslutets datum. Det gäller om beslutet avkunnades vid en muntlig förhandling, eller om rätten vid förhandlingen gav besked om datum för beslutet.

För myndigheten räknas tiden alltid från beslutets datum.

Observera att överklagandet måste ha kommit in till domstolen när tiden går ut.

#### Vilken dag går tiden ut?

Sista dagen för överklagande är samma veckodag som tiden börjar räknas. Om ni exempelvis fick del av beslutet måndagen den 2 mars går tiden ut måndagen den 23 mars.

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

### Tänk på detta i mål om överprövning av upphandling

I vissa fall kan myndigheten ingå avtal efter 10 dagar från det att domstolen avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut, och i vissa fall får myndigheten ingå avtal omedelbart. Efter att avtal har slutits får kammarrätten inte överpröva upphandlingen. Detta gäller alltså även om tiden för överklagande fortfarande gäller.

### Gör så här

1. Skriv förvaltningsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför ni tycker att beslutet ska ändras. Tala om vilken ändring ni vill ha och varför ni tycker att kammarrätten ska ta upp ert överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis ni vill hänvisa till. Förklara vad ni vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.  
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå er: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.  
Om ni har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skicka eller lämna in överklagandet till förvaltningsrätten – adressen finns i beslutet.

### Vad händer sedan?

Förvaltningsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att beslutet gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar förvaltningsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till kammarrätten.

Har ni tidigare fått brev genom förenklad delgivning kan även kammarrätten skicka brev på detta sätt.

### Prövningstillstånd i kammarrätten

När överklagandet kommer in till kammarrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Kammarrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att förvaltningsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om förvaltningsrätten dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rätts-tillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om ni *inte* får prövningstillstånd gäller det överklagade beslutet. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt ni vill föra fram.

### Vill ni veta mer?

Ta kontakt med förvaltningsrätten om ni har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i beslutet.

Mer information finns på [www.domstol.se](http://www.domstol.se).

För fullständig information, se:

- lag (2016:1145) om offentlig upphandling, 20 kap.
- lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, 20 kap.
- lag (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet, 16 kap.
- lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner, 16 kap.
- lag (2016:1145) om offentlig upphandling, 20 kap.
- lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorn, 20 kap.