



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I UPPSALA**

Enhet 2

**DOM**  
2016-11-28  
Meddelad i Uppsala

Mål nr  
4371-16 E

**SÖKANDE**

Deviaq AB, 556613-3814  
Gjuterigatan 1 d  
582 73 Linköping

**MOTPART**

Västerås kommun

Ombud: Stadsjurist Engin Ceylan  
Västerås stad  
Stadshuset  
721 87 Västerås

**SAKEN**

Offentlig upphandling enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling

<b>KONKURRENSVERKET</b>	
2016 -11- 3 0	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.

Dok.Id 193460

Postadress  
Box 1853  
751 48 Uppsala

Besöksadress  
Kungsgatan 49

Telefon  
018-431 63 00  
E-post: [forvaltningsratteni uppsala@dom.se](mailto:forvaltningsratteni uppsala@dom.se)  
[www.forvaltningsratteni uppsala.domstol.se](http://www.forvaltningsratteni uppsala.domstol.se)

Telefax  
018-10 00 34

Expeditionstid  
måndag-fredag  
08:00-16:00

## BAKGRUND

Västerås kommun (kommunen) har genomfört en upphandling avseende "Fleet management system" med dnr 2016/301-KS-061 (upphandlingen). Upphandlingen har genomförts med ett öppet förfarande enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, LOU. Deviaq AB (Deviaq) har lämnat anbud i upphandlingen. I tilldelningsbeslut den 9 augusti 2016 antogs anbudet från Automile AB (Automile).

## YRKANDEN M.M.

### *Deviaq*

Deviaq ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar att ny tilldelning ska göras eller att upphandlingen ska göras om. Till stöd för sin talan anför Deviaq i huvudsak följande.

Den upphandlande organisationen har definierat att systemet ska beräkna CO2 från fordonets driftsdata, vilket kan utläsas av frågor och svar från upphandlingen. Av den tilldelade leverantörens hemsida framgår att dennes system beräknar detta värde på uppgifter från fordonstillverkaren, inte på faktiska driftsdata hämtade från fordonet. Detta strider mot upphandlingens krav vad gäller leverantörens förmåga att uppfylla ställda krav.

Under hela upphandlingsprocessen lades stor vikt vid miljöaspekter, vilket är i linje med kommunens miljödokument. Deviaqs lösning innehåller fler och mer sofistikerade lösningar på detta område än de konkurrerande systemen. Detta medför att Deviaqs system upplevs som mer komplext och svårnavigerat för en ovan användare.

Kopplingen till upphandlingen och ansökan om överprövning är att ett mer komplext system som integrerar fler parametrar upplevs som mer

svårnavigerat. Detta påverkar tydligen bedömningen av p. 4.1.2 i upphandlingen. En del av denna komplexitet består i realdatahanteringen av CO<sub>2</sub>-emissionerna. Om liten eller ingen hänsyn ska tas till detta vid bedömningen av p. 4.1.2 hade möjligheten funnits att presentera en förenklad version av Deviaqs system. Det är följaktligen inte bara p. 4.1.1 (1,67 procent) som påverkas, vilket kommunen hänvisar till, utan även p. 4.1.2 som utgör hela trettio procent av bedömningsgrunden.

Marginaliseringen av de två största inverkansparametrarna på miljö och ekonomi, ekodrivning & ruttplanering, strider mot kommunens miljödokument och principen om att se till värdet av tjänsten, inte till priset. Detta bör vara beräkningsparameter vid uträkningen av ”ekonomiskt mest fördelaktig” som är tilldelningsbeslutets grund. Av kommunens miljödokument framgår klart och tydligt att bästa miljöval ska vara prioriterat vid upphandling och att bedömningen ska göras utifrån vilket alternativ som är mest ekonomist, vilket inte är likställigt med billigast i inköp.

Information om hur bakomliggande beräkningar är gjorda i upphandlingen är av stort intresse för att förstå bedömningen av ekonomiskt mest fördelaktig. Kommunen redogör inte för de beräkningar som ligger till grund för valet och formuleringen ”bedöms som ekonomiskt mest fördelaktig”. Deviaq efterlyser den underliggande kalkyl som lett fram till detta resultat. Beräkningen bör innehålla miljö- och ekonomioptimerande parametrar.

Syftet med ett fleetmanagementsystem är att statistiskt säkerställa underlag med mål att genomföra ett evidensbaserat förändringsarbete. Kommunen är mycket tydlig med att detta behov ligger till grund för upphandlingen. Det är helt uppenbart att den komplexitet som finns i ett mer kompetent system också innebär större krav på användaren. Kommunen väljer att bortse från detta och bedömer med tyngdpunkt på enkelhet och inköpskostnad. Det tilldelade systemet saknar flera av de grundläggande funktionerna för ett

fleetmanagementsystem och med det förmågan att säkerställa vitala grundfunktioner.

Följande citat är hämtat från upphandlingsprotokollet: ”en selekterad rapport ska kunna innehålla statistik över bränsleförbrukning, CO2-utsläpp, nyttjandegrad och körjournaldata”. Detta är tvingande omständigheter vilket kräver statistiskt korrekt grunddata och kan som logisk följd inte grundas på estimat.

Deviaqs slutsats är att kommunen har sett till inköpspris och enkelhet istället för att bedöma förmåga och värde. Därigenom har kommunen nedprioriterat sitt eget krav på och behov av systemet. Detta strider mot upphandlande parts egna ingångsvärden och därför också mot Deviaqs målvärden. Eftersom dessa värden så tydligt kommunicerats till bolaget har bolaget offererat ett mer komplext system. Vidare har kommunen släppt igenom muntliga förklaringar utan att tilldelad leverantör behövt lämna bevis.

#### *Kommunen*

Kommunen anser att ansökan ska avslås och anför bl.a. följande till stöd för sin inställning.

Kommunen har gjort en korrekt bedömning av den vinnande leverantörens anbud. Deviaq uppger att den vinnande leverantören Automile inte uppfyller ett ställt bör-krav med hänvisning till en text från Automiles hemsida. Som skäl för detta hänvisar Deviaq till två frågor med tillhörande svar som kommunen har avgett i ”frågor och svar” under annonseringstiden. Frågorna och svaren handlar om vad kommunen vill uppnå med bör-kraven.

Anbudsgivarna kunde antingen svara ja eller nej för uppfyllande av nu aktuellt bör-krav. Kommunen har inte haft anledning att ifrågasätta Automiles uppgifter. Vad som framkommer på hemsidan är ingenting som

kommunen kan beakta. Uppgifterna på hemsidan innebär inte heller att anbudet förlorar poäng eller att sådan motstridighet skulle vara förbjuden. Automile är bunden till de uppgifter som har lämnats i dess anbud.

Vidare lider Deviaq inte någon skada. Även om upphandlingen skulle rättas på så sätt att vinnande leverantör inte uppfyller bör-kravet vinner Deviaq ändå inte upphandlingen. Följande uppställning av resultatet kan tjäna till ledning.

Nuvarande läge: Automile 93,10 poäng och Deviaq 86,93

En rättning skulle ge följande resultat: Automile 89,65 och Deviaq 86,93

Kommunen har inte brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i LOU. Det har inte funnits anledning att ifrågasätta vinnande leverantörs uppfyllnad av bör-kravet och Deviaq har inte lidit eller riskerat att lida skada.

Samtliga anbudsgivare har haft samma chans att på lika villkor lämna anbud i upphandlingen. Samtliga beräkningsunderlag och principer om viktning har framgått av förfrågningsunderlaget. Kommunen har följt beräkningsunderlag, principer för viktning och LOU.

#### SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

I mål om offentlig upphandling grundar rätten sin prövning på de omständigheter som sökanden åberopar och parterna får själva bära ansvaret för utredningen, jfr Högsta förvaltningsdomstolens avgörande i RÅ 2009 ref. 69. Frågan i målet är om det föreligger skäl för ingripande enligt LOU på de grunder som Deviaq anför.

Till att börja med prövar förvaltningsrätten det som Deviaq anför om att Automile, den vinnande anbudslämnaren, brister i kravuppfyllnad. Vad gäller denna del anför Deviaq att det finns ett krav i upphandlingen på att systemet ska beräkna CO<sub>2</sub> från fordonets driftsdata och att Automiles system inte uppfyller detta krav.

Förvaltningsrätten noterar att varken Deviaq eller kommunen anger var kravet på CO<sub>2</sub> beräkning anges i förfrågningsunderlaget. Det framgår inte heller av parternas argumentation hur kravet är formulerat och uppbyggt. Deviaq anför att systemet ska beräkna CO<sub>2</sub> på ett visst sätt och att kravet inte är uppfyllt, men uppger inte att Automiles anbud ska uteslutas. Kommunen hävdar att det är fråga om ett bör-krav som påverkar anbudens poängsättning vid utvärderingen. Med hänsyn till det som anføres och åberopas i målet föreligger det en betydande osäkerhet vad gäller kravets formulering och innebörd.

I målet har inte framkommit annat än att Automile angett i sitt anbud att det levererade systemet kommer att uppfylla kraven på beräkning. Deviaq hänvisar till information på Automiles hemsida som stöd för att Automiles anbud brister i kravuppfyllnad. Förvaltningsrätten konstaterar att det inte går att utläsa av denna information att Automile inte kan leverera ett sådant system som offererats. Mot bakgrund av det som Deviaq anför kan bolaget inte anses ha visat att Automiles anbud brister i kravuppfyllnad vad gäller beräkning av CO<sub>2</sub>.

Vidare anför Deviaq att det tilldelade systemet saknar flera av de funktioner som är grundläggande för ett fleetmanagementsystem och med det förmåga att säkerställa vitala grundfunktioner. Deviaq har dock inte anført, än mindre visat, att dessa påstådda omständigheter medför att Automiles anbud inte uppfyller något krav som angetts i förfrågningsunderlaget.

Deviaq uppger även att kommunen har släppt igenom muntliga förklaringar utan att tilldelad leverantör behövt gå i försvar. Förvaltningsrätten noterar att bolaget inte har gjort gällande att det finns något krav i förfrågningsunderlaget på att lämna in bevis. Vidare har det inte framkommit att kommunen tillåtit rättelse, begärt förtydligande eller begärt komplettering som medför någon överträdelse av 9 kap. 8 § LOU. I övrigt har det inte heller kommit fram att kommunens hantering av inkomna anbud strider mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU. Således har Deviaq inte visat att det föreligger någon grund för att ingripa mot upphandlingen vad gäller kvalificeringen och utvärderingen av Automiles anbud (16 kap. 6 § LOU).

Förvaltningsrätten har kvar att pröva det som Deviaq anför om att det föreligger brister i förfrågningsunderlaget och upphandlingens genomförande. I denna del gör Deviaq bl.a. gällande att upphandlingens utformning medfört att bolaget offererat en mer komplex och sofistikerad lösning än konkurrenterna och att bolaget hade kunnat offerera en förenklad version av systemet. Bolaget anför även att upphandlingen strider mot kommunens miljödokument och att kommunens utvärderingsmodell, ekonomiskt mest fördelaktig, ska ha andra mer ändamålsenliga beräkningsparametrar.

Av Högsta förvaltningsdomstolens avgörande RÅ 2002 ref. 50 framgår bl.a. 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.

En upphandlande myndigheten har stor frihet att bestämma vad som ska upphandlas och på vilket sätt som inkomna anbud ska utvärderas för att få fram det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. Huruvida en upphandlande myndighet bryter mot sitt eget miljödokument eller upphandlar ett system som uppvisar tekniska och miljömässiga brister kan endast påverka rättens

bedömning av en ansökan om överprövning av en upphandling i den mån den upphandlande myndigheten har brutit mot någon av de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i LOU, jfr 16 kap. 6 § LOU.

I målet har inte Deviaq beskrivit vilka delar av förfrågningsunderlaget som strider mot LOU. Bolaget har inte heller angett på vilket sätt som förfrågningsunderlagets utformning hindrat bolaget från att lägga sitt mest konkurrenskraftiga anbud. Vidare har Deviaq inte anfört något som motsäger kommunens påstående om att samtliga beräkningsunderlag och principer om viktning har framgått av förfrågningsunderlaget.

Med hänsyn till det som Deviaq anför i målet kan bolaget inte anses ha visat att kommunen har brutit mot någon av de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i LOU. Således saknas grund för att enligt 16 kap. 6 § LOU ingripa mot upphandlingen. Ansökan om överprövning ska därför avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (DV3109/1A LOU)



Per-Erik Nistér

f.d. rådman

Målet har handlagts av föredraganden Anderz Eriksson.





## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Stockholm. 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 vissa mål får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens dom eller beslut har löpt ut. Detta gäller mål om överprövning enligt:

- lagen (2007:1091) om offentlig upphandling,
- lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, eller
- lagen (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet.

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.

