



**SÖKANDE**

1. Metria AB, 556799-2242  
Lantmäterigatan 2  
801 83 Gävle

mål nr 9976-18

2. T-Kartor Content Management AB, 556993-8300  
Olof Mohlins Väg 12  
291 62 Kristianstad

mål nr 9977-18

**MOTPART**

Region Skåne  
291 89 Kristianstad

Ombud: regionjuristen Åsa Nordström  
Region Skåne  
Avdelningen för juridik  
291 89 Kristianstad

KONKURRENSVERKET	
2019-01-15	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

**SAKEN**

Överprövning enligt lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, förkortad LUF

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår Metria AB:s ansökan om ingripande enligt LUF.

Förvaltningsrätten avslår T-Kartor Content Management AB:s ansökan om ingripande enligt LUF.

## BAKGRUND

Region Skåne, Skånetrafiken, genomför upphandling av Karttjänster i lokaltrafik, dnr 398/2017. Upphandlingen genomförs med öppet förfarande.

Efter anbudsutvärdering beslutade Region Skåne att tilldela Infab Kommunikation AB (Infab) upphandlingen.

## YRKANDEN OCH INSTÄLLNING

**Metria AB** (Metria) ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar i första hand att upphandlingen ska få avslutas först sedan rättelse gjorts och i andra hand att upphandlingen ska göras om.

**T-Kartor Content Management AB** (T-Kartor) ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar i första hand att upphandlingen ska få avslutas först sedan rättelse gjorts och i andra hand att upphandlingen ska göras om.

**Region Skåne** bestrider bifall till Metrias och T-Kartors ansökningar.

## VAD PARTERNA ANFÖR

### **Metria (mål nr 9976-18)**

Samtliga obligatoriska krav har inte uppfyllts av den vinnande anbudsgivaren. Av förfrågningsunderlaget framgår att anbudsgivaren ska utforma en karta för medelstor terminal med både buss och tåg i enlighet med ställda krav. Infab har lämnat ett anbudsprov på Malmö Centralstation, som är en av de två största terminalerna i området, och det kan således inte bedömas vara en medelstor terminal. En medelstor station kan inte anses vara en av de största och inte heller en av de minsta terminalerna inom ett geografiskt område. Om det inte behövde vara en medelstor terminal skulle detta ha

framgått av förfrågningsunderlaget. Oavsett om det geografiska området hade varit Skåne eller Sverige kan inte Malmö bedömas vara en medelstor terminal, då det är en av de två största terminalerna i Skåne och en av de fyra största terminalerna i Sverige, med både tåg- och busstrafik. Det är vidare inte skäligt att med branschkunskap bedöma att Malmö C skulle utgöra en medelstor terminal. Att upphandlingen gått ut inom Europa har inte någon relevans för bedömningen av medelstor terminal. Genom att inte uppfylla kravet har Infab inte heller uppfyllt kravet att lämna arbetsprov på tre olika typkartor. Den vinnande anbudsgivaren borde ha diskvalificerats.

Om det i praktiken inte har någon relevans vilken storlek på terminal som arbetsprovet avser har Region Skåne ställt upp ett obligatoriskt krav som inte behöver uppfyllas.

Infab är Region Skånes nuvarande leverantör. Som befintlig leverantör innehar vinnande anbudsgivare samtliga arbetsfiler till Skånetrafikens kartor och har därför haft möjlighet att ange ett pris med utgångspunkt från ett grundmaterial som redan finns tillgängligt. Övriga anbudsgivare har inte kunnat beakta detta vid prissättningen, och har därmed inte haft likvärdiga möjligheter att konkurrera. Den varumärkesmanual Region Skåne hänvisar till ger inte någon ledning i själva arbetet med att skapa en grundkarta. Inom ramen för upphandlingen ska ca 400 kartor skapas, och att göra detta från grunden innebär högre produktionskostnader än för den anbudsgivare som innehar befintliga arbetsfiler. Ett alternativ till att göra befintliga arbetsfiler och data tillgängliga för övriga anbudsgivare hade varit att exkludera den initiala produktionskostnaden från anbudsutvärderingen. Genom att inte tillgängliggöra befintliga arbetsfiler och data eller exkludera den initiala produktionskostnaden från anbudsutvärderingen har Infab fått en otillbörlig konkurrensfördel.

Genom att acceptera anbud som inte uppfyller de obligatoriska kraven och genom att inte behandla anbudsgivarna lika har Metria fråntagits förutsättningarna för att konkurrera med prissättning av anbud och möjlighet till att på så sätt lämna vinnande anbud. Detta har medfört att Metria har lidit skada eller kan komma att lida skada.

**Region Skåne (mål nr 9976-18)**

Upphandlingen står inte i strid med LUF eller någon av de grundläggande EU-rättsliga principerna. Regionen har utvärderat anbuderna objektivt och korrekt, i enlighet med förfrågningsunderlaget. Metria har inte visat att tilldelningsbeslutet är fattat på felaktiga grunder, och har inte heller visat att bolaget lidit eller kan komma att lida skada.

Av förfrågningsunderlaget framgår att leverantören ska ha en befintlig kartdatabas att utgå från för att *under avtalstiden* kunna ta fram specifika kartor för Skånetrafikens verksamhet. Till utvärderingen har det således inte efterfrågats specifika kartor men däremot bedömts nödvändigt att inhämta arbetsprover, s.k. typkartor. De kartor som ska utformas till anbudet ska alltså vara typexempel och prov på kartor. Kravet innebär inte att en karta som bifogas ska exakt motsvara en viss terminal av viss exakt storlek. Det finns inte heller någon definition i förfrågningsunderlaget på vad som ska anses uppfylla storleken av en ”medelstor terminal” och anges inte heller någon exakt geografisk bestämning för typkartan. Anbudsgivarna har därmed i skälig utsträckning och med utgångspunkt i sin branschkunskap fått möjlighet att avgöra detta. Bakgrunden till att ställa kravet på att ge in typkartor är att kunna fastställa att anbudsgivarna skulle klara av att lämna kartor med flertalet detaljer. Det hade stått i strid med likabehandlingsprincipen att utesluta en anbudsgivare som presenterat ett fullgott arbetsprov på det som av anbudsgivaren betecknats som en medelstor terminal. Vidare får beaktas att upphandlingen gått ut inom Europa med möjlighet för

anbudsgivare från hela Sverige och Europa att lämna anbud varför Region Skåne inte heller hade kunnat ge en definition i upphandlingsdokumenten som innebar att medelstor terminal endast skulle avse en svensk eller skånsk sådan.

Anbudsproverna utvärderades på hur de följer varumärkesmanualen vilken tar upp allt från formspråk till färgval och typsnitt. Utifrån det har varje anbudsgivare fått göra en egen tolkning. Om det hade funnits en klar bild över hur kartorna skulle se ut hade det inte behövts ta in anbudsprover.

Vinnande anbud, tillika nuvarande leverantör, har inte fått högsta betyg i bedömningen av anbudsproverna vilket tydligt visar att denne inte fått någon otillbörlig fördel jämfört med Metria. Metria hade dock inte kunnat bli tilldelade kontrakt även om Infabs anbud hade uteslutits eftersom Metria inte kunde konkurrera prismässigt.

Region Skåne har utformat upphandlingen på ett så konkurrensneutralt sätt som möjligt. Att den nuvarande leverantören kan ha ett visst försteg i utformningen av anbudet är inte en situation som Region Skåne kan lastas för. Det ligger i sakens natur att en befintlig leverantör utifrån förvärvat egen erfarenhet av liknande uppdrag kan ha ett visst försteg i förhållande till andra anbudsgivare. Region Skåne bestrider dock att förfrågningsunderlaget och de förutsättningar som anges för upphandlingen i strikt objektiv mening gynnar eller missgynnar viss leverantör. Principen om likabehandling kan inte utsträckas till att omfatta ett krav på att den upphandlande enheten ska neutralisera alla eventuella omständigheter som kan tänkas påverka leverantörernas förmåga att utforma sina anbud.

Den vinnande leverantören har inte haft några fördelar vid anbudsgivning. Grundkartan erhålls från bl.a. Lantmäteriet och de flesta kartuppdateringar

är kostnadsfria. Utifrån detta bygger respektive leverantör upp en egen kartdatabas. Alla anbudsgivare har samma förutsättningar och tillgång till kartmaterial. Vidare skulle alla anbudsprover utformas efter Skånetrafikens nya varumärkesmanual. Vinnande anbudsgivare har därför inte haft någon fördel av arbetsfilerna eftersom även denne blev tvungen att utforma nya kartor.

Vad bolaget anfört visar inte att Region Skåne har åsidosatt lika-behandlingsprincipen i förfrågningsunderlaget eller vid anbudsprövningen.

#### **T-kartor (mål nr 9977-18)**

Den vinnande anbudsgivaren har inte uppfyllt alla obligatoriska krav. Ett krav är att utforma en karta för en medelstor terminal. Infab har lämnat prov på Malmö C, som inte är en medelstor terminal. En medelstor terminal kan inte anses vara en av de största och inte heller en av de minsta stationerna inom ett visst område. Det kan omöjligen vara skäligt att anse att Malmö C ska tolkas som en medelstor terminal med både buss- och tågtrafik. Detta gäller oavsett om det geografiska området är Sverige eller Skåne, och oavsett branschkunskap. Eftersom upphandlingen avser trafiken i Region Skåne borde begreppet medelstor terminal förhålla sig till det området. Att upphandlingen publicerats inom hela EU kan rimligtvis inte påverka innebörden av begreppet.

Regionen har gjort fel i utvärderingen då hänsyn inte tagits till båda T-kartors referenser. I upphandlingsdokumenten står att om en e-postadress visar sig vara inaktuell har beställaren rätt att begära att anbudsgivaren omgående tillställer beställaren en korrekt e-postadress. T-kartors referens var tydligen inte på plats den veckan då e-post skickades ut och Region Skåne ska ha erhållit ett out-of-office-meddelande. Inaktuell e-postadress måste innebära att man inte är på plats, t.ex. på grund av sjukdom, semester eller

annat. Region Skåne borde därmed ha kontaktat bolaget för att få en ny kontaktperson.

Nuvarande leverantör, Infab, har fått en otillbörlig prismässig fördel genom att Infab innehar arbetsfiler för respektive produkt. Varje produkt uppdateras från dessa arbetsfiler som sedan skapar en pdf-fil för att trycka produkten. Med dessa arbetsfiler behöver Infab bara göra nödvändiga förändringar för varje produkt medan nya leverantörer måste bygga nya arbetsfiler för varje karta från grunden. Detta innebär en betydande merkostnad. Arbetsfilerna borde ha delats ut till vinnande leverantör eller ha hanterats som initial produktionskostnad så att konkurrens kan ske på lika villkor. Region Skåne hänvisar till nya varumärkesmanualen, men att uppdatera kartan enligt manualen är bara en del av arbetet. Själva kartan är en viktig komponent i produkten. Oavsett om arbetsfilerna kan användas direkt eller efter mindre justering så ska möjligheten att utgå ifrån arbetsfilerna anses som en otillbörlig konkurrensfördel. Inom upphandlingen ska drygt 400 kartor skapas. Om alla dessa måste göras från grunden innebär det högre produktionskostnader och sämre möjlighet att konkurrera om priset. Anbudsgivarna har inte behandlats likvärdigt.

Skånetrafiken har inte behandlat leverantörerna på ett likvärdigt sätt. På grund av överträdelserna av LUF har T-kartor lidit skada. T-kartor är av uppfattningen att överträdelserna medfört sådana brister som i första hand kan rättas, genom diskvalificering av vinnande anbudsgivare samt ändring av tilldelningsbeslut. I andra hand kan upphandlingen göras om.

**Region Skåne (mål nr 9977-18)**

Upphandlingen står inte i strid med LUF eller någon av de grundläggande EU-rättsliga principerna. Regionen har utvärderat anbuden objektivt och korrekt, i enlighet med förfrågningsunderlaget. T-kartor har inte visat att

tilldelningsbeslutet är fattat på felaktiga grunder, och har inte heller visat att bolaget lidit eller kan komma att lida skada.

Avseende T-kartors referenser anser Region Skåne att det framgår av upphandlingsdokumenten att det var T-kartors ansvar att se till att den angivna referenten var informerad och beredd att besvara frågorna. Det har även tydligt framgått under vilken vecka frågorna kommer att skickas ut och när de ska besvaras. T-kartor borde ha sett till att referenten fick korrekt information. Den e-postadress bolaget hade angett till referenten var korrekt och aktuell. Att referenten var på semester och att ett frånvaromeddelande skickades kan inte anses innebära att e-postadressen var inaktuell. Som tydligt framgår av förfrågningsunderlaget drabbar en brist i uppfyllande från referenters sida, av vad slag det än må vara, anbudsgivaren.

Region Skåne anför, avseende Infabs uppfyllande av krav på att lämna in arbetsprover och avseende om Infab fått en otillbörlig konkurrensfördel i egenskap av tidigare leverantör, huvudsakligen detsamma som i mål nr 9976-18, med följande justering. T-kartor fick högst betyg av samtliga vid utvärdering av anbudsproverna och därmed även högre än det vinnande anbudet, tillika nuvarande leverantör, vilket tydligt visar att Infab inte fått otillbörlig fördel jämfört med T-kartor.

### **SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET**

#### **Tillämpliga bestämmelser**

Av 20 kap. 6 § LUF framgår att om den upphandlande enheten har brutit mot någon av de grundläggande principerna i 4 kap. 1 § eller någon annan bestämmelse i denna lag och detta har medfört att leverantören har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts.



Enligt 4 kap. 1 § LUF ska upphandlande enheter behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Upphandlingar ska vidare genomföras i enlighet med principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet.

Av 4 kap. 2 § LUF framgår vidare att en upphandling inte får utformas i syfte att undanta den från lagens tillämpningsområde och får inte heller utformas i syfte att begränsa konkurrensen så att vissa leverantörer gynnas eller missgynnas på ett otillbörligt sätt.

**Har vinnande anbudsgivare uppfyllt kravet på att lämna arbetsprov?  
(mål nr 9976-18 och 9977-18)**

Både Metria och T-Kartor anför att Infab inte uppfyllt kravet på att lämna arbetsprov då det arbetsprov som getts in för medelstor terminal avser Malmö Centralstation, vilket enligt båda sökandena inte kan anses vara en medelstor terminal. Metria och T-Kartor anför båda att Infab därmed rätteligen borde uteslutas ur utvärderingen.

Av upphandlingsdokumentet Förfrågningsunderlag – Karttjänster i relevanta delar framgår följande.

**1.8.2 Anbudsprov 2-Terminalkartor**

Anbudsgivaren ska utforma en karta för en medelstor terminal med både buss och tåg i enlighet med ställda krav (1.7.6 och 1.7.11).

**1.7.6 Kartor**

Nedan är gemensamma krav som gäller samtliga kartor:

- Layout ska ingå
- Inga genomgående versaler får användas utan det ska vara inledande versal och sedan gemener.
- Linjer som markerar Pågatåg ska alltid vara lila.
- Beställarens ikoner och pictogram ska användas.

- Alla tecken, markeringar, symboler ska vara enhetliga och genomgående. T.ex. markering för tillfällig hållplats, markering för tillfällig väg etc.
- Varje enskild karta ska kunna levereras i vedertagna filformat exempelvis png, jpeg, GIF, xlm. T.ex. ska en framtagen karta i pdf kunna omvandlas till webformat.
- Leverantören ska kunna ta emot exportfiler innehållande linjer, hållplatser etc. i xml-format.

Observera att allt arbete ska följa varumärkesmanualen.

Längst ner i varje kartbeskrivning finns angiven bilaga till nuvarande karta bifogad. Dessa kan med fördel användas i förtydligande syfte för att kunna bilda sig en uppfattning av nuläget.

#### 1.7.11 Närtrafikkartor

- Allmän kartinformation, exempelvis, byar där det inte går kollektivtrafik, tätort, större vägar, järnväg, vattendrag, sjöar etc. för att resenär ska kunna orientera sig.
  - Finns idag en karta för varje kommun, utom Malmö.
  - Visar regionbuss- samt tåglinjerna med hållplatser och närtrafikområden.
  - Anpassade hållplatser.
- (...)

#### 1.7.12 Terminalkartor

- Finns för alla tågterminaler och större bussterminaler.
- Ska visa gator, övergångsställen och kringliggande byggnader för att resenären ska kunna orientera sig. Större offentliga byggnader ska namnges.
- Ska visa buss- och tåglägen på stationerna samt olika viktiga funktioner och faciliteter.
- Ska finnas förteckning på vilka tåg- och busslinjer som finns, uppdelade per transporttyp på ett tydligt sätt.
- Sätts upp på stationer och terminaler, finns även digitalt på Beställarens hemsida.

Nuvarande, ska uppfyllas vid anbudsinlämnande men kan komma att ändras under avtalstiden

- Utförande: 3D

- 78 st

Se bilaga 12 Terminalkarta

Allmänt gäller att en upphandlande myndighet har stor frihet att inom de ramar som ges av LUF och de allmänna principerna för upphandling själv utforma sin upphandling och att välja vilka tilldelningskriterier som ska tillämpas.

EU-domstolen har uttalat att tilldelningskriterier ska vara formulerade på ett sådant sätt att alla rimligt informerade och normalt omsorgsfulla anbudsgivare kan tolka kriterierna på samma sätt (se EU-domstolens dom den 18 oktober 2001 i mål C-19/00, Siac, p. 42).

Av upphandlingsdokumenten framgår att anbudsgivare som anbudsprov ska utforma en karta för en medelstor terminal i enlighet med kraven i upphandlingen. I upphandlingsdokumenten finns dock inte någon definition på vad en ”medelstor terminal” innebär, utöver att det ska vara fråga om en terminal med både buss- och tågtrafik. Rent språkligt finns det enligt förvaltningsrätten inte heller någon självklar innebörd av begreppet. Ordet ”medelstor” signalerar enligt förvaltningsrätten vanligtvis att det ska vara fråga om något av en genomsnittlig storlek. Ordet ”terminal” innebär samtidigt att det ska vara fråga om en större station (se Svenska Akademiens Ordbok och Svensk Ordbok). Vad som anförts i målet visar inte heller att det inom branschen finns någon klar och tydlig definition av begreppet. Kravet har således inte någon entydig och avgränsad innebörd.

Enligt förvaltningsrätten medför den vaghet som finns i kravet gällande vilken storlek terminalen ska ha vid utformandet av anbudsprovet att det finns ett relativt stort utrymme för leverantörerna att uppfylla kravet på olika sätt (jfr Kammarrätten i Göteborgs avgörande den 25 april 2017 i mål nr 5319-16). Att kravet är utformat på ett sådant sätt att det ger utrymme för

olika utformningar av anbudsprovet kan enligt rätten även utläsas av alla rimligt informerade och normalt omsorgsfulla anbudsgivare. Kravet bedöms således som transparent och i enlighet med likabehandlingsprincipen.

Mot bakgrund av det vagt formulerade kravet anser förvaltningsrätten att Infab, genom att som anbudsprov lämna en terminalkarta över Malmö C, uppfyllt det obligatoriska kravet att lämna anbudsprov i form av en karta över en medelstor terminal. Annat har således inte framkommit i målet än att Region Skåne har förfarit korrekt vid utvärderingen av Infabs anbud. Det finns därför inte skäl för ingripande enligt LUF på den anförda grunden.

**Har vinnande anbudsgivare haft en otillbörlig konkurrensfördel i egenskap av nuvarande leverantör? (mål nr 9976-18 och 9977-18)**

Både Metria och T-Kartor anför att Infab haft en otillbörlig konkurrensfördel, då Infab i egenskap av nuvarande leverantör haft tillgång till arbetsfiler för Skånetrafikens kartor vilket innebär att Infab kan sätta ett lägre pris i upphandlingen än övriga leverantörer.

En upphandlande myndighet har stor frihet att själv utforma sin upphandling inom de ramar som ges av de allmänna principerna i 4 kap. 1 § LUF (jfr RÅ 2002 ref. 50 och RÅ 2010 ref. 78). Grundläggande är att leverantörer behandlas likvärdigt och icke-diskriminerande och att upphandlingen genomförs på ett öppet sätt. En av upphandlingsreglernas viktigaste funktioner är att säkerställa att leverantörerna får lika förutsättningar att lämna bärkraftiga anbud till den upphandlande myndigheten. Ett anbud förutsätter bl.a. att leverantören gör bedömningen att de resurser som är eller kan göras tillgängliga är tillräckliga och att de av myndigheten uppställda villkoren fullt ut kan uppfyllas (se HFD 2012 ref. 48).

Principen om likabehandling innebär bl.a. att samtliga leverantörer ska ha möjlighet att lämna ett anbud som uppfyller kraven, och att en upphandling

inte får utformas på ett sätt som snedvrider konkurrensen. Däremot kan lika-behandlingsprincipen inte anses innefatta ett krav på att varje fördel som en tidigare leverantör kan ha – exempelvis genom framtaget material eller kännedom om upphandlingsföremålet – ska neutraliseras.

Annat har inte framkommit än att anbudsgivarna fått tillräcklig information om vad den upphandlande myndigheten tillmäter betydelse vid utvärderingen av anbuderna och att anbudsgivarna har haft tillräcklig tid för att förbereda och utforma sina anbud. Även om den befintliga leverantören kan ha haft viss fördel av sin tillgång på arbetskartor har annat inte framkommit än att förutsättningarna för upphandlingen varit sådana att såväl Metria som T-Kartor haft möjlighet att lämna konkurrenskraftiga anbud som uppfyllde villkoren i densamma. Härvid har förvaltningsrätten även beaktat vad Region Skåne anfört om att grundkartor hämtas från Lantmäteriet och att varje leverantör utifrån detta har att bygga upp en egen kartdatabas.

Sammanfattningsvis finner förvaltningsrätten inte att upphandlingen utformats på ett sådant sätt att den begränsar eller snedvrider konkurrensen, eller att den på något annat sätt strider mot principen om likabehandling eller någon annan bestämmelse i LUF. Det finns således inte skäl för ingripande enligt LUF på den anförda grunden.

**Har Region Skåne förfarit korrekt vid utvärderingen av T-Kartors anbud? (mål nr 9977-18)**

T-Kartor har anfört att Region Skåne vid utvärderingen av bolagets referenser, när en referensperson inte var tillgänglig vid tidpunkten för frågan, borde ha informerat anbudsgivaren om detta och begärt att T-Kartor omgående skulle skicka in en korrekt e-postadress.

Av förfrågningsunderlaget framgår bl.a. följande avseende referenser.

#### 1.5.4.1 Referenser

Anbudsgivare ska till anbudet bifoga två (2) referenser avseende liknande uppdrag utförda under den senaste tre (3) års perioden. Med liknande avses framtagning av olika typer kartor med varierande detaljrikedom som används av allmänheten eller större organisation för t.ex. vägledning eller som hjälpredskap.

Referenserna ska innehålla vad uppdraget avsåg, namn, e-postadress samt när uppdragen utfördes.

(...)

Beställaren kommer att skicka ut frågor till angivna referenter via e-post. *Se bilaga 3 - Referensfrågor*

Anbudsgivare ansvarar för att referenter är tillfrågade och beredda att besvara frågorna. Beställaren kommer att be referenspersonerna om svar senast ett visst datum, efter vilket påminnelser inte kommer att skickas/meddelas.

Brist i uppfyllande från referenters sida, av vad slag det än må vara, drabbar anbudsgivaren.

Frågorna har lika inbördes vikt.

För den händelse den angivna e-postadressen visar sig vara felaktig eller inaktuell har Beställaren rätt att begära att anbudsgivaren omgående tillställer Beställaren en korrekt e-postadress.

**Referensfrågorna kommer att skickas ut och ska besvaras under vecka 27.**

Av lämnade uppgifter i målet framgår att en av T-Kartors referenspersoner p.g.a. semester inte var tillgänglig under den vecka då frågor till

referenserna skickades ut, och att referenspersonen hade ett s.k. autosvar som skickades från dennes e-postadress med meddelande om detta. Eftersom något svar på frågorna inte gavs in från denna referens fick T-Kartor 0 poäng för referensen i anbudsutvärderingen.

Förvaltningsrätten konstaterar att det framgår klart och tydligt av upphandlingsdokumenten att brist i uppfyllande från referenters sida drabbar anbudsgivare samt under vilken tidsperiod frågor kommer att skickas ut och ska besvaras. Enligt rätten kan en e-postadress som är fungerande men som har ett tillfälligt autosvar på grund av att den som e-postadressen går till för tillfället är icke nåbar, inte anses som en inaktuell eller felaktig e-postadress. Vidare innebär skrivningen att Region Skåne har rätt att begära att anbudsgivaren omgående tillställer regionen en korrekt e-postadress om den angivna e-postadressen visar sig vara felaktig eller inaktuell, inte heller någon skyldighet för regionen att begära in korrekta e-postadresser.

Sammantaget anser förvaltningsrätten således att annat inte framkommit än att Region Skåne har förfarit i enlighet med upphandlingsdokumenten och LUF när T-Kartor tilldelades noll poäng för den aktuella referensen. Det finns därmed inte skäl för ingripande enligt LUF på den angivna grunden.

**Sammanfattning (mål nr 9976-18 och 9977-18)**

Vad som framkommit i målen visar inte att Region Skåne brutit mot de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna eller någon annan bestämmelse i LUF. Det finns således inte skäl för ingripande i upphandlingen. Metrias och T-Kartors ansökningar om överprövning ska därmed avslås.

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

Anders Mattsson

Susanne Axelsson har föredragit målen.





## 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 rättstillämpningen.
- 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.