



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN
 Enhet 2
 Föredragande Ann Liljedal

DOM
 2015-06-12
 Meddelad i
 Falun

Mål nr
 52-15

SÖKANDE

SWECO Civil AB, 556507-0868
 Box 34044
 100 26 Stockholm

Ombud: Advokaterna Catharina Baerselman och David Nilsson
 Bird & Bird Advokat KB
 Box 7714
 103 95 Stockholm

MOTPART

Trafikverket
 781 89 Borlänge

Ombud: Advokat Adrienne De Joune
 c/o Stella Advokater
 Box 5616
 102 45 Stockholm

KONKURRENSVERKET	
2015-11-10	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

SAKEN

Överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, LOU

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår SWECO Civil AB:s ansökan om överprövning.

Förvaltningsrätten ålägger SWECO Civil AB att till staten återbetala utbetald vittnesersättning (Jonas Herbertsson) om 1 068 kr.

Dok.Id 138656

Postadress
 Box 45
 S-791 21 Falun

Besöksadress
 Kullen 4

Telefon
 023-383 00 00
E-post: forvaltningsrattenifalun@dom.se

Telefax
 023-383 00 80

Expeditionstid
 måndag – fredag
 08:00-12:00
 13:00-16:00

BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Trafikverket genomför genom selektivt förfarande en upphandling av vägnätsövergripande vägytemätning med mätbil (dnr TRV 2013/37828) enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU). Tilldelningsbeslut meddelades den 12 december 2014 varvid Ramböll Sverige AB (Ramböll) tilldelades kontraktet.

SWECO Civil AB (SWECO) yrkar i första hand att rättelse vidtas genom att förutsättningarna för hur mätningarna ska genomföras förtydligas och att mätningarna görs om och kontrolleras och därefter att prövning och utvärdering sker transparent och lika. Alternativt kan upphandlingen rättas på så sätt att ett nytt förfrågningsunderlag med tydliga förutsättningar på nytt skickas ut till kvalificerade leverantörer som således på nytt bjuds in att lämna anbud i upphandlingen. I andra hand yrkas att upphandlingen görs om. Till stöd för sin talan för SWECO fram att Trafikverket på en rad punkter handlat i strid med de grundläggande EU-rättsliga principerna om transparens och likabehandling och därigenom i strid med LOU. Till följd av detta har SWECO lidit eller riskerat att lida skada. Förutsättningarna för att anbuderna har utvärderats på det sätt som anbudsgivarna har haft att förutsätta utifrån underlaget i upphandlingen har saknats. Trafikverket har prövat anbuderna på ett sätt som inte överensstämmer med vad anbudsgivarna har haft att förutsätta utifrån förfrågningsunderlaget. Trafikverket har över huvud taget inte någon kontroll över att prövningen skett korrekt eller att resultatet är rättvisande.

Trafikverket bestrider bifall till SWECOs yrkanden och för i huvudsak fram följande. SWECO har inte lidit eller riskerat att lida skada. SWECO har inte preciserat eller klargjort på vilket sätt de brister som påstås föreligga skulle ha fått till följd att bolaget lidit eller riskerat att lida skada. SWECO har inte fört fram någon invändning mot att bolagets anbud inte ansetts uppfylla kraven avseende position och att det förkastats även på

grund av att kravet inte är uppfyllt. Även om förvaltningsrätten skulle komma till slutsatsen att Trafikverket borde ansett att bolagets anbud uppfyller kraven som är ifråga i målet, har SWECO alltså inte lidit eller risikerat att lida någon skada då kravet avseende position inte är uppfyllt. Det finns därmed inte skäl för ingripande enligt LOU varken genom rättelse eller genom att upphandlingen görs om.

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förutsättningar för förvaltningsrättens prövning

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

Förvaltningsrätten har således att pröva om det på grundval av vad SWECO anfört är visat att Trafikverket har brutit mot någon av de grundläggande principerna i LOU och detta har medfört att SWECO 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 sätt samt iaktta principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet (1 kap. 9 § LOU).

Förfrågningsunderlaget

Av förfrågningsunderlaget framgår bland annat följande.

AUB.521 Tester vid anbudsprovning och utvärdering

Data från vägytemätningar måste vara tillförlitliga. Förutom att ha en tillräcklig noggrannhet är det viktigt att dessa data är jämförbara både geografiskt och över tiden. Med hjälp av jämförande mätningar skapas underlag för utvärdering av anbudsgivarnas förmåga att leverera mätningar med den kvalitet Trafikverket önskar. En väsentlig del av anbudsprovning och utvärdering kommer därför att bestå av jämförande mätningar med efterföljande utvärdering för att säkerställa att mätresultat är jämförbara med referensbil samt att mätresultaten är jämförbara med tidigare mätningar. Anbudet kommer att utvärderas inom ett flertal områden av vilka jämförbarhet är ett.

De jämförande mätningarna består av två delar, jämförelse med referensmätning på teststräckor samt mätning av fyra slingor.

Teststräckorna kommer att vara c:a 5-10 st à c:a 1 km och mätas med en (1) utrustning och en (1) besättning. Varje sträcka ska mätas upprepade gånger. Mätning av teststräckor beräknas ta upp till 5 mät dagar (plus en reservvecka vid dåligt väder).

Vidare ska fyra slingor mätas upprepade gånger med två (2) utrustningar med två (2) besättningar, vilket beräknas ta upp till 7 mät dagar (plus en reservvecka vid dåligt väder). Den totala mätlängden för slingmätningen kommer att bli c:a 1 500-2 000 km.

Vägsträckor som ska utgöra teststräckor och test slingor är huvudsakligen belägna i Östergötland. Eventuellt kan även teststräckor i Dalarna bli aktuella.

Tidplanen för utvärderingstester är planerad enligt följande. Mätning beräknas preliminärt pågå 2:a - 13:e juni 2014. Anbudsgivare ska ha beredskap för att kunna delta i testerna under denna period.

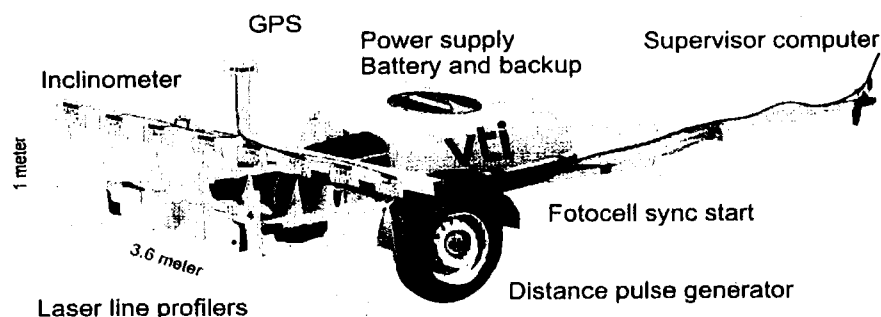
Av förfrågningsunderlagets bilaga 3, Tekniska tester 2014, framgår bland annat följande under rubriken Referensmätning.

De mätinstrument som kommer att nyttjas av Trafikverket för referensmätning anges i tabellen nedan.

Mätstorhet	Kontrollutrustning
Medeltvärprofil	VTI XPS (Tvärprofilmätare)
IRI	PRIMAL och totalstation
Spårdjup	VTI XPS (Tvärprofilmätare)
Kurvradie	Totalstation
Backighet	Totalstation
Makrotextur	Lasersensor, Selcom
Megatextur	Lasersensor, Selcom
Längsprofil	PRIMAL och totalstation
Tvärfall	VTI XPS (Tvärprofilmätare)
Position	GPS och totalstation

Nedan följer en beskrivning av respektive kontrollutrustning/metod för inmätning och beräkning av referens.

Referensmätning av tvärprofil och tvärfall (ojämnhet i tvärled) (VTI-XPS)
Som referensmätare för spår djup och tvärfall används VTI:s tvärprofilmätare VTI-XPS. Den består av en fordonsburen tvärprofilmätare som avläser upp till 360 cm vägprofil. Mätaren är placerad på en släpvagn. Normalt registreras ett profilvärde varje millimeter i tvärled. Samtidigt samlas profilens tvärlutning in med hjälp av en inklinometer. Noggrannheten i tvärprofilen beräknas vara ± 0.5 mm.



Figur 2 VTI:s statiska tvärprofilmätare – VTI-XPS

Av förfrågningsunderlagets bilaga 4, Krav och mervärde 2014, framgår bland annat följande under rubriken 2.1.1 Krav för validitet (leverantörens resultat i jämförelse med referensmätningens resultat).

Medeltvärprofil	Medeltvärprofilen kommer att jämföras punkt för punkt med referens enligt beskriven metod i bilaga 3, Tekniska tester 2014. TR $\geq 85\%$ för LR-RR ; $\leq 0,5$ mm
------------------------	---

Vad parterna anför

SWECO för fram i huvudsak följande. Trafikverket ställer upp tekniska krav i upphandlingen. Avgörande för Trafikverkets kontroll av uppfyllelse av dessa krav var tekniska tester som skulle utföras efter det att anbuden lämnats in. Varje anbudsgivare skulle efter att anbudet lämnades in, göra så kallade jämförande mätningar, dels jämförelse med referensmätning på teststräckor, dels mätning av fyra slingor (så kallad vägnätsmätning). Såväl teststräckor som slingor skulle mätas upprepade gånger under en viss angiven tid. För varje dag då mätningar gjordes, skulle en kopia av mätdata och en dagbok från dagens mätningar lämnas till av Trafikverket utsedd och mottagningsansvarig för mätdata – originaldata som inte efterbehandlats och som skulle kunna användas som kontroll av leverantörens bearbetning.

Det finns inga begränsningar av hur mycket mätdata som kan rapporteras per dag. Vägmätningen inkluderade dels produktionsmätning, dels kontrollmätning. Förutom att originaldata från inmätningen skulle rapporteras dagligen skulle därefter inmätt data bearbetas av leverantören och levereras i så kallade VYM-filer. När respektive slinga blivit inmätt och data levererats till Trafikverket skulle enligt förfrågningsunderlaget kontrollmätningssystemet för slingan erhållas. På samma sätt som för produktionsmätningen skulle inmätta data vid kontrollmätningen levereras till Trafikverket som VYM-filer.

Tid

För bearbetningen av inmätta data, det vill säga skapandet av VYM-filer hade Trafikverket utformat en omfattande metodbeskrivning. En preliminär version av metodbeskrivningen medföljde anbudsintyg den 14 februari 2014. Sista dag för att lämna anbud var den 20 maj 2014. Mätningarna skulle enligt tidplanen påbörjas den 2 juni 2014, men detta ändrades till den 23 juni 2014. Ändringar i metodbeskrivningen gjordes så sent som den 13 juni 2014, det vill säga endast tio dagar innan mätningarna skulle påbörjas. Leverantörerna har därvid inte haft skälig tid för att tillse och ha kontroll över att metodbeskrivningen med efterföljande ändringar har kunnat korrekt implementeras i respektive leverantörs datasystem innan mätningarna skulle genomföras. Det har exempelvis saknats tid för erforderlig validering av systemet redan av den givna tiden i sig. Det ska därtill betonas att validering endast kan ske genom mätningar på vägarna och mätningar kan inte göras innan tjälen gått ur jorden och när vägbanorna är torra. Detta har ytterligare begränsat möjligheterna till validering. Trafikverket har på grund av att skälig tid inte givits leverantörerna, inte kunnat garantera likvärdiga förutsättningar för leverantörerna i upphandlingen. Därtill kommer att förutsättningarna inte varit desamma för alla leverantörer. Vinnande anbudsgivare Ramböll är förutom leverantör av mättjänster även systemleverantör och bygger och levererar och uppdaterar denna typ av system,

bland andra åt VTI som på uppdrag av Trafikverket i upphandlingen prövar anbudet såvitt avser mätningsarbetet och resultaten från bearbetningen av mätdata. Till detta kommer att Trafikverket skickade ut körscheman och mer detaljerade mätuppgifter samma dag som mätningarna skulle påbörjas samt att det visade sig att de utlämnade mätuppgifterna inte var korrekta. Arbetet med att korrigera uppgifterna i systemet i detta sena skede bidrog ytterligare till att SWECO inte kunnat säkerställa att metodbeskrivningen och ytterligare för systemet relevanta uppgifter från Trafikverket, korrekt implementerats i systemet. Trafikverkets senaste upphandling av vägytemätning genomfördes 2009. Den upphandlingen ledde till att Trafikverket tecknade avtal med Ramböll och Destia. Under fem års tid har således Ramböll och Destia arbetat i de system för vägytemätning som Trafikverket hänvisar till. SWECO har inte haft ett mät- och bearbetningssystem som är anpassat till den tidigare metodbeskrivningen. Att remiss angående förändringar i metodbeskrivningen publicerats på Metodgruppens hemsida 20 december 2013 har inte inneburit att SWECO fått erforderlig tid för implementering. Att SWECO redan då förändringarna i metodbeskrivningen lades ut på remiss skulle ha engagerat en extern systemleverantör och påbörjat ett omfattande och kostsamt arbete med implementering av en preliminär metodbeskrivning kan givetvis inte krävas. I det skedet hade anbudsinbjudningarna med övriga krav och förutsättningar inte erhållits och SWECO hade ännu inte kunnat ta ställning till huruvida anbud skulle komma att lämnas. Det ska i detta sammanhang noteras att tre av sex inbjudna leverantörer valde att inte lämna anbud. Situationen för Ramböll och Destia har varit delvis en annan. I ett uppdaterat och "levande" system är det inte förenat med samma svårigheter att testa föreslagna förändringar i systemet och att implementera en ny metodbeskrivning. Därtill kommer att det är Ramböll, i egenskap av systemleverantör till VTI, som implementerar förändringar i VTI:s system, vilket gett Ramböll ett försteg. VTI:s mätbil är utrustad med mätningssystem som är designat, levererat och uppdaterat av Ramböll. Även om VTI hanterar förändringar som gäller

för de nya metodbeskrivningarna med ett eget skrivet program så bygger det i alla fall helt på Rambölls system. Det ska också framhållas att Ramböll är den enda av anbudsgivarna som enligt utvärderingen har klarat kraven.

Det är inte möjligt att validera att implementeringarna införts korrekt i systemet och att detta fungerar på avsett sätt utan att mätningar genomförs på vägarna. Även om beräkningar av mätstorheter och kontroll av GPS kan göras när som helst under året, förkortar detta inte processen för intern kontroll av det nya systemet gällande både mjuk- och hårdvara. Att systemet fungerar som helhet kan bara kontrolleras vid "skarp" mätning och detta kan normalt ske under perioden den 1 maj - den 15 oktober. Trafikverket har haft flera år på sig att slutligt fastställa en reviderad metodbeskrivning. Med hänsyn tagen till att validering av systemet inte kan göras under vinterhalvåret, hade det varit rimligt att en slutligt fastställd metodbeskrivning hade kommunicerats med leverantörerna ett år tidigare än vad som gjorts. Det är inte tiden för att lämna anbud som inte varit tillräckligt lång, utan tiden för att kunna implementera metodbeskrivningen korrekt för att sedan kunna genomföra de mätningar som ligger till grund för utvärderingen av huruvida respektive anbudsgivare uppfyller de tekniska kraven i upphandlingen. Dessa mätningar påbörjades och genomfördes efter det att anbuden lämnades in.

Verifiering av levererade mätfiler

Trafikverket hade bestämt under vilken tid mätningarna skulle göras på vägarna. Mätningsarbetet avseende vägnätsmätningen inbegriper såväl produktionsmätning som kontrollmätning. Vid produktionsmätningen måste slingan köras ett flertal gånger för att hela slingan ska täckas på grund av avbrott i arbetet som kan bero på väder, löv eller skräp, eller att mätfordonet måste väja för andra hinder på vägen. Kraven i upphandlingen är ställda så att anbudsgivaren måste uppnå en angiven total täckning av

slingan. Slingan bör dessutom köras flera gånger för att leverantören ska kunna säkerställa att inmätta data är tillförlitliga. Eftersom originaldata från mätningarna varje dag skulle skickas in till av Trafikverket utsedd mottagningsansvarig och att dessa skulle kunna användas för kontroll av leverantörernas bearbetning till VYM-filer, kan detta inte innebära annat än att inga andra mätvärden än originaldata enligt ovan får användas vid framställande av de VYM-filer som sedan ska levereras till Trafikverket. Trafikverket har efter meddelandet om tilldelningsbeslut uppgett för SWECO att Trafikverket inte har tillgång till vare sig originaldata eller VYM-filer. Vid kontakt med VTI framkom att inte heller VTI vet vilka indata som respektive leverantör faktiskt använt vid skapande av de VYM-filer som ligger till grund för anbudsprövningen. Trafikverket kan därför inte garantera att VYM-filerna är skapade med originaldata. Vad gäller vägnätsmätningen anges vidare i förfrågningsunderlaget att när samtliga slingor blivit inmätta i sin helhet och data och dagbok levererats till Trafikverket skulle kontrollmättningsprogrammet för slingan erhållas. Att leverantören får ut kontrollmättningsprogrammet innebär att leverantören då vet vilka delar av respektive slinga som den tidigare gjorda produktionsmätningen ska kontrolleras mot (kontrollsträckan). Rimligen kan därför någon fortsatt produktionsmätning inte ske efter att kontrollmättningsprogrammet har lämnats ut, i vart fall inte av kontrollsträckan, eftersom leverantören annars skulle kunna se till att få fram resultat från produktionsmätningen som i det närmaste överensstämmer med mätdata för kontrollsträckan i kontrollmättningsprogrammet. SWECO har därför uppfattat det som att de originaldata som avser produktionsmätningen tidsmässigt ska vara hänförliga till tiden innan kontrollmättningsprogrammet lämnades ut. Vägmätningarna avseende slingorna A, B och C skulle enligt vad Trafikverket angav äga rum under veckorna 26-27 2014. På grund av att Trafikverket lämnat felaktiga mätunderlag försenades SWECO i sitt mättningsarbete. Därtill kom att väderförhållandena gjorde att mätningar inte kunde göras på sätt som planerat. Av dessa skäl hade SWECO varit tvunget att forcera

sitt mättningsarbete och behövde göra fler produktionsmätningar under de dagar som återstod av mättningsperioden för dessa slingor för att sedan, när man ansåg sig klar med produktionsmätningen, få ut kontrollprogrammet och göra kontrollmätningen. När det återstod fyra dagar av mättningsperioden var SWECO enligt Trafikverket tvunget att ta emot kontrollmättningsprogrammen för slingorna A, B och C med hänvisning till att övriga anbudsgivare fått ut kontrollmättningsprogrammen. Detta trots att SWECO påtalade för Trafikverket att SWECO inte var klar med sina produktionsmätningar. Trafikverkets handlande att påtvinga SWECO kontrollmättningsprogrammen under dessa förhållanden strider mot principerna om transparens och likabehandling och innebär att SWECO lidit eller riskerar att lida skada. I den här delen åberopas vittnesförhöret med Jonas Herbertsson.

Ett par dagar efter kontakten med Trafikverket, men alltjämt innan mättningsperioden gått ut, meddelade Trafikverket att mättningsperioden förlängdes i två veckor. Det var oklart hur förlängningen skulle tolkas och det finns stor risk att anbudsgivarna har uppfattat det olika vilka mätningar som fick ske under förlängningstiden och att det inte är uteslutet att förfiningar av mätningar kan ha gjorts på kontrollsträckorna. Hur anbudsgivarna uppfattat det går inte att kontrollera, eftersom Trafikverket inte vet vilka indata som använts vid skapandet av VYM-filerna. Eftersom det är fråga om matematiska bearbetningar av indata kan inte filerna i sig ge Trafikverket någon anledning att anta något om exakt vilka indata som anbudsgivarna använt sig av. Oklarheten med förlängningen torde i vart fall utgöra tillräckligt skäl för Trafikverket att kontrollera vilka indata som anbudsgivarna baserat sina VYM-filer på. Att Trafikverket valt att inte kontrollera vilka indata som använts leder till att utvärderingen inte är transparent. Vad värre är, är att Trafikverket inte ens har någon möjlighet att genomföra en kontroll. Trafikverket har endast tillgång till inlämnade rådata och levererade VYM-filer. Vid tillgång endast till dessa uppgifter är det omöjligt att

kontrollera på vilka indata den levererade mätdatan (det vill säga VYM-filerna) har skapats. I denna upphandling har Trafikverket således inte ens kunnat försäkra sig om att kravuppfyllnad kan bedömas och Trafikverket når inte upp till standarden att upphandlande myndigheter inte ska kontrollera mer än vad som krävs för att försäkra sig om att kravuppfyllnad kan bedömas. Skälet till att rådata skulle levereras in till VTI varje dag bör rimligen ha varit att Trafikverket skulle kontrollera att det var dessa data som VYM-filerna sedan skapats från. I avsaknad av erforderlig kontroll, och till och med avsaknad av möjlighet till kontroll, har Trafikverket ingen möjlighet att bedöma huruvida inlämnade VYM-filer rentav skulle kunna vara en skrivbordsprodukt.

Medeltvärprofil

Trafikverket har provat anbudsgivarnas mätdata mot egna filtrerade referensvärden, trots att detta inte framgått av förfrågningsunderlaget. SWECO har använt ofiltrerade data. Det är dessutom alltför stora skillnader i mätmetoder mellan de mätningar och beräkningar som leverantörerna gör och de mätningar och beräkningar för referensvärprofil som VTI gör för att dessa ska kunna jämföras och ge ett rättvisande resultat vid utvärderingen. Trafikverkets/VTI:s referensprofil är skapad med ett mätsystem som samplar data på ett annorlunda sätt än anbudsgivarnas – i vart fall SWECO:s och Destias – mätsystem. SWECOS invändning gäller inte den matematiska filtreringen i referensprofilen i sig, utan att mätsätten i Trafikverkets/VTI:s mätsystem/referensprofil inte går att jämföra med anbudsgivarnas mätsystem. SWECO hänvisar till och åberopar två stycken utlåtanden från Anders Lenngren, teknologie doktor i vägteknik, för att visa att förfrågningsunderlaget och utvärderingen inte varit transparent och anbudsgivarna har därigenom behandlats eller riskerat att behandlas olika. Anders Lenngren är sedan en kortare tid tillbaka anställd hos SWECO men detta torde vara av underordnad betydelse och hans auktoritet på området för vägtemätning torde vara välbekant för och obestridd av Trafikverket.

Trafikverket för fram i huvudsak följande. I upphandlingen har leverantörerna i en första fas prövats och valts ut med hänsyn till kvalificeringskrav och urvalskriterier som angetts i kvalificeringsfasen. De anbudssökande som därvid valts ut (kvalificerats) har bjudits in att lämna anbud. Upphandlingen avser en verksamhet där konkurrensen på marknaden är begränsad. I upphandlingen har sex leverantörer kvalificerat sig för att lämna anbud och tre av dessa har sedan gett in anbud. Vid utvärderingen har konstaterats att endast en av anbudsgivarna har uppfyllt de krav som ställts vid anbudsprövningen. Trafikverket har anlitat VTI för den tekniska tvärderingen där leverantörerna testas mot givna krav. VTI är en oberoende statlig uppdragsmyndighet.

Tid

Trafikverket tillbakavisar att tiden inte varit tillräcklig för implementering. Metodbeskrivningen för upphandlingen består av två dokument: TRVMB 150 Vägytemätning Mätstorheter och TRVMB 151 Vägytemätning Vägnät. Båda dokumenten är baserade på den tidigare metodbeskrivningen VVMB 121 Vägytemätning med mätbil, vägnätsmätning som användes vid förra upphandlingen av vägytemätning år 2009. Samtliga leverantörer i pågående överprövning deltog i den förra upphandlingen, varför deras mät-system då var anpassade till den tidigare metodbeskrivningen. Under 2013 reviderades den tidigare metodbeskrivningen. Samma år skickades en remiss med föreslagna ändringar ut till branschen, bland annat till SWECO. Remissen publicerades på den branschgemensamma Metodgruppens hemsida den 20 december 2013. Metodbeskrivning för hur vägnätsmätning ska utföras finns även tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Detta innebär att de förändringar som skett inte varit någon nyhet för leverantörerna. Metodbeskrivningen publicerades tillsammans med anbudsinbjudan den 14 februari 2014. Då testerna påbörjades den 23 juni samma år har leverantörerna således haft lite drygt fyra månader på sig att implementera metoden

och dess krav. Det måste anses som tillräcklig tid. De revideringar som gjordes under juni månad 2014 var inte omfattande utan endast avsett förtydligande av oklarheter vad gäller beräkningar. Det krävs vidare inte till exempel otjälad mark för att verifiera att man beräknar mätstorheter på rätt sätt eller för att kontrollera en GPS-mottagare och dess noggrannhet. Leverantörerna har haft minst en och en halv månad till att validera detta från att tjälen gått ur marken till att mätningarna påbörjats. Alla leverantörer har givits lika förutsättningar. Alla leverantörer har uppfyllt de kvalificeringskrav som ställts, vilket borgar för att de har den erfarenhet och kompetens som krävs för att kunna implementera även en reviderad metodbeskrivning. Att vissa leverantörer själva levererar system påverkar inte förutsättningarna då alla fått fullständig information från Trafikverket om vad som gäller i upphandlingen och därmed haft samma förutsättningar att implementera metodbeskrivningen i sina respektive system. Alla anbudsgivare får förutsättas vara väl förtrogna med det system de använder även om de inte själva producerat det. Körschemat som beskriver vilka sträckor som ska mätas förmedlades, i enlighet med vad som angetts i förfrågningsunderlaget, till samtliga leverantörer vid uppstartsmötet den 23 juni 2014. Under tiden mellan uppstartsmötet och den 26 juni, då körschemat skulle börja, upptäcktes mindre brister i körschemat som rättades till. Korrigeringen av körschemat gjordes till alla leverantörer vid samma tidpunkt och de har således behandlats lika.

Inga andra anbudsgivare har haft fördelar av att vara leverantörer åt Trafikverket. Ramböll har inte fått några fördelar när de bistått VTI med VTI:s mätbil. VTI lämnar med jämna mellanrum sin mätbil till Ramböll för systemgenomgång, vilket är brukligt för att kvalitetssäkra och underhålla mätsystemet. En sådan genomgång utfördes under våren 2014. Vid denna genomgång gjordes inga uppdateringar för den nya metodbeskrivningen. VTI har alltså inte uppdaterat mätsystemet med den nya program som krävs för att till exempel beräkna MPD och megatextur enligt den nya me-

todbeskrivningen. Anledningen till att dess program inte köptes var för att undvika att någon gavs en fördel. Ramböll uppdaterade mätsystemet till de krav som ställdes för 2014 års mätsäsong. Alla förändringar som gäller för den nya metodbeskrivningen hanterar VTI för närvarande med egenskrivna program från det rådata som samlas in med mätbilen.

Verifiering av levererade mätfiler

Trafikverket har anlitat VTI för att utvärdera mätningarna. Hur arbetet med upphandlingen fördelats mellan Trafikverket och VTI påverkar förstås vilka uppgifter som finns hos vilken myndighet. Det är därför inte på något sätt anmärkningsvärt att inte Trafikverket har alla uppgifter hos sig. Enligt förfrågningsunderlaget ska mätdata levereras dels i form av rådata, dels i form av VYM-filer. VYM-filerna är bearbetad information, helt baserat på den information som finns i rådata. När mätdata levereras i VYM-filerna kan den läsas och jämföras. Om rådatan ska läsas behöver man ha tillgång till det system som mätdata samlats in i. Detta innebär att Trafikverket, om det funnits behov av det, kunnat vända sig till respektive leverantör för att kontrollera att rådatan stämt överens med det mätdata som levererats i VYM-filen. Kopia av mätdata i form av originaldata som inte efterbehandlats sparas som ett verifikat och det anges vidare att kopian kan användas i efterhand för kontroll av leverantörens bearbetning. Anbudsgivarnas levererade mätdata har emellertid inte givit Trafikverket anledning att anta något annat än att den motsvarar rådatan från mätningarna. Trafikverket har därmed inte haft någon anledning att ytterligare kontrollera detta, utan kunnat utvärdera resultaten som levererats. Kontroll har skett på ett sätt som tryggar Trafikverket att den levererade mätdata är korrekt. Det finns inget krav att upphandlande myndigheter ska kontrollera mer än vad som krävs för att försäkra sig om att kravuppfyllnad kan bedömas.

De tester som utförs i upphandlingen består av två huvuddelar, mätning av teststräckor och mätning av slingor. Mätning av teststräckor görs för att

kontrollera systemets tekniska kompetens. Mätning av slingor görs för att testa leverantörens kompetens vad gäller att leverera stora datamängder i rätt format och att kunna leverera i tid. Mätningen av teststräckor övervakas av Trafikverket då det är en begränsad mängd och knutet till ett litet geografiskt område. Vid den andra delen av testen mäts fyra slingor som vardera är cirka 80 till drygt 100 km. I och med att det är stora geografiska områden och sex olika mätbilar som utför mätningen i olika takt finns ingen möjlighet att övervaka dessa mätningar och den delen utförs därför av leverantören utan Trafikverkets övervakning. Vidare utförs kontrollmätningar av slingorna av leverantörerna för att kunna avgöra repeterbarhet och reproducerbarhet. För att efterlikna en verklig produktionsmätning avslöjas vilka delar som ska kontrollmätas när leverantören meddelar att denne har utfört alla ordinarie mätningar. SWECO fick, i enlighet med förfrågningsunderlaget, körplaneringen då bolaget meddelade att produktionsmätningarna var klara. SWECO har inte påtvingats kontrollmätningens programmet. Samtliga leverantörer har behandlats lika avseende kontrollmätningarna. Mätningens perioden förlängdes helt i enlighet med vad som föreskrivs i förfrågningsunderlaget. Anledningen till förlängningen var att dåligt väder gjorde det omöjligt att utföra mätningarna på utsatt tid. En leverantör begärde, med hänvisning till arbetstidslagen, en förlängning av mätperioden. Vädret i kombination med gällande lagstiftning gjorde att Trafikverket förlängde mätperioden med två veckor. Informationen att mätperioden förlängdes mailades ut till leverantörerna. Då inget annat angavs har det varit tydligt att kraven i övrigt för mätningarna gällde som tidigare. Alla leverantörer har haft samma förutsättningar, behandlats lika och har meddelats samma information om vad som gällde. Trafikverkets erfarenhet är att leverantörerna brukar klara kraven vid produktion, vilket indikerar att kraven inte är svåra att uppfylla för leverantörerna. SWECOS anbud uppfyller inte kraven avseende backighet och tvärfall. Ett av felen är att data inte är synkroniserade i längsled. Datan är dock i övrigt av god kvalitet. Den egentliga orsaken till att SWECOS anbud underkändes i detta

moment är SWECOS bristande egenkontroll innan dataleverans och inte som bolaget påstår att det skulle ha tvingats ta emot kontrollsträckorna tidigare än de önskat.

Medeltvärprofil

Kravet angående medeltvärprofil är transparent. Av förfrågningsunderlaget framgår enligt vilket förfarande vägnästslingorna och teststräckorna mäts. Syftet med de tekniska testerna är dels att avgöra leverantörens tekniska kvalitet, dels leverantörens förmåga att under produktionsliknande förhållanden utföra och leverera data från en vägnätsmätning. Detta görs genom jämförande mätningar mot referensvärden och genom mätning av ett antal längre slingor som även kontrollmäts enligt den ordinarie produktionskontrollmetoden. Medeltvärprofilen beskriver vägens utseende i tvärled. Mätningen av medeltvärprofil sker på fundamentalt olika sätt med referensutrustningen och med anbudsgivarnas utrustning. Leverantörerna mäter medeltvärprofilen i 17 punkter tvärs vägen. VTI använder en utrustning för referensmätning av tvärprofil, vilken skapar en upp till 3,6 meter bred kontinuerlig tvärprofil med en millimeters sampelavstånd. Filtreringen som görs för beräkning av referensvärprofilen saknar därför helt motsvarighet för anbudsgivarnas levererade medeltvärprofil. Filtreringen görs för att eliminera inverkan av ytans struktur. Utan denna filtrering skulle en jämförelse med leverantören inte vara betydelsefull. Av den anledningen är det en nödvändighet att Trafikverket använder referensvärden från en filtrerad medeltvärprofil innan jämförelse med anbudsgivarnas mätvärden. Leverantörernas medeltvärprofil ska vara ofiltrerad men utvärderas alltså mot Trafikverkets filtrerade data. Filtreringen för att skapa Trafikverkets medeltvärprofil är alltså både självklar och nödvändig för att en jämförelse överhuvudtaget ska kunna göras. Resultatet från en jämförelse mellan en ofiltrerad referensvärprofil och leverantörens profil blir slumpartad om inte referensprofilen filtreras. Att denna metod används av fler än Trafikverket framgår av flertalet vetenskapliga artiklar. Trafikverket ifrågasätter inte att

Anders Lenngren är en kompetent person men menar att hans yttranden får anses vara en del av partsinlagan då han innehar anställning hos sökanden. Trafikverket är av uppfattningen att den referensprofil XPS:en skapar med en mycket hög noggrannhet beskriver vägens geometri. Detsamma gäller för ett korrekt kalibrerat mätsystem med 17 punktlasrar. Trafikverket vill påminna om att den referensmätutrustningen för tvärprofil (XPS:en) består av flera linjelasrar monterade i bredd. Det förtjänar att påpekas att linjelasrarna inte sveper vägytan och därmed faller resonemanget om polarisation på grund av sveprikning. Vad gäller effekten av sidoläge kan påminnas om att den metod som används vid utvärderingen av medeltvärprofilen aktivt söker upp det för leverantören mest fördelaktiga sidoläget. Detta är möjligt eftersom referensvärprofilen är mätt tvärs vägen med en metod som skapar en referensprofil med en punkt varje millimeter. När det optimala sidoläget hittats väljs de mätpunkter på referensvärprofilen som bäst motsvarar leverantörens tvärprofil. Det innebär att leverantörens 17 mätpunkter jämförs med 17 punkter från referensvärprofilen.

Förvaltningsrättens bedömning

Medeltvärprofil

När en anbudsgivare som i förevarande fall gör gällande flera skäl för ingripande enligt LOU bör förvaltningsrätten i första hand pröva de grunder som skulle kunna leda till att upphandlingen behöver göras om. Förvaltningsrätten prövar därför först om förfrågningsunderlaget kan anses brista i transparens vad gäller kravet angående medeltvärprofil.

Trafikverket har i sitt förfrågningsunderlag ställt krav på att anbudsgivarnas anbud ska innehålla resultat från tekniska tester avseende vägnätmätning och att dessa resultat ska nå upp till olika angivna nivåer för att anbudet ska kunna antas. Avseende kravet på medeltvärprofil framgår det av förfrågningsunderlaget jämte dess bilagor att Trafikverket kommer att ta

fram en referensmedeltvärprofil med en tvärprofilmätare benämnd VTI XPS och att anbudsgivarnas resultat på de tekniska testerna får avvika från den referensprofilen med som mest $\pm 0,5$ mm.

Det är ostridigt i målet att Trafikverket har använt ett mätsystem som skiljer sig från anbudsgivarnas när man tagit fram referensmedeltvärprofilen.

SWECO för fram att Trafikverket har prövat anbuderna på ett sätt som inte överensstämmer med vad anbudsgivarna har haft att förutsätta utifrån förfrågningsunderlaget. SWECO har i den här delen åberopat två stycken utlåtanden från Anders Lenngren, teknologie doktor i vägteknik. Av Anders Lenngrens utlåtanden framgår det att Trafikverkets referensprofil är skapad med ett mätsystem som samplar data på ett annorlunda sätt än anbudsgivarnas mätsystem och att detta inte är lämpligt när man ska göra en utvärdering. Detta då mätsätten skiljer sig för mycket för syftet att ranka 17 punkts linjelasarar samt att testet inte är optimerat för vägnätsmätning och det nuvarande sättet att hantera data.

Mot detta har Trafikverket invänt och fört fram i huvudsak följande. Trafikverket ifrågasätter inte att Anders Lenngren är en kompetent person men menar att hans yttranden får anses vara en del av partsinlagan då han innehar anställning hos sökanden. Trafikverket är av den uppfattningen att den referensprofil XPS:en skapar med en mycket hög noggrannhet beskriver vägens geometri. Detsamma gäller för ett korrekt kalibrerat mätsystem med 17 punktlasarar. Trafikverket vill påminna om att den referensmätutrustningen för tvärprofil (XPS:en) består av flera linjelasarar monterade i bredd. Det förtjänar att påpekas att linjelasararna inte sveper vägytan och därmed faller resonemanget om polarisation på grund av svepriktning. Vad gäller effekten av sidoläge kan påminnas om att den metod som används vid utvärderingen av medeltvärprofilen aktivt söker upp det för leverantören mest fördelaktiga sidoläget. Detta är möjligt eftersom referensvärpro-

filen är mätt tvärs vägen med en metod som skapar en referensprofil med en punkt varje millimeter. När det optimala sidoläget hittats väljs de mätpunkter på referenstvärprofilen som bäst motsvarar leverantörens tvärprofil. Det innebär att leverantörens 17 mätpunkter jämförs med 17 punkter från referenstvärprofilen.

Förvaltningsrätten konstaterar inledningsvis att det står en upphandlande myndighet fritt att själv bestämma hur förfrågningsunderlaget i en upphandling ska utformas och myndigheten väljer själv vad som ska tillmätas betydelse, så länge det sker inom ramen för offentliga upphandlingars grundläggande principer om likabehandling, icke-diskriminering, transparens och proportionalitet (RÅ 2002 ref. 50).

Kravet på transparens innebär att en rimligt informerad och normalt omsorgsfull anbudsgivare ska kunna förstå vad som efterfrågas. I detta ligger att anbudsgivaren ska kunna utforma sitt anbud på ett sådant sätt att det är så konkurrenskraftigt som möjligt utifrån de i förfrågningsunderlaget angivna förutsättningarna.

Det nu aktuella förfrågningsunderlaget innehåller information om vilken mätmetod Trafikverket kommer att använda sig av vid skapandet av referensmedeltvärprofilen. Trafikverket har således prövat anbuderna på ett sätt som överensstämmer med vad anbudsgivarna har haft att förutsätta utifrån förfrågningsunderlaget. Att leverantörerna själva valt att använda en annan mätmetod, trots att denna skiljer sig från Trafikverkets angivna metod, påverkar inte bedömningen av om förfrågningsunderlaget är transparent eller inte. Skäl för att bifalla ansökan på denna grund saknas.

Verifiering av levererade mätfiler

Av förfrågningsunderlaget framgår att originaldata från mätningarna varje dag ska ges in till Trafikverket. Dessa uppgifter ska om det befins nödvändigt användas för att kontrollera VYM-filerna. SWECO anför att skälet till att originaldata skulle levereras in varje dag, rimligen bör ha varit att Trafikverket skulle kontrollera att det var dessa data som VYM-filerna sedan skapats från. I avsaknad av erforderlig kontroll och till och med avsaknad av möjlighet till kontroll, har Trafikverket ingen möjlighet att bedöma huruvida inlämnade VYM-filer rentav skulle kunna vara en skrivbordsprodukt. Detta strider mot transparensprincipen. Trafikverket anför att det inte funnits någon anledning för verket att ifrågasätta ingivna VYM-filer. Skäl att göra kontrollen har inte förelegat. Agerandet står inte i strid med transparensprincipen. Förvaltningsrätten konstaterar att utvärdering av anbud ska ske i enlighet med de grundläggande principerna i LOU. En upphandlande myndighet får i princip fritt välja utvärderingskriterier och utvärderingsmodell, under förutsättning att de grundläggande principerna inte träds för när. I förevarande fall har Trafikverket ställt upp en modell där resultat från tekniska tester ska utvärderas. I utvärderingsmodellen har förts in vilket material som ska ges in för att Trafikverket, vid behov, ska kunna granska underlaget. Ostridigt i målet är att materialet har givits in. Trafikverket har anført att de inte haft behov att granska det. Förvaltningsrätten finner att Trafikverkets agerande stått i överensstämmelse med förfrågningsunderlaget och kan därmed inte se att agerandet skulle stå i strid med de grundläggande principerna i LOU. Skäl för att bifalla ansökan på denna grund saknas.

Tid

SWECO har invänt att anbudsgivarna inte givits tillräcklig tid dels vad gäller implementering och validering av system, dels vad gäller tiden för utförande av de tekniska testerna.

Av anbudsintjudan som publicerades den 14 februari 2014 framgår Trafikverkets metodbeskrivning. Av förfrågningsunderlaget daterat den 9 april 2014 framgår i bilaga 3 Program tekniska tester att de tekniska testerna inleds den 23 juni 2014 och att då ska metodbeskrivningen vara implementerad. Metodbeskrivningen reviderades vid två tillfällen i juni, den 9 respektive den 13 juni 2014. SWECO fick alltså ta del av metodbeskrivningen den 14 februari 2014. Det kan dock inte krävas att SWECO skulle bekosta en implementering av metodbeskrivningen innan de blev inbjudna att lämna anbud. Ytterligare arbete krävdes med implementeringen den 9 respektive 13 juni då revideringar i metodbeskrivningen gjordes. SWECO hade fram till den 23 juni 2014 på sig att implementera metodbeskrivningen och validera systemet. Tiden för implementering var således två och en halv månad lång med två revideringstillfällen. SWECO har anfört att tiden varit för kort. Trafikverket har anfört att tiden varit tillräcklig. Förvaltningsrätten konstaterar att SWECO inte visat att tiden för implementering varit för kort för att vara förenlig med de allmänna principerna för offentlig upphandling i 1 kap. 9 § LOU.

De tekniska testerna är en del av utvärderingen av anbuden. Utvärdering ska ske i enlighet med de grundläggande principerna i LOU. Av detta följer att Trafikverket ska följa de i förfrågningsunderlaget angivna tiderna för utförande av testerna. Enligt förfrågningsunderlaget skulle de tekniska testerna pågå ca två veckor. Förvaltningsrätten konstaterar här att förfrågningsunderlaget ställer upp två olika tidsperioder för testerna, enligt AUB.521 skulle testerna ske 2 -13 juni och enligt bilaga 3 under vecka 26 och 27, men att det i vart fall rör sig om en två veckor lång period. De fyra slingorna ska enligt AUB.521 mätas upprepade gånger vilket beräknas ta upp till sju mät dagar plus en reservvecka vid dåligt väder. Den totala mätlängden för slingmätningen kommer att bli ca 1500 till 2000 km. Testerna startade, med en dags förskjutning, den 27 juni 2014. Sträckorna a, b och c mättes fram till att kontrollmättningsprogrammet skickades ut till anbudsgi-

varna den 2 juli 2014. Dagen efter, den 3 juli 2014, meddelade Trafikverket att tiden för mätning förlängdes med två veckor på grund av dåligt väder samt med hänsyn till arbetstidslagen. SWECO har anfört att de ursprungliga fem dagarna var för kort tid för att produktionsmäta sträckorna a, b och c. SWECO har vidare anfört att innebörden av Trafikverkets beslut den 3 juli 2014, dagen efter samtliga anbudsgivare fått kontrollmätningprogrammet, var oklar. Fråga var om anbudsgivarna därigenom fick fortsätta produktionsmäta slingorna eller inte. Trafikverket har anfört att tiden varit tillräcklig och att det framgick tydligt vad som fick göras under förlängningen. Vid förhör med Jonas Herbertsson, SWECO, framkom bland annat att sträcka d var den kortaste av de fyra sträckorna och att det tog en till två dagar att produktionsmäta sträcka d.

Testerna skulle alltså pågå under två veckor. Efter fem dagar skickades kontrollmätningprogram avseende slingorna a, b och c, ut till anbudsgivarna vilket enligt förfrågningsunderlaget innebar att inga ytterligare produktionsmätningar fick utföras på dessa sträckor. I målet har dock framkommit att sådana mätningar har tillåtits i viss utsträckning men något uttryckligt besked från Trafikverket med innebörden att det skulle accepteras har inte presenterats. Förvaltningsrätten finner således att leverantörerna fick fem dagar på sig att utföra mätningar av tre fjärdedelar av slingorna. Frågan är om detta är i överensstämmelse med vad som anges i förfrågningsunderlaget. Enligt förfrågningsunderlaget skulle sträcka a, b, c och d mätas samt kontrollmätning av tjugo procent av tre av slingorna. Enligt Jonas Herbertsson på SWECO var sträcka d den kortaste av de fyra sträckorna. Förvaltningsrätten finner mot bakgrund av detta att den tid anbudsgivarna gavs att mäta sträcka a, b och c inte står i överensstämmelse med förfrågningsunderlaget. Trafikverkets agerande står därmed i strid med de grundläggande principerna i LOU. För att ingripande enligt LOU ska bli aktuellt krävs dock att SWECO lidit eller riskerat att lida skada.

Trafikverket har invänt att SWECO inte lidit eller riskerat att lida skada eftersom de inte uppfyllt kravet avseende mätstorheten position. I den här delen har inte SWECO anfört något. Förvaltningsrätten konstaterar att de tekniska testerna var uppdelade i två delar, dels skulle fem till tio teststräckor mätas, dels skulle fyra slingor mätas. Resultatet av mätningarna av teststräckorna skulle användas för att utvärdera bland annat mätstorheten position. SWECO har inte gjort några invändningar mot utvärderingen avseende teststräckorna. Förvaltningsrätten konstaterar att SWECOs anbud inte uppfyllde kravet avseende mätstorheten position. Trafikverket har därför rätteligen förkastat SWECOs anbud. SWECO har därmed inte lidit eller riskerat att lida skada. Skäl för att bifalla ansökan saknas således.

SWECO har inte vunnit bifall till sin talan. Under handläggningen i förvaltningsrätten har SWECO åberopat vittnesförhör med Jonas Herbertsson, en anställd vid bolaget. I samband med bevisupptagningen tillerkändes Jonas Herbertsson vittnesersättning med 1 068 kr (resa och traktamente). Med hänsyn till utgången i målet och då den muntliga bevisningen hade kunnat inges skriftligen ska SWECO åläggas att återbetala utbetald vittnesersättning till staten (26 § andra stycket FPL).

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

Essa Malmqvist
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.