



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN**  
**I FALUN**  
 Ann-Louice Jonsson

**DOM**  
 2018-05-09  
 Meddelad i Falun

Mål nr  
 1433-18

**SÖKANDE**

NCC Sverige AB, 556613-4929

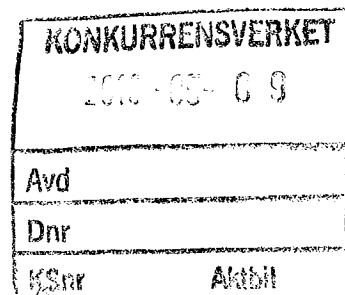
Ombud: Advokat Henrik Seeliger  
 Advokatfirman Lindahl KB  
 Box 11911  
 404 39 Göteborg

**MOTPART**

Trafikverket  
 781 89 Borlänge

**SAKEN**

Upphandling inom försörjningssektorerna



**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår NCC Sverige AB:s ansökan om överprövning.

Dok.Id 220782

**Postadress**  
 Box 45  
 S-791 21 Falun

**Besöksadress**  
 Kullen 4

**Telefon**  
 023-383 00 00  
**E-post:** [forvaltningsrattenifalun@dom.se](mailto:forvaltningsrattenifalun@dom.se)  
[www.forvaltningsrattenifalun.domstol.se](http://www.forvaltningsrattenifalun.domstol.se)

**Telefax**  
 023-383 00 80

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

## BAKGRUND

Trafikverket upphandlar en totalentreprenad ”För utförande av ny mötesstation Villersmuren inom Sandvikens Kommun i Gävleborgs län” (CTM id 171139). Enligt upphandlingsföreskrifterna genomförs upphandlingen som ett förhandlat förfarande enligt lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (LUF). Trafikverket meddelade den 26 mars 2018 att Eitech Engineering AB (Eitech) tilldelats kontraktet.

## YRKANDE M.M.

NCC Sverige AB (NCC) ansöker om överprövning och yrkar att upphandlingen ska rättas på så sätt att Eitechs anbud förkastas. NCC anför till stöd för sin talan i huvudsak att Eitechs anbud inte uppfyller obligatoriska krav avseende teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga (AFB.522), att Trafikverket har åsidosatt de grundläggande principerna om likabehandling och transparens genom att ändå anta anbudet samt att NCC, som lämnat det ekonomiskt näst mest fördelaktiga anbudet med hänsyn till priset, lider eller riskerat att lida skada till följd av Trafikverkets förfarande.

**Trafikverket** bestrider bifall till ansökan.

## SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

### Utgångspunkter för rättens prövning

Förvaltningsrätten har att pröva om det på grundval av vad NCC har anfört är visat att Trafikverket brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LUF och att detta har medfört att NCC lidit eller kan komma att lida skada (20 kap. 6 § LUF). De grundläggande principerna innebär att upphandlande enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, genomföra upphandlingar på ett öppet

sätt samt iaktta principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet (4 kap. 1 § LUF).

### Upphandlingsdokumenten

#### AFB.522 Krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga

Anbudsgivare ska ha teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga som är tillräcklig för aktuellt uppdrag.

Anbudsgivare ska därmed:

1. Ha sådan erfarenhet som behövs för att kontraktet ska kunna fullgöras enligt en ändamålsenlig kvalitetsstandard, dvs. som ansvarig kontraktspart ha genomfört minst en (1) st byggentreprenader av liknande svårighetsgrad som denna upphandlingen avser under högst de fem senaste åren. Med liknande svårighetsgrad avses entreprenad i järnvägsmiljö.

Anbudsgivare visar att kraven är uppfyllda genom att inge bevis i form av:

1. Referensuppdrag, fyll i bifogad mall referensuppdrag.

### Eitechs uppfyllelse av obligatoriska krav

#### *Ansvarig kontraktspart*

NCC gör gällande att Eitech inte uppfyller kravet i AFB.522 på att ha varit ansvarig kontraktspart i det åberopade referensprojektet (Dubbelspårsutbyggnad Stenkumla-Dunsjö) och anför i denna del bl.a. följande. Eitechs åberopade referensprojekt avser en entreprenad som Trafikverket upphandlat av Skanska och som Eitech utfört delar av såsom underentreprenör åt Skanska. Med ”ansvarig kontraktspart” kan inte avses annat än att anbudsgivaren varit ansvarig kontraktspart gentemot beställaren, vilken i detta fall är Trafikverket. En annan tolkning av begreppet skulle göra skrivningen innehållslös, då varje entreprenör som utför en entreprenad är ansvarig och kontraktspart i förhållande till någon. Det är Skanska och inte Eitech som varit ansvarig kontraktspart gentemot Trafikverket i det åberopade referensuppdraget. En underentreprenör till ansvarig kontraktspart har vid en totalentreprenad endast ansvaret för en begränsad del av entreprenaden och inte sällan gäller även helt andra kontraktsvillkor mellan ansvarig kontraktspart och underentreprenören än de som gäller mellan beställaren och ansvarig

kontraktspart. Underentreprenören har därtill ingen direktkontakt med beställarens projektorganisation under byggtiden utan all korrespondens sker via ansvarig kontraktspart. Av detta följer att de roller som ansvarig kontraktspart respektive underentreprenör till ansvarig kontraktspart har inte är jämförbara då skillnaderna är betydande.

Trafikverket invänder bl.a. följande. Eitech har lämnat ett referensuppdrag där Skanska utgjort kontraktspart i projektet och gentemot Trafikverket varit ansvarigt för projektet. Trafikverket har dock inte ställt något krav på att anbudsgivaren ska ha varit ansvarig kontraktspart gentemot Trafikverket eller att ansvarig kontraktspart ska ha haft ett totalentreprenadansvar. Eitech har i förhållande till Skanska varit ansvarig för vissa delar av entreprenaden och har i dessa delar stått den fulla risken för sitt åtagande gentemot Skanska.

Av utredningen i målet framgår att anbudsgivare ska ha teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga som är tillräcklig för aktuellt uppdrag. För att visa sådan kapacitet och förmåga har Trafikverket ställt krav på referensuppdrag som ska redovisas enligt anvisad mall. Det kan konstateras att Eitech på angiven plats har lämnat samtliga de uppgifter som efterfrågas i den förtryckta referensmallen. Eitech har, vid rubriken "Beställare av projektet" angivit "Skanska (Trafikverket slutkund)". I Eitechs beskrivning över referensentreprenaden anges vidare att Eitech varit totalunderentreprenör och projekterat, utfört och drifttagit samtliga EST-arbeten. Enligt förvaltningsrättens mening kan det av ordalydelsen i AFB.522 inte utläsas att kraven på anbudsgivarens erfarenhet åsyftar erfarenhet av just totalentreprenad och att Trafikverket med skrivningen "ansvarig kontraktspart" avsett att uteslutande ställa krav på att anbudsgivaren ska ha haft kontraktsansvar i egenskap av totalentreprenör och således varit ansvarig kontraktspart gentemot Trafikverket i förevarande fall. Den omständigheten att Skanska varit ansvarig kontraktspart gentemot Trafikverket i det åberopade referens-

uppdraget medför enligt förvaltningsrättens bedömning ingen brist i förhållande till kravet i AFB.522. Vad NCC framfört i målet om Trafikverkets svar på frågor i annan upphandlad entreprenad kan inte föranleda någon annan bedömning. Förvaltningsrätten finner således inte att Trafikverket har frångått vad som föreskrivs i upphandlingsdokumenten eller att någon av de grundläggande principerna i LUF har överträtts.

*Är referensuppdraget genomfört?*

NCC gör gällande att Eitech inte uppfyller kravet på att ha genomfört angivet referensprojekt och framför i denna del bl.a. följande. Med ”genomfört” kan inte förstås annat än att projektet ska vara avslutat. I och med att det referensprojekt som Eitech åberopat är inte avslutat, utan enligt uppgifter på Trafikverkets webbplats beräknas bli färdigt först under år 2019, var samtliga EST-arbeten (El, Signal, Tele) omöjliga färdigställda vid anbudstillfället. Av begreppsbestämningarna i ABT 06 framgår att entreprenadtiden är tiden från entreprenadens påbörjade till och med den dag då entreprenaden är godkänd, vilket enligt ABT 06 kap. 7 § 12 sker genom slutbesiktning.

Trafikverket invänder att Eitechs referensuppdrag uppfyller kravet i AFB.522 i och med att de delar av entreprenaden i vilka Eitech varit ansvarig kontraktspart har genomförts.

Förvaltningsrätten konstaterar att Eitech i referensmallen angett att entreprenadtiden sträcker sig från 2014 till 2017. Av utredningen i målet framgår inte annat än att de arbeten som Eitech haft ansvar för i referensentreprenaden, dvs. EST-arbetena, hade genomförts vid tidpunkten för anbudstidens utgång. Förvaltningsrätten finner inte heller att NCC:s uppfattning om att begreppet ”genomförd” innebär att entreprenaden måste ha genomgått slutbesiktning i den mening som avses i ABT 06 vinner stöd i hur AFB.522 rent språkligt är utformad.

*Entreprenad av liknande svårighetsgrad?*

NCC gör slutligen gällande att det av Eitech åberopade referensprojektet inte är av liknande svårighetsgrad och framför i denna del bl.a. följande. Den nu upphandlade entreprenaden omfattar en rad teknikområden utöver EST-arbeten; bl.a. geoteknik, mark, spår, kanalisation, avvattnings, miljö och arbetsmiljö. Av beskrivningen av Eitechs referensprojekt kan utläsas att Eitechs uppdrag i referensprojektet avser ”samtliga EST-arbeten”. Ett referensprojekt kan rimligen inte vara av liknande svårighetsgrad endast på grund av att det utförts i järnvägsmiljö. Ett sådant krav skulle vara helt irrelevant och oförenligt med proportionalitetsprincipen. Den enda rimliga tolkningen av kravet är att referensprojektet måste avse en entreprenad som omfattat samma typ av arbeten som upphandlingen avser och som utförts i järnvägsmiljö.

Trafikverket framför bl.a. följande. Syftet med kravet i AFB.522 är att säkerställa att leverantörerna har tillräcklig kapacitet för att klara av att utföra det aktuella kontraktet. Trafikverket har i AFB.522 angivit att med ”liknande svårighetsgrad” avses entreprenad i järnvägsmiljö. Trafikverket har inte ställt något uttryckligt krav på att samtliga för uppdraget beskrivna teknikområden ska omfattas av referensuppdraget. Utifrån de ställda kraven och det av Eitech åberopade referensuppdraget har Trafikverket gjort bedömningen att Eitech har tillräcklig kapacitet för att klara av utförandet av det aktuella kontraktet.

Förvaltningsrätten konstaterar att Eitechs åberopade referensprojekt avser dubbelspårsutbyggnad mellan Stenkumla och Dunsjö samt att Eitech i referensmallen uttryckligen har angett att merparten av arbetena har skett i järnvägsmiljö. Mot denna bakgrund och då det av AFB.522 inte kan utläsas något krav på att referensentreprenaden måste ha omfattat samtliga de teknisklag som ingår i nu upphandlat uppdrag, finner förvaltningsrätten att Tra-

fikverket haft fog för bedömningen att den åberopade referensentreprenaden är av liknande svårighetsgrad som den upphandlingen avser.

**Sammanfattning**

Sammanfattningsvis är det förvaltningsrättens bedömning att NCC inte har förmått visa att Eitech brister i förhållande till kraven på teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga i AFB.522 eller att Trafikverkets förfarande i övrigt står i strid med någon bestämmelse i LUF eller någon av de grundläggande principerna som bär upp lagstiftningen. Det finns därmed inte skäl för ingripande enligt LUF, varför ansökan ska avslås.

**Hur man överklagar**, se bilaga (DV 3109/1C LOU).

Eva Karlsson Helghe  
rådman



## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

---

Den som vill överklaga förvaltningsrättens avgörande ska skriva till Kammarrätten i Sundsvall. **Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.** Adressen till förvaltningsrätten framgår av avgörandet.

Överklagandet ska ha kommit in till förvaltningsrätten **inom tre veckor** från den dag då klaganden fick del av avgörandet. Om avgörandet har meddelats vid en muntlig förhandling, eller det vid en sådan förhandling har angetts när det kommer att meddelas, ska dock överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag som avgörandet meddelades. För offentlig part räknas tiden för överklagande alltid från den dag avgörandet meddelades.

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

### Prövningstillstånd i kammarrätten

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 avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

### Överklagandets innehåll

Skrivelsen med överklagande ska innehålla

1. Klagandens person- eller organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer till bostaden och mobiltelefon. Även adress och telefonnummer till arbetsplatsen ska anges, samt eventuell annan adress där klaganden kan nås för delgivning.

Om klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-post-adress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges.

Om samtliga ovan nämnda person- eller adressuppgifter har lämnats tidigare i målet och fortfarande är aktuella behöver de inte uppges igen. Om någon uppgift ändras, ska ändringen utan dröjsmål anmälas till kammarrätten.

2. uppgift om det avgörande som överklagas – förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för avgörandet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för en begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens avgörande som klaganden vill få till stånd,
5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

*Forts. nästa sida*



## Avtal före laga kraft i vissa mål

I vissa mål får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens avgörande 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,
- lagen (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet,
- lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner,
- lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, eller
- lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna

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 fyra förstnämnda lagarna och i 20 kapitlet i de två sistnämnda lagarna.

## Ytterligare information

Behöver ni fler upplysningar om hur man överklagar kan ni vända er till förvaltningsrätten.