



När AWW blev AMV

Av Rickard O. Lindström



AMV 8x8 med vapenstationen Protector Foto: © Patria

Efter många turer har nu Sverige och Försvarets materielverk (FMV) inlett den formella upphandlingen av 113 pansarterrängbilar av typ XA-360 AMV från finska Patria. Detta är resultatet av tre års arbete från den dag i början av februari 2008 då ÖB tog beslutet att inte slutföra utvecklingen av SEP (Splitterskyddad enhetsplattform). I stället fick FMV uppdraget att genomföra en konkurrensupphandling av fordon "från hyllan" inom ramen för projekt AWW (Armoured Wheeled Vehicle).

Dessa tre år har på många sätt varit turbulenta, inte minst för inblandade industrier och upphandlande myndighet. Det står dock klart att Sverige kommer att få ett mycket efterlängtat tillskott till den svenska armén. Och efter de två mycket ambitiöst genomförda utvärderingar som gjorts av AMV i jämförelse med andra pansrade hjulfordon, torde de inte råda någon tvekan om att vi får ett fordon som möter de uppställda kraven och som knappast kommer att göra någon användare besviken. Men hur gick det då till när Sverige kom till beslutet att inte upphandla det SEP-system som svenska staten investerat en miljard kronor i under en 14 års period, för i stället välja ett fordon från vårt grannland Finland? Här följer en del av förklaringen till detta...

Ny materielförsörjningsstrategi

Efter flera års arbete fastställdes den 2 februari 2007 en ny materielförsörjningsstrategi (MFS). Strategin var (och är) styrande för materielplaneringen utifrån

Försvarsmaktens utvecklingsplan i Försvarsmaktens materielplan och i Försvarets materielverks produktionsplan. Det klargjordes att strategin skulle tillämpas för såväl befintlig materiel som för pågående och planerad materielförsörjning. MFS var i många stycken kontroversiell, men speglade å andra sidan "den nya tiden" efter "kalla kriget" med en förändrad hotbild, ett insatsförsvar istället för ett invasionsförsvar, mindre pengar av försvarsbudgeten till materielinköp och en förändrad ägandebild för försvarsindustrin i Sverige.

I korta ordalag kan MFS sammanfattas i att vi i alla upphandlingar i första hand skall överväga att använda befintlig materiel som skall fortsatt vidmakthållas, men modifieras och uppgraderas för att möta aktuell kravbild. Är detta inte möjligt skall existerande materiel på marknaden väljas ("det andra har valt, borde även duga till oss"). Först i tredje hand, om de framtida kraven inte kan mötas på annat sätt, skall utveckling övervägas. I samtliga fall skall möjligheterna till att göra upphandlingen inom ramen för ett internationellt samarbete sonderas – detta eftersom ett av de övergripande målen är att materielförsörjningen också skall vara kostnadseffektiv. Frågan var hur den nya materielförsörjningsstrategin skulle påverka pågående utvecklingsprojekt? Vi som jobbade med SEP fick ganska snart svar på detta...

SEP-utvecklingen stoppas

Den 4 februari 2008 offentliggjordes beslutet att utvecklingen av SEP inte skulle

fullföljas. Motiven till detta var att det inte hade gått att etablera något internationellt samarbete före utgången av 2007 (vilket ett regeringsbeslut från slutet av 2005 mer eller mindre hade krävt) och att Sverige inte hade tillräckligt med pengar att i närtid slutföra utvecklingen på egen hand.

Beslutet hade föregåtts av en tvåveckorsutredning vid den nyinrättade Integrerade Materielledningen (IML) – en utredning som kom fram till att det endast fanns behov av knappt 300 hjulfordon i planeringsperioden fram till 2018 och att det inte längre förelåg något behov av bandfordon. Denna utredning gick stick i stäv med de analyser som presenterats två månader tidigare i ett par studier FMV och FM låtit genomföra under ett halvår. Att IML-utredningen dessutom rimmar illa med den upphandling av pansrade bandfordon som nu dragit igång (2011), är ju lite skrattretande, men det är en annan historia – vilket historien om SEP också är. "SEP-beslutet" i början av 2008 möjliggjorde dock att på ett mycket lägligt sätt pröva den nya materielförsörjningsstrategin och konsekvenserna av detta – såväl negativa som positiva – lär vi inte behöva vänta särskilt länge på...

AWV Request for Information (RFI)

FM klargjorde under våren 2008 att behovet av hjulgående stridsfordon fanns till två medeltunga mekaniserade bataljoner (113 fordon per bataljon), men även till vissa särskilda funktioner i andra förband. Efterfrågade roller var för funktionerna trupptransport, ledning, ambulans



och reparation. En första bataljon skulle vara utrustad och utbildad för att kunna användas i en internationell insats den 1 januari 2014.

Den 13 juni 2008 lät FMV publicera en RFI för AWW. De svar som inkom till den 1 september på denna marknadsundersökning – 12 företag svarade med 18 olika produkter (varav 10 bedömdes som intressanta) – resulterade i att FMV, efter en månads analys av den inlämnade informationen, rekommenderade att en konkursumsupphandling skulle genomföras.

Försvarsmaktens nyckelkrav för AWW

Inför den stundande konkursumsupphandlingen lät FM den 20 oktober 2008 presentera ett antal övergripande nyckelkrav för det framtida pansarterrängfordonet:

- Flygtransporterbar i C-17/A400M (C-130)
- God framkomlighet i all terräng under alla årstider (liten vändradie, centrumsväng)
- Optiska utblickar 360° (elektrooptik som komplement) samt NVD-anpassad
- Fjärrmanövrerad överliggande vapenstation (PROTECTOR)
- Transport av 9-11 soldater + besättning
- En hög skyddsnivå (ballistiskt och mot minor) och med utvecklingspotential för att kunna möta relevant hotnivå (läs Afghanistan)
- Modulärt uppbyggd för att lätt kunna anpassas till olika roller
- Låg kostnad över livslängden

AWW Request for Quotation (RFQ)

Efter beslutet att formellt gå ut med en anbudsinfordran lät FMV publicera en förhandsannons inför sin kommande upphandling. Annonsern hade redan den 13 oktober 2008 skickats till de potentiella anbudsgivare som hade svarat på FMV:s RFI. Den 30 oktober offentliggjorde FMV förfrågningsunderlaget på sin hemsida och en vecka senare, den 5 november, kompletterades RFQ:n med en utvärderingsmodell. Utgångspunkten för de krav FMV satt upp i systemspecifikationen var det utkast till TTEM (Teknisk-Taktisk Målsättning) som FM utarbetat.

Den sista november 2008 hade satts som sista svarsdag för ingivande av anbud. Under den månad intresserade företag jobbade med sina offerter gjorde FMV ett antal korrigeringar av förfrågningsunderlaget (bl.a. ändrades "skallkraven" på vänddiameter och på gravtagningsförmåga) samt kompletteringen att anbudsgivarna skulle ange när, hur och under vilka villkor praktiska tester skulle vara genomförbara.



Boxer 8x8 Foto: Wikipedia

Fem företag inkom med anbud till den 30 november 2008:

- BAE Systems Hägglunds AB med SEP 6x6 (alternativt 8x8)
- Patria Land & Armamanet Oy med AMV 8x8
- GDELS/Mowag GmbH med Piranha IIIC 8x8
- Nexter Systems med VBCI 8x8
- ARTEC GmbH med Boxer 8x8

En inledande analys gav vid handen att samtliga anbudsgivare ansågs ha anbud som var kvalificerade, varefter en första utvärdering kunde vidtas. När denna övergripande värdering var klar under januari 2009 togs beslutet att gå vidare med en fördjupad värdering av anbuderna från BAE, Patria samt GDELS.

De tävlande fordonen

De pansrade hjulfordonen, som föreslogs som AWW i anbuderna från de fem företagen, skilde sig åt i relativt stor omfattning. Här följer en kort beskrivning av dessa fordon.

Boxer 8x8 I mitten av 1990-talet inledde Frankrike och Tyskland gemensamma studier kring ett nytt pansrat hjulfordon i konfigurationen 8x8. Efter några år

anslöt sig Storbritannien till samarbetsprojektet (som bedrevs inom OCCAR). I samband med att utvecklingen påbörjades 1999 hoppade Frankrike av, men ersattes ett par år senare av Nederländerna. Ett grundläggande krav för Boxer var transporterbarhet i A400M. En första prototyp av det modulärt uppbyggda fordonet stod klar 2002. Året därpå var det britternas tur att lämna projektet. Serieproduktion av det initiala behovet (Tyskland 272 st, Nederländerna 200 st) har pågått sedan 2008 i sex olika varianter (ansvariga är industrikonsortiet ARTEC GmbH). Boxer har varit operativ i Tyskland sedan 2009. De mycket tuffa skyddskraven har drivit upp totalvikten till 33 ton. Boxer utgjorde en av tre finalister i det brittiska FRES-projektet.

VBCI 8x8 Efter att fransmännen hoppat av det trilateral samarbetet kring Boxer (som då gick under begreppet VBM/GTK/MRAV) valde de att fortsätta utvecklingen på egen hand. Utvecklingen genomfördes av GIAT Industries (numera Nexter). Den första prototypen av VBCI stod klar år 2004. Serieproduktionen inleddes 2007 – inledningsvis av två varianter, men ytterligare 4-5 roller har stude-



VBCI 8x8 med 25 mm beväpning Foto: Rickard O. Lindström



SEP 6x6 (BAE Systems Hägglunds) Foto: Rickard O. Lindström

rats. Frankrike har till dags dato beställt 630 fordon, men det totala behovet uppgår till 750. Fordonet har varit operativt i den franska armén sedan 2009 och är sedan 2010 en del av fransmännens närvaro i Afghanistan.

SEP 6x6 BAE Systems Hägglunds inledde sina SEP-studier i mitten av 1990-talet på uppdrag av FMV. En mängd nya tekniska lösningar (dieselelektrisk drift, gummiband, avvibrering, moduluppbyggnad, dubbelmotorinstallation) gjorde att fordonets vikt och volym kunde hållas mycket låg trots att tuffa krav på framförallt överlevnadsförmåga och transporterbarhet i C130 skulle uppfyllas. Dessa tekniker möjliggjorde även att kravet på såväl hjul- som bandfordon med mycket stor komponentgemenskap kunde uppfyllas inom ramen för samma fordonsfamilj. Under studiefasen på 2000-talet togs fyra prototyper fram. Utvecklingen, som inleddes 2005, resulterade i fyra mycket kvalificerade förseriefordon (varav det första stod klart 2009).

AMV 8x8 XA-360 "Armoured Modular Vehicle" utvecklades vid finska Patria i slutet av 1990-talet. Den första prototypen från 2001 klarade sig så bra i de tester Polen gjorde inför sin upphandling av pansarterrängbilar att det redan året därpå ledde till ett seriekontrakt. Sedan dess licensstillverkas AMV i Polen under namnet Rosomak – totalt är 895 fordon beställda, varav ett mindre antal även använts under internationella missioner i Tchad och Afghanistan. Polens upphandling följdes av beställningar från Finland, Kroatien, Slovenien (Svarun), Sydafrika (Badger) och Förenade arabemiraten. AMV finns serieproducerad för många olika roller, bl.a. som 12 cm granatkastarfordon med system AMOS eller NEMO som alternativ.

PIRANHA IIIC 8x8 Schweiziska Mowag (numera ägda av General Dynamics European Land Systems) inledde studier avseende ett nytt hjulgående pansarfordon redan i slutet av 1970-talet. Under 1990-talet utvecklades den tredje generationen av Piranha (som fordonet kom att

kallas) och den första prototypen stod klar 1996 (i serie från 1998). Sverige var ett av de första länderna att beställa Piranha III, då i konfigurationen 10x10. Andra användare är framförallt USA (där fordonet benämns Stryker, 2988 st), Kanada (LAV, 651 st), Danmark, Belgien, Irland och Schweiz. Idag har Piranha i olika generationer och varianter producerats i över 8000 exemplar. Stor stridsmiljöerfarenhet har inhämtats i Irak och Afghanistan. Femte generationens Piranha stod som vinnare i det brittiska FRES-projektet (dock utan att det ledde till ett formellt kontrakt).

Tre av fordonen testas

Under våren 2009 genomfördes tester i Sverige med fordonen SEP, AMV och Piranha. Det hade klargjorts att dessa tester inte var en del av utvärderingen. De skulle snarare ses som ett sätt för såväl FMV som FM att bekanta sig med produkter som för många var helt nya.

Dessa produktföreläsningar satte dock sina spår, bl.a. blev några åksjuka i Piranha III. Det intryck SEP lämnade i jämförelse med sina kvarvarande konkurrenter (som redan varit operativa i 5-10 år) var att det fortfarande återstod en hel del att göra innan fordonet kunde anses redo för serieproduktion.

Utvärdering, förhandling och tilldelningsbeslut

Den utvärderingsmodell FMV tagit fram pekade ut fem huvudområden som viktats i förhållande till varandra:

- System Performance (26%)
- Costs (27%)
- Through-life responsibility (19%)
- Contractual conditions (20%)
- Programme management (8%)

Varje område hade sedan brutits ner och viktats ytterligare – totalt gavs betyg inom 40 delområden. Betygsskalan 0-10 användes på så sätt att delområde med endast uppfyllda "skallkrav" gavs betyg 0 och delområde med uppfyllt "börkrav" gavs betyg 5 vid godkänt (normalnivå). Det gavs inte betyg för överprestanda, däremot högre betyg för bra förklarande beskrivningar och bilagda resultatrapporter från verifieringsprovning etc.

Förhandlingarna med de tre företagen inleddes i februari 2009. Till den 4 juni ombads respektive anbudsgivare att formalisera vad som överenskommits under förhandlingarna i ett "bästa och slutligt" anbud.

Den sammantagna värderingen visade att AMV var det vinnande alternativet. Patrias anbud erbjöd lägst anskaffningspris, lägsta bedömda driftkostnad och bästa



Piranha III 8x8 "Stryker" (General Dynamics Land Systems) Foto: Rickard O. Lindström



sammanvägda systemprestanda. Det möjliggjorde också med god konfidens en operativ bataljon till den 1 januari 2014. Det som framförallt fällde anbudet med SEP från BAE Systems Hägglunds var de avsevärt högre kostnaderna – såväl i anskaffning som i drift (totalt 2,7 miljarder dyrare än AMV över en 20-års period). Bedömningen gjordes även att det fanns risk för försenade leveranser eftersom del av utveckling samt all systemverifiering återstod. Hägglunds hade under förhandlingarna poängterat att svenska statens äganderätt till SEP-systemet på sikt och vid exportframgångar skulle ge en mycket stor återbäring i form av royalty och motsvarande denna summa. Denna information var dock ingenting FMV kunde använda sig av i AWW-utvärderingen om LOU skulle följas. Hägglunds anbud var även på väg att underkännas i kvalificeringsfasen eftersom det fanns tveksamheter kring skallkravsuppfyllnad, men FMV valde att hellre fria än fälla efter konsultation med jurister.

Såsom framgår av tilldelningsbeslutet daterat den 25 juni 2009 beslutade FMV att ingå kontrakt med Patria Vehicles. Den slutgiltiga värderingen talade sitt tydliga språk:

	Viktning	Patria	Mowag	BAE
Systemprestanda	0,26	5,86	4,41	5,35
Kostnad	0,27	7,66	5,90	2,44
Totalkostnad	0,19	5,15	3,70	7,20
Kontraktsenlighet	0,2	5,45	5,20	6,70
Systemledning	0,08	6,73	3,76	5,25
Summa		6,20	4,78	5,18

Det överraskande beslut tog de flesta på sängen och tidningarna fylldes snabbt av kommentarer, analyser och insändare.

Överklagande

Den 3 juli 2009 överklagade emellertid Hägglunds FMV tilldelningsbeslut. Boleget ansökte om överprövning enligt Lagen om Offentlig Upphandling (LOU) och yrkade på att Länsrätten skulle förkasta Patrias anbud eller att upphandlingen göras om. Grunderna för Hägglunds överklagande utgjordes i huvudsak av följande:

- Patria har inte uppfyllt kvalificerings- och skallkrav
- FMV har använt sig av en oförutsebar utvärderingsmodell
- FMV har gjort en felaktig utvärdering
- FMV har genomfört förhandlingar i strid med LOU



Tidig version av Patrias AMV vid en visning i Skövde 2004 Foto: SPHF

- FMV har gjort väsentliga ändringar i förfrågningsunderlaget före och efter det att anbudstiden har gått ut
 - FMV har tillämpat för kort anbudstid
- Överklagandet kom inte helt oväntat, men däremot var vissa av Hägglunds argument något svåra att förstå – särskilt synpunkten att FMV tillämpat för kort anbudstid eftersom den korta anbudstiden skulle möjliggöra för SEP att delta i konkurrensupphandlingen. Därefter vidtog en överklagandeprocess i fyra akter där respektive part bereddes tillfälle att bemöta den andres inlagor med alltmer invecklade juridiska skrivningar. Under hela denna process var upphandlingen stoppad i avvaktan på domstolens ställningstagande. Den 29 oktober 2009 hade emellertid Länsrätten i Stockholm tänkt klart. Be-

slutet blev att upphandlingen skulle göras om. De konstaterade felaktigheterna kan kort sammanfattas i följande punkter:

1. Utvärderingsmodellen avseende drift- och underhållskostnader hade varit oförutsägbart
 2. Ett "skallkrav" hade tillförts och ett hade ändrats
 3. Anbudstiden hade varit för kort
- FMV lät göra en analys av domslutet och kom till slutsatsen att man skulle ha mycket goda chanser att vinna en överklagandeprocess, men istället valde man att genast inleda en andra upphandlingsomgång för att inte alltför mycket äventyra kravet på att ha en första bataljon med AWW operativ under 2014. En förhandsannonsering om en andra upphandling publicerades på FMV hemsida den 20 november 2009.



Några av tidningsrubrikerna som upphandlingen skapade



Piranha III C 8x8 under tester i Sverige Foto: FMV

AWV – RFQ omgång 2

Efter viss korrigering av underlaget, bl.a. gjordes vissa förändringar i utvärderingsmodellen (området ”införande” tillfördes på högsta nivå), lät FMV publicera en andra anbudsinfordran för AWV sent på kvällen årets näst sista dag 2009. Denna gång gavs potentiella anbudsgivare lite längre tid på sig att utarbeta sina offerter eftersom anbuderna skulle vara inne drygt två månader senare (den 9 mars).

Även denna gång inkom anbud från de fem potentiella leverantörerna av AWV som hade varit med i den första ”RFQ-svängen”. Den stora skillnaden var att BAE Systems Hägglunds denna gång valt att tävla med en variant av SEP i konfigurationen 8x8 försedd med en traditionell mekanisk drivlina.

SEP med mekanisk drivlina hade döpts om till Alligator. Utvecklingen av fordonet hade inletts 2005 för att kunna utgöra en kandidat i dels den brittiska FRES-upphandlingen, dels i den amerikanska marinkårens upphandling av en ”Personnel Carrier” (två upphandlingar som dock

sköts på framtiden). Tre prototyper av Alligator 8x8 levererades åren 2006-2009. Utgångspunkten i SEP medförde att Alligator 8x8 kunde erbjuda en lastkapacitet i reserv upp till totalvikt som var större än hos konkurrenterna.

Även GDELS/Mowag hade vässat sin Piranha IIIC eftersom de snappat upp att fordonet hade upplevts som ”seg att köra” i förra testomgången. Dessutom hade fordonets totalvikt ökats för att möjliggöra montage av ytterligare skydd (enligt valbara optioner). Fordonet benämndes nu Piranha III SE.

Kvalificering av anbud

Då kvalificeringsprocessen tog sin början visade det sig att anbudet från ARTEC återigen inte mötte ett flertal av de obligatoriska ”skallkraven”. Boxer 8x8 är ett högst kvalificerat fordon och hade Sverige haft möjligheten att i efterhand anpassa sin kravprofil till vad som erbjöds, är det inte omöjligt att vi kunnat göra en bra affär – men detta tillåter dock inte LOU.



Alligator 8x8 (BAE Hägglunds)
Foto: © Hägglunds

Även anbudet från GDELS/Mowag visade sig innehålla ett flertal exempel på förändrad formulering av texten i ”skallkravet” (bl.a. hade de förändrat kravet avseende bibehållen toppfart på 90 km/h – deras svar garanterade endast 90 ± 5 km/h, i praktiken 85 km/h). De ändrade xxxx kunde antas ha koppling till den specifika motoreffekten där Piranha III SE skilde ut sig rejält i jämförelse med sina konkurrenter. Detta framgår av följande tabell:

	BOXER	ALLIGATOR	VBCI	AMV	PIII SE
Totalvikt (ton)	33	27	25,6	27	27
Effekt (hk)	721	544	550	543	450 400*
Spec. effekt (hk/ton)	21,8	20,1	21,5	20,1	16,7 14,8*
*exkl. avgasren.					

Trots att GDELS de facto hade betydligt modernare och motorstarkare alternativ i sitt produktsortiment så valde de att inte offerera dessa som AWV (i de vidareutvecklade fordonen Piranha IV och Piranha V med totalvikter uppåt 28 ton, hade effekten ökats till 550 hk).

Även anbudet från Hägglunds föll på att vissa skallkrav inte uppfylldes. Detta var inte uppenbart vid en första genomläsning utan visade sig först efter en noggrannare kontroll av insänt underlag. Ett av de misslag Hägglunds gjorde var att utgå från en uppgift som diskuterats i den första AWV-omgången där volymen för ryggsäckar fått ett visst värde. Denna volym var mindre än kravställd volym och egentligen fullt rimlig enligt Hägglunds (eftersom ryggsäckar kan pressas ihop). Slutsatsen att FMV skallkrav därmed kunde ändras var dock för hastigt dragen. Det går ej heller att ändra en definition i FMV förfrågningsunderlag som har indirekt påverkan på ett flertal skallkrav. Små misstag med ödesdigra konsekvenser. Den största missen i Hägglunds offert var dock att införandeplanen inte mötte ställda skallkrav.

Utvärdering, tester och förhandling

När förhandlingen startade ett par veckor efter att anbuderna kommit in, hade FMV ännu inte kommit till insikten att Hägglunds offert ej var kvalificerad. Av denna anledning var det tre företag (vid sidan av Hägglunds även Nexter och Patria) som inbjöds till att dels göra en presentation av sitt anbud, dels genomföra förvisning av sin produkt (vilket gjordes på plats i respektive land). Kort kan följande sägas om de olika fordonen i upphandlingsomgång 2:



SEP 8x8 med mekanisk drivlina och det aktiva skyddssystemet ADS monterat
Foto: © BAE Hägglunds

- AMV hade vidareutvecklats till än högre skyddsnivåer (detta i samarbete med Åkers/IBD, däremot hade ledningsvarianten inte längre förhöjt tak baktill)
- Alligator (SEP) hade åtnjutit ytterligare ett års utveckling och därmed närmast sig "färdigstatus" – positivt var den mycket höga utrustningsnivån för de olika varianterna
- VBCI, som inte hade genomgått tester i den första upphandlingsomgången, visade sig vara ett högst kompetent fordon som överlag motsvarade förväntningarna

När det kom till att göra den formella detaljvärderingen av de olika anbuderna var det endast offerterna från Patria och Nexter som klarat att passera nålsögat. Värderingen visade dock att avståndet mellan offerterna var så stort att det inte motiverade en fördjupad förhandling med Nexter – deras offert bedömdes inte ha potential att kunna vinna. Av denna anledning genomfördes endast slutförhandling med Patria. Parallellt med denna slutförhandling genomfördes även diskussioner med Hägglunds. Detta för att FMV skulle bli fullständigt klara över att de tolkat Hägglunds

svar på skullkrav rätt – särskilt det som avsåg införande och som gjorde att Alligator inte kunde beredas en plats i finalen.

Följande matris visar hur värderingen föll ut i AWV andra upphandlingsomgång:

	Viktning	Patria	Nexter
Systemprestanda	0,26	5,20	4,43
Kostnad	0,28	9,18	6,80
Totalkostnad	0,08	8,82	4,77
Införande	0,09	7,14	5,48
Kontraktsenligt	0,23	8,00	7,50
Systemledning	0,06	8,00	7,80
		7,47	5,84

Tilldelningsbeslut och överklagandeprocess

Trots att resultatet från värdering och förhandling i praktiken var klart redan i juni offentliggjordes tilldelningsbeslutet först den 13 augusti 2010. Vis av den första upphandlingsomgången kan det med fog antas att många var intresserade av att inte få ytterligare en sommar förstörd av en ny överklagandeprocess. Dessutom inväntades det regeringsbeslut som godkände pengar till upphandlingen – nu kom det

sent men ändå innan FMV offentliggjorde sitt beslut och innan slutspurten inför riksdagsvalet drog igång på allvar.

Och som ett brev på posten inkom en ny överklagan – den 23 augusti. Denna gång från GDELS/Mowag som bl.a. ifrågasatte riktigheten i att FMV kunde underkänna de skullkrav de ändrat, men som de ändå ansåg sig uppfylla. Därutöver anförde Mowag frågetecken kring likabehandlingsprincipen (förttydliganden), transparensprincipen (otydligt förfrågningsunderlag) och om anbudens giltighet.

Även Hägglunds övervägde att överklaga men lät senare officiellt meddela att de accepterade FMV:s bedömning och att det nu handlade om att "våra svenska soldater ska få de här fordonen i tid".

Änjo vidtog en process där de två parterna gavs möjlighet att i omgångar inkomma med yttranden och förklaringar. Den 26 nov. 2010 meddelade till slut Förvaltningsrätten i Stockholm sin dom och av denna framgick att Mowags ansökan om överprövning skulle avslås eftersom de funnit att "vad Mowag åberopat inte visar att upphandlingen har genomförts i strid med LOU och gemenskapsrätten".

Därmed kunde FMV till slut – nästan tre år efter beslutet att avbryta SEP-utvecklingen – formellt inleda upphandlingen av 113 AMV från finska Patria. Dessa tre år har dock inte varit bortkastade. Många har lärt sig väldigt mycket om sådant man måste kunna i dessa nya tider då vi inte längre gör riktigt likadant som förr i våra upphandlingar av materiel till det svenska försvaret. Dessutom ser tidplanen ut att i stort kunna hållas – vi kommer att ha fordonen operativa under 2014.

Den AMV 8x8 vi nu får levererad i fyra olika varianter de närmaste åren kommer ni att kunna läsa om i nästa nummer av tidningen Pansar – då under benämningen Pansarterrängbil 360. 



AMV XA-360 8x8 under föreläsning i Finland Foto: © Patria



Brigadgeneral Anders Carell FMV, undertecknar kontraktet med vd:n för Patria Land & Armaments Oy, Seppo Seppälä. Foto: FMV