



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I STOCKHOLM**

Avdelning 30

DOM
2016-02-11
Meddelad i
Stockholm

Mål nr
24649-15

SÖKANDE

Taxi Stockholm 15 00 00 AB, 556027-9811

Ombud: Advokaterna Göran Antonsson och Wendela Hårdemark
Sandart & Partners Advokatbyrå KB
Box 7131
103 87 Stockholm

KONKURRENSVERKET	
2016-02-11	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

MOTPART

Stockholms stad
Serviceförvaltningen
Box 7005
121 62 Johanneshov

SAKEN

Offentlig upphandling

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår Taxi Stockholm 15 00 00 AB:s ansökan om överprövning.

Dok.Id 684842

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
115 76 Stockholm	Tegeluddsvägen 1	08-561 680 00	08-561 680 01	måndag – fredag 08:00-16:30
		E-post: forvaltningsrattenistockholm@dom.se www.domstol.se/forvaltningsratt		

YRKANDEN M.M.

Serviceförvaltningen i Stockholms stad (staden) genomför på uppdrag av utbildningsnämnden en upphandling avseende ”Persontransporter – skol- skjuts till elever som har eller kommer att ha ensamåkning, dnr 3.3.1-380/2015” (upphandlingen). Upphandlingen genomförs genom ett öppet förfarande och det är lägsta pris som tillämpas som tilldelningsgrund. Staden har i tilldelningsbeslut den 3 november 2015 antagit ett anbud från annan anbudsgivare än Taxi Stockholm 15 00 00 AB (Taxi Stockholm eller bolaget). Taxi Stockholm har uteslutits från upphandlingen med stöd av 10 kap. 2 § 4 LOU.

Taxi Stockholm yrkar att upphandlingen inte får avslutas innan rättelse gjorts på så sätt att ny en utvärdering med beaktande av bolagets anbud genomförs och anför bl.a. följande. Staden har felaktigt ansett att Taxi Stockholms anbud inte uppfyller det angivna kvalificeringskravet och att anbudet därför rätteligen skulle ha utvärderats. Om Taxi Stockholms anbud hade utvärderats hade bolaget lämnat anbud med lägsta pris vilket därmed skulle ha antagits.

Staden bestrider bifall till ansökan och anför bl.a. följande. Staden har inte brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 9 § LOU eller någon annan bestämmelse i lagen. Förfrågningsunderlaget uppfyller lagens krav på förutsebarhet och transparens. Kvalificering och utvärdering av anbuden har skett i enlighet med angivna förutsättningar samt anbud och anbudsgivare har behandlats lika utan ovidkommande hänsyn.

SKÅLEN FÖR AVGÖRANDET

Förfrågningsunderlaget

Taxi Stockholm anser att uteslutningsgrunderna i punkt 2.2 i förfrågningsunderlaget inte omfattar underleverantörer. Bolagets anbud har därför felaktigt uteslutits. Taxi Stockholm anför bl.a. följande.

Av rättspraxis, bl.a. Kammarrätten i Stockholms avgörande i mål 4809-11, följer att en anbudsgivare kan uteslutas även om bristen avser en underleverantör, men av domskålen framgår att bedömningen utgick från att det i anbudsförfrågan hade angivits att uteslutning kunde komma att ske av anbudsgivaren om en underleverantör inte uppfyllde kraven i 10 kap. 2 § 4 LOU.

I anbudsförfrågan i upphandlingen anges som utgångspunkt vad gäller kravuppfyllnad i punkt 2.1 att ”De krav som ställs i detta avsnitt av förfrågningsunderlaget avser den anbudsgivande organisationen”. Av punkt 1.4.8 framgår att med den anbudsgivande organisationen avses Taxi Stockholm. I punkt 3.13 i anbudsförfrågan anges att ”Underleverantörer ska uppfylla de krav som ställs i förfrågningsunderlaget kapitel 2 ”Krav på underleverantören/Kvalificeringskrav” och i kapitel 3 ”Krav på tjänsten” i relevanta delar”. Staden har i kapitel 2 ”Krav på leverantören/Kvalificeringskrav” i vissa punkter angivit att kravet även gäller underleverantörer; punkt 2.3 och punkt 2.5. Såsom förfrågningsunderlaget måste uppfattas har staden pekat ut de krav som är relevanta även för underleverantörerna och bland dessa återfinns inte kravet i punkt 2.2 ”Uteslutningsgrunder från deltagande i upphandlingen”.

Staden anser att uteslutningsgrunderna i punkt 2.2 i förfrågningsunderlaget även gäller för underleverantörer och anför i bl.a. följande. I punkt 3.13 i förfrågningsunderlaget anges tydligt att underleverantörer ska uppfylla kraven på leverantören i kapitel 2 och det finns inte utrymme för någon annan

tolkning. Att uttrycket ”i relevanta delar” skulle ge stöd för något annat bestrids.

Förvaltningsrätten konstaterar att det i förfrågningsunderlaget anges att underleverantörer ska uppfylla de krav som ställs i förfrågningsunderlaget kapitel 2. Eftersom Taxi Stockholm har anlitat en underleverantör för att kunna fullgöra det aktuella kontraktet är denna också att se som leverantör vid prövningen av kraven i 10 kap. 2 § LOU. Uteslutningsgrunderna i punkt 2.2 i förfrågningsunderlaget är därmed tillämpliga även på underleverantörer. Domstolen instämmer i stadens bedömning att uttrycket i ”relevanta delar” i punkt 3.13 i förfrågningsunderlaget inte kan ges den innebörd som Taxi Stockholm har anfört i målet. Vad Taxi Stockholm i övrigt har anfört medför ingen annan bedömning. Skäl för ingripande med stöd av LOU saknas därför i denna del.

Allvarligt fel i yrkesutövningen

Taxi Stockholm anser att staden felaktigt förkastat bolagets anbud, att staden inte har visat att Sirius gjort sig skyldig till allvarligt fel i yrkesutövningen och att förkastandet strider mot proportionalitetsprincipen.

Taxi Stockholm anför bl.a. följande.

Under 2012 uppmanade staden Sirius att ändra det sätt på vilket fakturering skedde. Utan att i och för sig acceptera stadens tolkning av avtalsvillkoren ändrade Sirius sin fakturering i enlighet med stadens önskemål. Det var ett rent kommersiellt beslut från Sirius sida att upprätthålla avtalet med staden. Mellan staden och Sirius gällde år 2010-2014 ett ramavtal avseende skolskjutsar och persontransporter (”Ramavtal 2010”) och för tiden 2004-2010 gällde ett tidigare ramavtal (”Ramavtal 2004”). Under hela giltighetstiden av Ramavtal 2004 fakturerade Sirius staden för respektive typresa i enlighet med avtalade priser. Ersättning erhöles för respektive typresa oavsett om resorna för de enskilda resenärerna samplanerades så att flera resenärer åkte

i samma fordon. Någon invändning mot faktureringen i detta avseende framfördes inte av staden. Texten var i relevanta delar i båda ramavtalen i allt väsentligt likalydande. Sirius fakturerade således under de första åren av Ramavtal 2010 staden med samma utgångspunkter som under Ramavtal 2004, till i Ramavtal 2010 avtalade priser. Sirius har inte medvetet försökt "överfakturera" staden utan har begärt ersättning på det sätt som tidigare skett och som haft stöd i Ramavtal 2010. Ramavtalet förefaller vara oklart i flera avseenden och oavsett vem av de tvistande parterna som får rätt vid en rättslig prövning måste det finnas utrymme för olika tolkningar av ett kommersiellt avtal utan att den ena eller andra tolkningen ska anses utgöra ett "allvarligt fel i yrkesutövningen" och medföra uteslutning från kommande upphandlingar. Taxi Stockholm bestrider att ingen av övriga leverantörer gjorde sig skyldig till felaktig debitering.

Även om 10 kap. 2 § 4 LOU inte kan begränsas till en viss typ av överträdelser i yrkesutövningen måste anbudsgivarnas felaktiga agerande således vara tillräckligt allvarligt och inte enbart avse triviala avtalsbrott. I EU-domstolens dom i mål C-465/11, Forposta, exemplifieras detta med att "betala löner till svart arbetskraft" och i förarbetena (prop. 2006/07:128 s. 390) ageranden i strid med miljörättsliga eller konkurrensrättsliga regler.

Taxi Stockholm ifrågasätter inte att ett avtalsbrott i och för sig kan komma att anses utgöra ett allvarligt fel i yrkesutövningen. Däremot följer av praxis att det i sådana fall måste vara fråga om avtalsbrott som i princip lett till hävning av avtalet (jfr Kammarrätten i Göteborgs dom i mål nr 2090-11). Det räcker inte med att den upphandlande enheten är missnöjd med en anbudsgivares tidigare prestation utan det måste finnas objektivt fastställbara fel som bedöms med beaktande av verksamhetens karaktär och omfattning, vad som förekommit efter det att felet begåtts och vad som med fog kan förväntas om ett nytt avtal ingås (se Kammarrätten i Jönköpings dom i mål nr 2022-12).

Sirius har gjort 764 stickprov på de resor som staden granskat och funnit att det finns felaktigheter i stadens beräkningar i så många som 736 av dessa, motsvarande 96 procent. Även om stadens tolkning av avtalsvillkoren skulle få gehör i domstol kommer sannolikt dess återkrav att vara en bråkdel av yrkat belopp. Stadens beräkningar bör ifrågasättas särskilt då staden brustit i att kontrollera beräkningarnas riktighet mot de beställningar av transporter som gjorts.

Taxi Stockholm har vidare haft fog för antagandet att staden accepterade Sirius som leverantör. Med anledning av en fråga från Taxi Stockholm till staden avseende utförandet av samma tjänster i tiden före den aktuella upphandlingen svarade staden att ”staden ser inte några hinder med att Taxi Stockholm anlitar Sirius till utförande av tjänsten gällande ensamå-kande elever som har behov av specialfordon”. Vidare ska det beaktas att Sirius är underleverantör till Taxi Stockholm och kommer således utföra transporter men inte fakturera staden. Redan av det faktum att part till det avtal som ska tecknas avseende de aktuella skoltransporterna otvetydigt kommer att vara Taxi Stockholm följer det att det är bolaget som kommer att fakturera för utförda tjänster. Någon risk för att staden återigen skulle drabbas av felaktig fakturering från Sirius sida föreligger inte. I förhållande till Taxi Stockholm strider det mot proportionalitetsprincipen att förkasta bolagets anbud med hänvisning till Sirius tidigare agerande i avtal med staden. Det påstådda felet begicks också för tre år sedan och rättades.

Staden anser att det var rätt att utesluta Taxi Stockholm ur upphandlingen och att staden har gjort sannolikt att Sirius gjort sig skyldig till allvarligt fel i yrkesutövningen. Staden anför bl.a. följande.

Under tiden 1 juli 2010 - 30 juni 2014 har staden haft ett ramavtal med Sirius avseende utförande av persontransporter. Enligt bestämmelse i avtalet skulle samplanering av resorna i möjligaste mån ske i syfte att bl.a. hålla

ner kostnaderna för staden. Vid samåkning skulle endast en framkörningsavgift debiteras och kilometerkostnaden skulle fördelas mellan de samåkande resenärerna. Under 2011 kom det staden till kännedom att Sirius fakturerade framkörningsavgift och kilometeravgift för var och en av resenärerna även i de fall det var fråga om samplanerade resor. Efter en utredning av omständigheterna påtalade staden i maj 2012 detta för Sirius och uppmanade bolaget att vidta rättelse. Sirius vidtog rättelse och fakturerade därefter i enlighet med avtalet, dvs. framkörningsavgift och kilometeravgift fördelades mellan de samåkande resenärerna. Förlängningen av avtalet skedde den 13 september 2011, dvs. innan staden uppmärksammat felaktigheterna i faktureringen. Om staden känt till felaktigheterna skulle förlängning av avtalet aldrig ha skett. När staden upptäckte dem uppmanades Sirius att vidta rättelse inom trettio dagar vid äventyr att avtalet annars skulle komma att hävas. Eftersom Sirius vidtog rättelse saknades grund för hävning av avtalet. Sirius skulle aldrig ha accepterat att vidta rättelse som innebar minskade intäkter om Sirius ansett att debiteringen skett på korrekt sätt. Sirius ersättning för exempelvis en samresa med tre resenärer i fordonet skulle efter rättelsen minska med två tredjedelar eftersom Sirius endast skulle få betalt för en framkörningsavgift och den faktiskt körda sträckan istället för, som Sirius tidigare debiterat, tre framkörningsavgifter och tre gånger kilometerkostnaden. Staden hade identiska ramavtal med tre andra taxibolag men inte någon av dessa gjorde sig skyldiga till felaktig debitering.

Om avtalet skulle tolkas så att Sirius hade rätt att ta betalt för framkörningsavgift och kilometeravgift för var och en i samresan, skulle det inte ha funnits någon anledning för staden att i upphandlingen kräva samplanering för att minska kostnaderna. Dessutom framgick det i upphandlingen att syftet med samresor var att minska stadens kostnader. I anbudet, som är en del av Ramavtalet, åtog sig Sirius att utföra slingläggning. Vad Taxi Stockholm anför om 2004 års ramavtal är inte relevant. Ramavtalet 2010 träffades efter upphandling enligt LOU och en tolkning av avtalet får inte ske utifrån något

som inte var förutsatt i upphandlingen. Vidare definierar Ramavtalet inte enbart tre typer av persontransporter. Prislistan anger inte något om ”tytpresa” och anger inte heller att priset avser en resenär i fordonet. Begreppet tytpresa användes i upphandlingen som föregick Ramavtalet för att anbudsgivaren skulle lämna pris på tre typer av resor som sedan skulle ligga till grund för utvärderingen.

Staden har utrett omfattningen av den felaktiga debiteringen och konstaterat att Sirius under tiden 1 juli 2010 - 15 maj 2012 debiterat och staden betalat knappt 11 miljoner kronor mer för tjänsten än vad staden enligt ramavtalet skulle betala. Staden har framställt krav mot Sirius och parterna har fört förlikningsförhandlingar som inte lett till någon uppgörelse. Staden har därför lämnat in en stämningsansökan mot Sirius. Det är inte riktigt att det finns felaktigheter i stadens beräkningar. Stadens material omfattar 50 000 rader i Excel och det går inte att dra några slutsatser av de stickprov Sirius gjort.

Svaret som Taxi Stockholm åberopar till stöd för att bolaget haft fog för att tro att Sirius skulle accepteras som underleverantör av staden är taget i sitt sammanhang och avser en helt annan upphandling. Det gällde en direktupphandling av ensamåkande elever som genomfördes i december 2014. På en fråga från Taxi Stockholm accepterade staden att Sirius anlidades som underleverantör för utförande av de transporter som kräver specialfordon. Det var aldrig fråga om att Taxi Stockholm hade behov av Sirius tekniska system inklusive administration och fakturering, som är fallet i den nu aktuella upphandlingen. Att staden hade kunnat acceptera Sirius som underleverantör avseende utförandet av själva transportererna innebär inte att Taxi Stockholm kunnat räkna med att staden skulle acceptera Sirius som underleverantör också för att utföra administrationen. I aktuell upphandling har Taxi Stockholm åberopat Sirius för dess tekniska system och administration. Det Sirius åtar sig enligt fullgörandegarantin är att samarbeta med

Taxi Stockholm gällande administration och trafikledning. Att administrationen inte skulle innefatta fakturering framgår inte av åtagandet eller av anbudet i övrigt. Det saknar vidare betydelse om fakturorna är tänkta att ställas ut med Taxi Stockholm som avsändare.

Av EU-domstolens dom i mål C-465/11, Forposta, framgår att begreppet allvarligt fel i yrkesutövningen omfattar alla felaktiga ageranden som inverkar på den ifrågavarande aktörens trovärdighet i professionellt avseende. Att överfakturera i ett avtalsförhållande och inte visa någon vilja att återbetala det överfakturerade beloppet måste anses vara ett sådant allvarligt fel i yrkesutövningen som leder till uteslutning från en upphandling. Det är helt uteslutet för staden att acceptera administrativ kapacitet, inkluderande fakturering, från Sirius som felfakturerat staden för 11 miljoner kronor och inte visat någon ambition att komma fram till en lösning.

Förvaltningsrätten konstaterar inledningsvis att det är den upphandlande myndigheten som har bevisbördan för att leverantören har gjort sig skyldig till ett allvarligt fel i yrkesutövningen. Några närmare anvisningar om vilket beviskrav som ska gälla, eller om vilka bevismedel som får användas, finns inte. Att det inte fordras en lagakraftvunnen dom för att slå fast att det har begåtts fel i yrkesutövningen framgår av EU-domstolens dom i mål C-465/11, punkt 28 (Forposta). Den omständigheten att det för närvarande pågår en civilrättslig tvist mellan staden och Sirius i anledning av parternas tidigare avtalsförhållanden påverkar alltså inte bedömningen i detta mål.

Högsta förvaltningsdomstolen har uttalat att det för uteslutning sammantaget bör vara tillräckligt att den upphandlande myndigheten gör sannolikt att leverantören gjort sig skyldig till allvarligt fel i yrkesutövningen, med tanke på den upphandlande myndighetens intresse av att inte behöva sluta avtal med oseriösa aktörer och andra leverantörers intresse av att kunna konkurrera på lika villkor (se HFD 2013 ref. 61).

Av rättspraxis framgår att begreppet ”allvarligt fel i yrkesutövningen” omfattar alla felaktiga ageranden som inverkar på den ifrågavarande aktörens trovärdighet i professionellt avseende (C-465/11, Forposta, punkt 27). Överdebitering har ansetts vara ett sådant allvarligt fel i yrkesutövningen som gör att en upphandlande myndighet får utesluta en leverantör från en upphandling (jfr Kammarrätten i Jönköpings domar i mål nr 982-13 samt mål nr 4211-08).

Förvaltningsrätten anser mot denna bakgrund att om det med tillräcklig bevisstyrka kommit fram att Sirius tidigare överdebiterat staden, har staden haft rätt att förkasta Taxi Stockholms anbud i nu aktuell upphandling. Bedömningen i detta mål tar sikte på förhållandena vid tidpunkten för uteslutningsbeslutet.

Staden påstår att Sirius har överdebiterat staden i tidigare avtalsförhållande gällande skolskjutsar och persontransporter. Till stöd för detta har staden bl.a. hänvisat till en egen revision av fakturor från Sirius omfattande mer än 50 000 rader i Excel och en redogörelse för ett antal konkreta fall. Taxi Stockholm har bl.a. invänt att aktuell revision innehåller ett antal felaktigheter och att ett eventuellt återkrav därför kommer vara en bråkdel av yrkat belopp. Enligt förvaltningsrättens mening har staden med lämnade uppgifter och det omfattande utredningsmaterialet gjort sannolikt att Sirius har gjort sig skyldig till allvarligt fel i yrkesutövningen genom överdebitering. Domstolen fäster i sin bedömning vikt vid att den debitering som ifrågasätts rör betydande belopp och att staden uttalat att de inte hade förlängt avtalet med Sirius om de känt till felaktigheterna. Taxi Stockholms invändningar ändrar inte denna bedömning.

Nästa fråga förvaltningsrätten ska ta ställning till är om det varit oproportionerligt att utesluta Taxi Stockholm från upphandlingen på så sätt som bolaget anfört. Förvaltningsrätten kan konstatera att det av den i målet aktuella

fullgörandegarantin inte kan utläsas att Sirius enbart ska utföra transporter åt Taxi Stockholm utan Sirius åtar sig att ansvara för såväl trafikledning som administration. Inte heller i övrigt, av vare sig fullgörandegarantin eller Taxi Stockholms anbud, framgår det att fakturering inte ingår i Sirius administrativa åtaganden. Staden får därmed anses ha haft fog för sin bedömning att Taxi Stockholm kommer anlita Sirius för att fakturera staden. Vad gäller frågan om hur långt bakåt i tiden eventuella misskötsamheter kan beaktas konstaterar förvaltningsrätten att ledning bör kunna hämtas från praxis rörande tillämpning av 10 kap. 2 § 3 LOU, dvs. uteslutning på grund att leverantören genom lagakraftvunnen dom är dömd för brott avseende yrkesutövningen. Högsta förvaltningsdomstolen har i avgörandet RÅ 2010 ref. 79 funnit att det var proportionellt att utesluta en leverantör vars företrädare begått brott i yrkesutövningen då det gått ca fem år från det att det senaste brottet begicks till dess att tiden för att lämna anbud gick ut. Mot bakgrund av det ovan anförda, och då förvaltningsrätten inte heller finner det visat att Taxi Stockholm haft fog för att anta att staden accepterade Sirius som underleverantör, kan det inte anses strida mot proportionalitetsprincipen att utesluta Taxi Stockholm från upphandlingen. Att Sirius vidtagit rättelse förändrar inte denna bedömning.

Sammantaget saknas det således skäl att ingripa mot upphandlingen med stöd av LOU även i denna del. Vad Taxi Stockholm i övrigt har anfört medför ingen annan bedömning.

Teknisk och yrkesmässig kapacitet

Taxi Stockholm anser att bolaget självständigt uppfyller kvalificeringskraven och anför bl.a. följande. Det finns inte något bestämt krav på antalet fordon i upphandlingen. Den fordonskapacitet som Taxi Stockholm redovisat i anbudet överstiger med råge den som är nödvändig för att utföra uppdraget åt staden och ett bortfall av en mindre del av fordonskapaciteten ska därmed inte medföra att kvalificeringskraven inte är uppfyllda. Dessutom

medger punkt 2.5 i anbudsförfrågan att fordonskapaciteten uppfylls vid ett senare tillfälle än vid anbudets utvärdering.

Staden anser inte att Taxi Stockholm självständigt uppfyller kravet på teknisk och yrkesmässig kapacitet och anför bl.a. följande. I punkt 2.5 i förfrågningsunderlaget ställs vissa krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet. Vidare skulle en beskrivning gällande omfattning av tidigare genomförda uppdrag av motsvarande eller liknande slag bifogas anbud. För den efterfrågade beskrivningen i punkt 2.5 i förfrågningsunderlaget hänvisade Taxi Stockholm till bilaga 10, Erfarenhet och referenser. På sidan 4 i bilagan beskrivs bl.a. Sirius resurser. I punkt 2.6, Åberopande av annans kapacitet, angav Taxi Stockholm att kapacitet från Sirius åberopades. Till styrkande av att Taxi Stockholm förfogade över Sirius resurser bifogades en fullgörande garanti där åtagandena avseende administration och trafikledning garanterades av Sirius. I bilaga 10 är det Sirius erfarenheter som beskrivs.

Förvaltningsrätten anser att vad som kommit fram i målet inte ger stöd för att det uppställda obligatoriska kravet på teknisk och yrkesmässig kapacitet har varit uppfyllt av Taxi Stockholm självständigt. Vad Taxi Stockholm har anfört om fordonskapaciteten medför ingen annan bedömning. Mot denna bakgrund har staden således haft fog för att inte utvärdera Taxi Stockholms anbud även utan åberopad kapacitet från Sirius. Skäl för ingripande med stöd av LOU saknas också i denna del.

Slutsats

Sammanfattningsvis finner förvaltningsrätten att Taxi Stockholm inte har visat att det finns förutsättningar för ingripande mot upphandlingen enligt 16 kap. 6 § LOU. Ansökan om överprövning ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Detta avgörande kan överklagas. Information om hur man överklagar finns i bilaga (DV 3109/1A LOU).

Eva Gullfeldt

Rådman

Anna Brantberger har föredragit målet.



SVERIGES DOMSTOLAR

HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Stockholm. **Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.**

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

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

För att ett överklagande ska kunna tas upp i kammarrätten fordras att **prövningstillstånd** meddelas. Kammarrätten lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står förvaltningsrättens beslut fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla

1. Klagandens person-/organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer till bostaden och mobiltelefon. Adress och telefonnummer till klagandens arbetsplats ska också anges samt eventuell annan adress

där klaganden kan nås för delgivning. Om dessa uppgifter har lämnats tidigare i målet – och om de fortfarande är aktuella – behöver de inte uppges igen. Om klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-postadress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges. Om någon person- eller adressuppgift ändras, ska ändringen utan dröjsmål anmälas till kammarrätten.

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

Adressen till förvaltningsrätten framgår av domen/beslutet.

I vissa mål får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens dom eller beslut har löpt ut. Detta gäller mål om överprövning enligt:

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

I de flesta fall får avtal slutas när tio dagar har gått från det att rätten avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut. I vissa fall får avtal slutas omedelbart. Ett överklagande av rättens avgörande får inte prövas sedan avtal har slutits. Fullständig information finns i 16 kapitlet i de ovan angivna lagarna.

Behöver Ni fler upplysningar om hur man överklagar kan Ni vända Er till förvaltningsrätten.