



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN**  
**I FALUN**  
Föredragande  
Matilda Skogberg

**DOM**  
2020-03-18  
Meddelad i Falun

Mål nr  
555-20

**SÖKANDE**

Züblin Scandinavia AB, 556671-6378

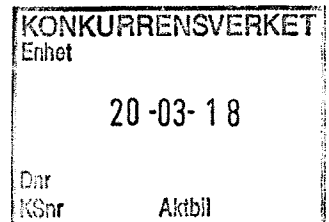
Ombud: Advokat Magnus Myrbäck och biträdande jurist Alexandre Toledo  
Advokatfirman Lindahl KB  
Box 1214  
251 12 Helsingborg

**MOTPART**

Trafikverket  
781 89 Borlänge

**SAKEN**

Offentlig upphandling



**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.

Dok.Id 275574

**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**

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

### **BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.**

Trafikverket gör en upphandling av totalentreprenad för utförande av reinvestering trängselskatt i Stockholm inom Stockholms kommun, Stockholms län (CTM ID 229654). Upphandlingen genomförs genom ett förhandlat förfarande enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, LOU.

**Züblin Scandinavia AB** (Züblin) ansöker om överprövning och yrkar i första hand att upphandlingen ska göras om och i andra hand att upphandlingen ska rättas på så sätt att kravet på att referensobjekt ska ha varit i produktion/drift i tolv månader stryks som kvalificeringskrav. Züblin anför i huvudsak att kravet på att referensobjekt ska ha varit i produktion/drift i tolv månader strider mot proportionalitetsprincipen och mot 15 kap. 11 § LOU. Züblin avser att delta i upphandlingen och har ett intresse av att tilldelas kontraktet. Züblin uppfyller ställda krav på teknisk kapacitet med undantag för att tidigare system inte har varit i drift i tolv månader. Genom nu uppställt krav bortfaller Züblins möjlighet att delta i upphandlingen. Züblin lider därmed skada till följd av upphandlingsfelet.

**Trafikverket** anser att ansökan ska avslås och anför i huvudsak att kravet är proportionerligt och förenligt med 15 kap. 11 § LOU.

### **SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET**

#### **Utgångspunkter för förvaltningsrättens prövning**

I mål om överprövning enligt LOU gäller som huvudprincip att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart och tydligt sätt ska ange vilka omständigheter denne grundar sin talan på (RÅ 2009 ref. 69). Av 20 kap. 6 § LOU följer att det förvaltningsrätten har att pröva är om det på grundval av vad Züblin anför är visat att Trafikverket har brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LOU och att detta har medfört att Züblin har lidit eller kan komma att lida

skada. De grundläggande principerna framgår av 4 kap. 1 § LOU och innebär att upphandlande myndighet ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, genomföra upphandlingar på ett öppet sätt samt iaktta principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet.

### Upphandlingsdokumenten

I punkt AFB.522 i anbudsinvitan anges bl.a. följande

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

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

Anbudssökanden ska inge minst två (2) och max fem (5) referensobjekt. Referensobjekten ska innehålla en detaljerad beskrivning som visar att nedanstående krav är uppfyllda. Ett och samma referensobjekt kan användas för uppfyllande av både Del 1 och Del 2, men då ska ett andra referensobjekt inges som minst uppfyller Generella krav.

**Generella krav** på referensobjekt (system) är följande:

- Ska vara i produktion/kommersiell drift, och således generera underlag för avgifts-/skatteintäkter. Teststationer, utvecklingsprojekt, ej driftsatta system eller liknande är således inte accepterade som referensobjekt. Om del av objektet är i produktion/kommersiell drift kan den delen användas som referensobjekt. Detta under förutsättning att den delen uppfyller alla krav som gäller för referensobjekt.
- Ska ha varit i produktion/kommersiell drift i minst 12 månader innan sista dag för inlämnande av anbudsansökan.

Anbudssökande ska lämna in intyg om att referensobjekten har utförts på ett tillfredsställande sätt med hänsyn till yrkeskunnskap, effektivitet, erfarenhet och tillförlitlighet.

Intyg ska vara undertecknat av en person som är behörig representant för beställare av uppdraget, som ska vara annan än anbudssökanden, med god insyn i hur uppdraget har genomförts. Av intyget ska vidare framgå vem beställare av uppdraget är inklusive kontaktuppgifter till representanten (telefon och e-post), se svarsblankett som tillhandahålls i upphandlingssystemet. Svarsblankett ska användas.

### Strider AFB.522 mot transparens- och proportionalitetsprincipen?

*Vad Züblin anför*

Upphandlingen genomförs som ett förhandlat förfarande. En förutsättning för förfarandets tillåtlighet är att det inte finns etablerade lösningar på marknaden som medger att den upphandlande myndigheten genomför ett ordinärt upphandlingsförfarande. Det kan redan av det skälet ifrågasättas om ett krav på att tidigare system ska ha varit i drift en viss tid är ett lämpligt eller effektivt sätt att avgöra om en leverantör har erforderlig teknisk kapacitet.

Det uppställda kravet saknar även materiellt innehåll eftersom det inte framgår om någon viss egenskap, kvalitet, prestanda eller annat mått ska uppfyllas under den tid som referenssystem ska ha varit i drift. Kravet kan på det sättet sägas vara "tomt" och därmed inte ägnat att ge Trafikverket ledning för att avgöra leverantörens tekniska förmåga att fullgöra kontraktet på ett tillfredsställande sätt. Det kan därför ifrågasättas om kravet är lämpligt eller effektivt för att avgöra om en leverantör har erforderlig teknisk kapacitet.

För bedömningen av frågan om det finns något mindre ingripande alternativ är det av relevans att det finns ett mycket begränsat antal leverantörer som kan leva upp till kvalificeringskravet. Kravet blir därmed mycket ingripande och motverkar det grundläggande kravet för all upphandling att tillvarata konkurrensen på marknaden. I vart fall är, vid en intresseavvägning, den negativa effekt som kravet har på konkurrensen inte motiverad i förhållande till syftet med upphandlingen då kravet riskerar att utestänga kvalificerade anbudsgivare. Kravet står därmed inte i proportion till syftet att avgöra potentiella leverantörers tekniska kapacitet.

*Vad Trafikverket anför*

Trafikverket ställer sig frågande till att kravet skulle vara "tomt" och inte ger verket någon ledning för att avgöra teknisk förmåga. Om en leverantör tidigare har byggt trängselskattesystem som varit i produktion/drift minst tolv månader ger det enligt Trafikverket god ledning i fråga om förmågan att bygga ett till sådant system som klarar varierande förhållanden.

Syftet med kravet är att det nya trängselskattesystemet i Stockholm ska fungera i praktiken, inte bara i teorin, i en verklig miljö där förhållandena förändras under året. Systemet ska fungera från första dagen och får inte innehålla några konstruktionsbriser såsom buggar och andra barnsjukdomar, som upptäcks när systemet redan är i produktion. Tekniken måste fungera

utomhus i Stockholm med väldigt varierade väderförhållanden, allt ifrån snöoväder till bitande kyla och heta sommardagar. Systemet ska bl.a. kunna hantera dygnets alla timmar med mörker och olika ljusförhållanden och varierande solinstrålning. Det ska kunna hantera alla förekommande hastigheter, från krypkörning och köbildning till motorvägsfart. Det ska kunna anpassa sig efter variationer i omgivningen, som torra eller våta reflekterande vägytor eller pågående vägarbeten. Det ska kunna hantera olika körmönster som vägrenskörning, omkörningar, filbyten och annat. För att detta ska fungera under årets alla månader och väder ställs utomordentligt stora krav på systemets kvalitet, precision, robusthet, stabilitet och förutsebarhet.

Det säkraste sättet att fastställa att leverantören förfogar över mogen och väl beprövad teknik är genom tidigare levererade system som använts i praktiken. Tiden har bestämts till minst tolv månader eftersom många brister upptäckts under det första året samtidigt som det ger en variation av väderförhållanden. Kravet har begränsats till ett års produktion/drift trots att en längre period hade gett större kännedom om tekniken och brister som behöver åtgärdas samt att vädret ett åt kan ha varit ovanligt mildt.

I det fall där den automatiserade identifieringen inte fungerar granskas inpasseringen manuellt vilket är dyrt. Om systemet misslyckas med att överhuvudtaget detektera t.ex. 10 % av inpasserande fordon skulle det innebära 180 miljoner kronor i utebliven skatt. Konsekvenser av att systemet visar sig fungera dåligt är alltså mycket allvarliga i form av höga kostnader och uteblivna skatteintäkter för staten samt godtycklighet rörande vem som beskattas. Trafikverket är medvetet om att antalet leverantörer i branschen är litet och har inget intresse av att begränsa konkurrensen i onödan. De negativa konsekvenserna av ett dåligt fungerande trängselskattesystem överväger dock både andra leverantörers intresse av att

få lämna anbud och Trafikverkets intresse av att kunna sänka priset genom konkurrens.

*Vad Züblin anför*

Kravets utformning som kvalificeringskrav synes syfta till att användas som underlag till bedömning av funktioner som inte framgår av upphandlingsdokumenten. Ansökningsinbjudan konkretiserar inte något krav som tar sikte på förekomsten av buggar, att referensobjekten ska klara av snöoväder eller andra varierade väderförhållanden eller förekomsten av vägarbeten eller andra variationer i trafikmiljön. För det fall Trafikverket har för avsikt att utvärdera dessa faktorer är det oklar såväl vad den materiella kravnivån skulle vara samt hur Trafikverket har för avsikt att kontrollera detta. För det fall Trafikverket inte avser att separat kontrollera dessa faktorer utan menar att det skulle framgå endast av den omständighet att ett referensobjekt rent faktiskt har varit i drift i tolv månader kan konstateras att detta inte är ägnat att verifiera att systemet saknar buggar samt att det fungerar i snöoväder vid vägarbeten eller andra variationer i trafikmiljön. Det uppställda kravet skulle underkänna ett buggfritt referensobjekt i drift under tio månader i jämförbara väderförhållanden och med god förmåga att fungera vid vägarbeten eller andra variationer i trafikmiljön men godkänna ett icke buggfritt referensobjekt i drift i tolv månader under helt andra väderförhållanden där det inte förekommit vägarbeten eller andra variationer i trafikmiljön. Trafikverket har gett sig självt ett bedömningsutrymme som inte kan förutses eller kontrolleras vilket gör att upphandlingen brister i transparens på ett sådant sätt att upphandlingen bör göras om.

Kravet på att referensobjekten ska ha varit i produktion/kommersiell drift i minst tolv månader verifierar inte att de syften Trafikverket nu säger sig vilja uppnå är uppfyllda. Kravet har en snedvridande effekt, då leverantörer som inte har erfarenhet av system som klarar de särskilda förhållanden som

råder i Skandinavien kan kvalificeras medan leverantörer som har sådan erfarenhet utesluts. Kravet är inte heller i andra avseenden ägnat att säkerställa att det system en kvalificerad leverantör kan komma att leverera uppfyller uppgivna syften. Kravet i fråga är således varken lämpligt eller effektivt.

Det är relativt enkelt att hitta exempel på mindre ingripande, och mer effektiva alternativ att uppnå eftersträlvade syften, som t.ex. att i den tekniska specifikationen uppställa krav på att systemet endast får ha en viss förekomst av buggar eller att det ska ha förmåga att klara vissa väderförhållanden eller förändringar i trafikmiljön.

*Förvaltningsrättens bedömning*

Züblin har gjort gällande att kravet utformats i strid med transparensprincipen eftersom det inte framgår vilka kravnivåer som ställts upp avseende förekomsten av buggar och referensobjektens förmåga att klara av varierade förhållanden eller hur Trafikverket avser att kontrollera detta.

Förvaltningsrätten konstaterar att det är skillnad mellan kravet som ställts upp på att referensobjekt ska ha varit i produktion/kommersiell drift och orsaken till att den upphandlande myndigheten valt att ställa kravet. Förvaltningsrätten anser inte att det faktum att själva syftet med kravet inte uttryckligen framgår av anbudsinbjudan medför att kravet är utformat i strid med transparensprincipen. Det har tydligt framgått av upphandlingsdokumenten vad som krävs för att referensuppdragen ska vara godkända och Züblin har inte anfört omständigheter som visar att andra omständigheter än dessa beaktats vid utvärderingen av referensobjekten. Kravet är således inte utformat i strid med transparensprincipen.

Züblin har även gjort gällande att kravet är utformat i strid med proportionalitetsprincipen. En proportionalitetsprövning sker vanligen i tre

steg. Det första innefattar frågan om åtgärden är ägnad att tillgodose det avsedda ändamålet. Det andra steget utgörs av en prövning av om den är nödvändig för att uppnå det avsedda ändamålet. Till sist bedöms om den fördel som det allmänna vinner står i rimlig proportion till den skada som åtgärden förorsakar berörda enskilda intressen (se HFD 2016 ref 37).

Förvaltningsrätten har således först att ta ställning till om kravet är ägnat att tillgodose det avsedda ändamålet. Trafikverket har gjort gällande att ändamålet med det aktuella kravet att anbudsgivarna ska ha erfarenhet av att leverera system som fungerar i praktiken i en verklig miljö där förhållandena varierar. Züblin har gjort gällande att valet av förfarande medför att kravet är olämpligt, att kravet är materiellt tomt samt att det faktum att referenssystemen varit i drift en viss tid inte verifierar att systemet saknar buggar eller fungerar i varierande väder- och trafikförhållanden. Förvaltningsrätten anser inte att valet av förfarande i sig kan medföra att det aktuella kravet är olämpligt. Av upphandlingsdokumenten framgår att anbudet ska innehålla ett intyg på att referensuppdraget utförts på ett tillfredsställande sätt med hänsyn till yrkeskunnande, effektivitet erfarenhet och tillförlitlighet undertecknat av behörig representant för beställaren av referensuppdraget. Förvaltningsrätten anser mot bakgrund av detta att kravet inte är tomt på så sätt som Züblin har anfört. Kravet får vidare anses vara ägnat att tillgodose det avsedda ändamålet eftersom det faktum att referenssystemet varit i bruk under tolv månader medför att referenssystemet utsatts för varierande väder- och trafikförhållanden och det funnits tid att upptäcka och åtgärda buggar och liknande.

Förvaltningsrätten har därefter att ta ställning till om kravet är nödvändigt för att uppnå det avsedda ändamålet. Trafikverket har gjort gällande att det krävs utomordentligt stora krav på systemet för att det ska fungera under de förhållanden som är aktuella samt att det säkraste sättet att fastställa att



leverantören förfogar över väl beprövad teknik är genom tidigare levererade system som använts i praktiken. Vidare har kravet begränsats till ett års produktion/drift trots att en längre period hade gett större kännedom om tekniken och utsatt systemet för större variationer i väder. Züblin har gjort gällande att det finns ett mycket begränsat antal leverantörer som kan leva upp till kravet samt att det är relativt enkelt att hitta exempel på mindre ingripande alternativ för att uppnå det eftersträvade syftet, t.ex. att ställa krav på det system som upphandlas i den tekniska specifikationen. Förvaltningsrätten konstaterar att det är skillnad mellan krav som ställs på teknisk och yrkesmässig kapacitet för att säkerställa att den leverantör som antas har önskad erfarenhet och de krav som ställs på tjänsten eller varan som är föremål för upphandlingen för att säkerställa att beställaren får det som önskas. Att ställa krav på det system som upphandlas säkerställer således inte att den leverantör som antas har önskad teknisk och yrkesmässig kapacitet. Mot bakgrund av att höga krav ställs på att systemet som upphandlas ska fungera i varierande väder- och trafikförhållanden får kravet på anbudsgivarnas tekniska och yrkesmässiga kapacitet anses vara nödvändiga för att uppnå det avsedda ändamålet. Att det potentiella antalet leverantörer kan anses vara begränsat medför ingen annan bedömning.

Förvaltningsrätten har slutligen att ta ställning till om den fördel som det allmänna vinner står i rimlig proportion till den skada som åtgärden förorsakar Züblin. Trafikverket har gjort gällande att ett system som inte fungerar som det ska medför stora kostnader och uteblivna skatteintäkter samt godtycklighet vid beskattning. Züblin har gjort gällande att kravet utestänger kvalificerade anbudsgivare. Förvaltningsrätten anser att vikten av att upprätthålla ett fungerande system för trängselskatt är hög. Vidare får de konsekvenser som uppstår för Trafikverket i fall det upphandlande systemet inte fungerar som det ska anses vara större än Züblins intresse av att delta i upphandlingen.

Förvaltningsrätten gör sammantaget bedömningen att Züblin inte har anfört omständigheter som medför att kravet är utformat i strid med proportionalitetsprincipen.

**Är kravet i AFB.522 utformat i strid med 15 kap. 11 § LOU?**

*Vad Züblin anför*

Av LOU, förarbetena till LOU, Europaparlamentet och rådets direktiv 2014/24/EU (LOU-direktivet) samt rättspraxis framgår klart att krav på utredning avseende leverantörs tekniska kapacitet endast får ställas i enlighet med vad som framgår av 15 kap. 11 § LOU. Den utredning som får begäras ska styrka att tidigare kontrakt utförts på ett tillfredsställande sätt eller med andra ord att resultatet av tidigare leveranser har svarat mot de krav som ställts upp. Det är inte inom ramen för 15 kap. 11 § LOU tillåtet att begära utredning som tar sikte på att en tidigare leverans av ett system ska ha varit i drift under någon viss tidsperiod. Kammarrätten i Stockholm har i mål 6528-10 funnit att ett visst krav på uppdragens varaktighet är oförenligt med bestämmelserna i LOU. Trafikverket har i upphandlingen begärt bevisning som går ut på att styrka att referensobjektet ska ha varit i produktion/kommersiell drift i minst tolv månader. Utredningen Trafikverket har begärt för styrkande av leverantörens tekniska kapacitet är således inte förenligt med den utredning som får begäras enligt 15 kap. 11 § LOU.

*Vad Trafikverket anför*

Kravet är förenligt med 15 kap. 11 § LOU. Mål 6528-10 gällde pågående uppdrag. Kammarrätten ansåg att det saknades utrymme att kräva att uppdraget skulle ha pågått viss tid. Kravet på produktion/kommersiell drift i minst tolv månader gäller emellertid inte tiden för någon tjänst utan istället själva det levererade systemet i produktion/kommersiell drift. Kravet är alltså inte ett krav på att något uppdrag ska ha pågått i minst tolv månader, utan det är ett krav på att de åberopade referenssystemen faktiskt fungerat som tänkt

vilket inte går att bedöma innan de varit i produktion/drift i minst tolv månader.

*Förvaltningsrättens bedömning*

Förvaltningsrätten noterar inledningsvis att 15 kap. LOU inte reglerar vilka kvalificeringskrav som får ställas utan endast rör egen försäkran och vilken utredning som får begäras in från leverantörer. Vilka kvalificeringskrav som får ställas regleras i 14 kap. LOU.

I 14 kap. 1 § LOU anges bl.a. att en upphandlande myndighet får ställa krav på att leverantören ska vara kvalificerad i vissa avseenden. Kraven får endast avse behörighet att utöva yrkesverksamhet, ekonomisk och finansiell ställning samt teknisk och yrkesmässig kapacitet. De krav som myndigheten ställer ska vara lämpliga för att säkerställa att leverantören har den rättsliga och finansiella förmåga och den tekniska och yrkesmässiga kapacitet som krävs för att utföra det kontrakt som ska tilldelas. Alla krav ska ha anknytning till det som ska anskaffas och stå i proportion till detta. I 14 kap. 5 § anges att ett krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet får innebära att leverantören ska förfoga över nödvändiga personalresurser och tekniska resurser samt ha sådan erfarenhet som behövs för att kontraktet ska kunna fullgöras enligt en ändamålsenlig kvalitetsstandard.

I 15 kap. 6 § LOU anges att den utredning en upphandlande myndighet får begära att leverantören ska lämna in till myndigheten anges i 7–15 §§ och att denna utredning bl.a. ska visa att leverantören uppfyller tillämpliga kvalificeringskrav enligt 14 kap. 1–5 §§. I 15 kap. 11 § LOU 1 p. anges att en upphandlande myndighet får begära utredning av en leverantörs tekniska kapacitet i form av en förteckning över genomförda byggtreprenader under högst de fem senaste åren, åtföljda av intyg om att de viktigaste byggtreprenaderna har utförts på ett tillfredsställande sätt.

Av förarbetena till LOU (se prop. 2015/16:195 s. 754) framgår att en upphandlande myndighet är förhindrad att kräva att leverantörer ska lämna in annan utredning än den som särskilt räknas upp i artiklarna 60 och 62 i LOU-direktivet. Om direktivets bestämmelser om bevismedel inte tillåter att för det uppställda kravet relevant utredning begärs in är det rimligt att anta att kravet inte kommer att ställas upp. Vidare anges (se prop. 2015/16:195 s. 775) att artikel 60.4 i LOU-direktivet reglerar utredning avseende teknisk kapacitet, att den bevisning som räknas upp är uttömmande samt att denna uppräknings direkt överförs till lagtexten.

Den upphandlande myndigheten får således ställa krav på leverantörernas tekniska och yrkesmässiga kapacitet så länge kraven har anknytning till det som ska anskaffas och står i proportion till detta. Förvaltningsrätten anser inte att det aktuella kravet är utformat på så sätt att det som kravställts är referensuppdragets löptid på så sätt som är frågan i Kammarrätten i Stockholms mål 6528-10. Det som kravställts är istället att referensuppdragen ska omfatta system som varit i produktion/kommersiell drift i minst tolv månader. Detta är att likställa med krav på referensuppdragets art, omfattning eller värde vilket är vanligt förekommande i upphandlingar. Förvaltningsrätten anser inte att Züblin anfört omständigheter som visar att det aktuella kravet står i strid med 14 kap. LOU. Förvaltningsrätten anser heller inte att Züblin anfört omständigheter som visar att den utredning som Trafikverket har begärt in avseende referensuppdragen går utöver vad som är tillåtet enligt 15 kap. LOU. Züblin har således inte visat att kravet i AFB.522 formulerats i strid med bestämmelserna i LOU.

### **Sammanfattning**

Förvaltningsrätten finner sammanfattningsvis att Züblin inte visat att Trafikverket agerat i strid med någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LOU när man utformat

upphandlingsdokumenten. Det föreligger således inte skäl för ingripande enligt LOU och Züblins ansökan om överprövning ska därför avslås.

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

Hanna Berglund  
rådman



## Hur man överklagar

FR-05

Den som inte är nöjd med förvaltningsrättens beslut kan överklaga. Här framgår hur det går till.

Närmare regler finns i den lag som gäller för målet, se rutan längst ner på nästa sida för hänvisningar.

### Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Tiden räknas oftast från den dag som ni fick del av beslutet. I vissa fall räknas tiden i stället från beslutets datum. Det gäller om beslutet avkunnades vid en muntlig förhandling, eller om rätten vid förhandlingen gav besked om datum för beslutet.

För myndigheten räknas tiden alltid från beslutets datum.

Observera att överklagandet måste ha kommit in till domstolen när tiden går ut.

#### Vilken dag går tiden ut?

Sista dagen för överklagande är samma veckodag som tiden börjar räknas. Om ni exempelvis fick del av beslutet måndagen den 2 mars går tiden ut måndagen den 23 mars.

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

### Tänk på detta i mål om överprövning av upphandling

I vissa fall kan myndigheten ingå avtal efter 10 dagar från det att domstolen avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut, och i vissa fall får myndigheten ingå avtal omedelbart. Efter att avtal har slutits får kammarrätten inte överpröva upphandlingen. Detta gäller alltså även om tiden för överklagande fortfarande gäller.

### Gör så här

1. Skriv förvaltningsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför ni tycker att beslutet ska ändras. Tala om vilken ändring ni vill ha och varför ni tycker att kammarrätten ska ta upp ert överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis ni vill hänvisa till. Förklara vad ni vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.  
Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå er: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.  
Om ni har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skicka eller lämna in överklagandet till förvaltningsrätten – adressen finns i beslutet.

### Vad händer sedan?

Förvaltningsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att beslutet gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar förvaltningsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till kammarrätten.

Har ni tidigare fått brev genom förenklad delgivning kan även kammarrätten skicka brev på detta sätt.

### Prövningstillstånd i kammarrätten

När överklagandet kommer in till kammarrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Kammarrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att förvaltningsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om förvaltningsrätten dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rätts-tillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om ni *inte* får prövningstillstånd gäller det överklagade beslutet. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt ni vill föra fram.

### Vill ni veta mer?

Ta kontakt med förvaltningsrätten om ni har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i beslutet.

Mer information finns på [www.domstol.se](http://www.domstol.se).

För fullständig information, se:

- lag (2016:1145) om offentlig upphandling, 20 kap.
- lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, 20 kap.
- lag (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet, 16 kap.
- lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner, 16 kap.
- lag (2016:1145) om offentlig upphandling, 20 kap.
- lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorn, 20 kap.

