



**SÖKANDE**

Buss i Väst AB, 556446-9343

Gårdatorget 1  
281 83 Göteborg

Ombud: Advokaterna Kaisa Adlercreutz och Joel Gustafsson

MAQS Law Firm Advokatbyrå AB

Box 11918  
404 39 Göteborg

**MOTPART**

Region Skåne, 232100-0255

291 89 Kristianstad

Ombud: Advokat Herman Ehrenstjärna Sahlin

Advokatfirman Lindmark Welinder AB

Kungsgatan 2c  
223 50 Lund

**SAKEN**

Överprövning enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF)

---

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår Buss i Väst AB:s yrkande om ingripande enligt LUF.

---

## BAKGRUND

Region Skåne genomför, genom sin förvaltning Skånetrafiken, en upphandling av busstrafik (Busstrafik 2013, dnr 414/2012 018) med förhandlat förfarande. Upphandlingen omfattar fyra trafikuppdrag (Hässleholm stad och region, Nordväst 2014, Landskrona stad samt Österlen Tomelilla). Enligt tilldelningsbeslut den 13 november 2013 ska avtal avseende busstrafik för Trafikuppdrag Österlen Tomelilla tilldelas Veolia Transport Sverige AB.

**Buss i Väst AB** (nedan BiVab) ansöker om överprövning av upphandlingen avseende Trafikuppdrag Österlen Tomelilla och yrkar att upphandlingen ska göras om.

**Region Skåne** (nedan Skånetrafiken) motsätter sig bifall till ansökan.

## PARTERNAS TALAN

### **BiVab:**

Förfrågningsunderlaget, i synnerhet vad gäller utvärderingsmodellen och Skånetrafikens tillämpning av densamma, är inte tillräckligt förutsebart och transparent. I punkt 10.3.1 i Huvudtexten anges de kriterier som ingår i utvärderingen. Dessa anges även som delkriterier och underkriterier. Bedömningen sker sedan enligt den poängskala som beskrivs i punkt 10.3.2. Det finns däremot ingen vägledning för vad som ger en viss poäng avseende en viss specifik frågeställning. Det framgår inte av kriterierna vad som ska ligga till grund för bedömningen av anbuden. Inte heller framgår det vad som krävs för att ett anbud ska kunna få en viss poäng, utan det anges endast i allmänna ordalag att det bästa anbudet får fem poäng. Utvärderingsmodellen är alltför otydligt formulerad och det finns en över-

hängande risk för skönsmässiga och godtyckliga bedömningar som i sin tur leder till att anbudet inte kan bedömas i verklig konkurrens. Otydligheten förstärks av det faktum att Skånetrafiken endast kunnat lämna en mycket kortfattad redogörelse för hur poängbedömningen genomförts. Av denna redogörelse för respektive underkriterium framkommer också att bedömningsgrunder som inte varit kända på förhand har lagts till grund för poängsättningen. Veolia har t.ex. fått höga poäng avseende punkt 3.2 (som tar sikte på tidtabellsarbete) bl.a. på grund av stark lokal bemanning. Att stark lokal bemanning skulle värdesättas vid utvärderingen har inte framgått av förfrågningsunderlaget och det kan även ifrågasättas om detta är ett proportionerligt kriterium. Dessutom saknar lokal bemanning koppling till det aktuella kriteriet. Avseende punkt 1.2 (som avser organisation och resurser för genomförandet) har Veolia fått höga poäng bl.a. på grund av en stark koppling till Skånetrafikens organisation och arbetssätt, trots att det inte framgått att detta skulle utvärderas. Nu nämnda exempel är enbart ett urval av de omständigheter som Skånetrafiken synes ha utvärderat utan att dessa har varit kända på förhand.

Det kan också konstateras att det är kvaliteten på själva anbudet som utvärderas och inte kvaliteten på den trafik som anbudsgivarna offereras (punkt 7.2 och 10.3.1). Detta förhållande är i sig anmärkningsvärt. Eftersom det endast är det skrivna anbudet som utvärderas kan det ifrågasättas vilken koppling som finns mellan anbudet och den trafik som faktiskt ska utföras. Utan en klar definition av vad anbudsgivarna ska leverera och i avsaknad av en tydlig koppling till den utförande verksamheten är det mycket svårt för Skånetrafiken att kontrollera att det som utlovats faktiskt levereras. Kriterier som inte följs upp eller som inte kan följas upp får inte användas (EU-domstolens mål C-448/01). Dessutom har Skånetrafiken lämnat till anbudsgivarna att själva ange nivån på den kvalitet som ska levereras. Utvärderingsmodellen är därmed otydlig och även oförenlig med likabehandlingsprincipen eftersom anbudet inte kan jämföras på ett kor-

rekt sätt. Det är vidare inte förenligt med proportionalitetsprincipen att en anbudsgivare tilldelas högre poäng till följd av en beskrivning som går utöver vad som krävs eller vad Skånetrafiken har nytta av. Detta blir ett problem i upphandlingen eftersom Skånetrafiken tillämpar en relativ utvärderingsmodell där det bästa anbudet tilldelas högsta poäng.

Det finns inte någon direkt uppföljning eller kvalitetsmätning avseende de omständigheter som utvärderats och som avgjort vilken anbudsgivare som tilldelats kontraktet. Det är möjligtvis underkriterium 2.3 (bemötande hos förare) samt delkriterium 5 (hel och ren buss) som återkommer i kvalitetsmätning i form av ombordundersökning, vilken påverkar om leverantören ska få kvalitetsbonus eller kvalitetsavdrag. Vidare följer av punkterna 12.1-12.2 i de allmänna villkoren att vite inte kan aktualiseras enbart då leverantören inte lever upp till vad som utlovats i anbudet. Den enda påföljd som kan bli aktuell i sådant fall är hävning. Hävning är emellertid en sådan drastisk åtgärd att den knappast får anses realistisk för det fall det endast sker en viss avvikelse. Det är således tydligt att Skånetrafiken inte följer upp den utvärdering som skett och att det därmed saknas koppling mellan utvärderingen och föremålet för kontraktet.

Utvärderingsmodellen leder inte till ett rättvisande resultat. I vart fall tar den inte sikte på rätt parametrar för att verkligen utvärdera den kvalitet som avser den trafik som ska utföras. Vid Skånetrafikens löpande kvalitetsuppföljningar uppvisas ständigt mycket höga resultat för BiVab. Trots detta har BiVab tilldelats mycket låga poäng i den utvärdering som utförts i upphandlingen. Utvärderingsmodellen får därmed karaktären av en skrivbordsprodukt. Att modellen inte leder till ett rättvisande resultat kan också exemplifieras med att Veolia får relativt låga poäng avseende kundnöjdhet (och alltid lägre poäng än BiVab). Samtidigt får Veolia högsta poäng i den utvärdering som nu genomförts – även vad gäller kriteriet för kundbemötande där BiVab endast fått två poäng.

Skånetrafiken har således tillämpat en utvärderingsmodell som inte leder till att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet tilldelats kontrakt. Detta är inte förenligt med de grundläggande principerna i 1 kap. 24 § LUF. Utvärderingsmodellen är framförallt oförenlig med principen om förutsebarhet och transparens eftersom det inte framgår av förfrågningsunderlaget vad som tillmäts betydelse vid bedömningen. Därmed har Skånetrafiken förbehållit sig fri prövningsrätt och en i princip obegränsad valfrihet vid val av leverantör.

Skånetrafikens användning av utvärderingsmodellen innebär att Skånetrafiken sammanblandar kvalificerings- och utvärderingsfasen på ett otillåtet sätt. Av EU-domstolens praxis (C-532/06 och C-199/07) följer att en åtskillnad måste göras mellan kvalificeringsfasen och utvärderingsfasen. Kriterier som hänför sig till arbetsgivarens kapacitet att utföra kontraktet som sådant är inte tillåtet att använda som utvärderingskriterier. Utvärderingsmodellen utgår från ett antal frågeställningar som anbudsgivaren ska besvara, vilka beskrivs i punkt 10.3.1. Dessa handlar framförallt om anbudsgivarens egen organisation och medarbetare. T.ex. använder Skånetrafiken etableringen inför trafikstart samt organisationen och anbudsgivarnas resurser som utvärderingskriterium och även sådant som driftsäkerhet och tidtabellsarbete. Detta är enligt rättspraxis omständigheter som tar sikte på anbudsgivarens förmåga som sådan att utföra kontraktet.

BiVab har lidit eller kan komma att lida skada. BiVab har lämnat det lägsta utvärderingspriset. För det fall utvärderingskriteriet kvalitet verkligen varit rättvisande, dvs. att BiVab tilldelats i vart fall samma kvalitetspoäng som Veolia, skulle BiVab med hänsyn till det lägsta utvärderingspriset ha tilldelats kontraktet i upphandlingen. BiVab har också lidit skada med hänsyn till bristerna i transparens eftersom det inte framgått av förfrågningsunderlaget vilka omständigheter som skulle bedömas, bl.a. har det i efterhand

tillkommit omständigheter i utvärderingen som inte framgått av underlaget. Dessutom saknar vissa bedömningsgrunder koppling till själva kontraktsföremålet. Därmed har BiVab frångått möjligheten att lämna ett så pass konkurrenskraftigt anbud som möjligt.

**Skånetrafiken:**

I punkt 10.1-10.3 i Huvudtexten redovisas utvärderingsmodellen. Bestämmelserna för utvärdering av kvalitet finns i punkt 10.3. Av tabellen på s. 11-12 finns fem delkriterier beskrivna. Under delkriterierna finns en detaljerad beskrivning av totalt tolv underkriterier av betydelse för delkriterierna. För varje delkriterium finns normerande ord (driftsäkerhet, tillförlitlighet, hållbarhet, robusthet). För varje underkriterium finns beskrivande ord (redogörelse för rekrytering, utbildningsinsatser för ny och befintlig personal, beskrivning av planeringsprocessen etc.). De normerande och beskrivande orden sätter ramarna för utvärderingen och anger även vad som har betydelse i poängsättning. I den efterföljande punkten 10.3.2 finns en detaljerad beskrivning av hur poängsättningen kommer att gå till. Utvärderingsmodellen är tydlig och detaljerad. Förfrågningsunderlaget innehåller också en detaljerad instruktion till anbudsgivarna vad anbudet ska innehålla (punkt 7.1). Det finns inte någon skyldighet att i förväg redovisa varje aspekt som kan få betydelse i utvärderingen, inte heller vilken poäng som man får för olika detaljaspekter i anbudet. Det bestrids att anbudsgivare i förväg ska kunna veta vilken poäng deras anbud kommer att få i utvärderingen.

I LUF anges inte närmare vad det innebär att redovisa skälen för utfallet av utvärderingen. Bilaga 2 till utvärderingsrapporten redovisar och motiverar närmare poängsättningen av kvaliteten i anbudet. Beskrivningen av poängsättningen för Trafikupdrag Österlen Tomelilla uppgår till tolv sidor. Den lämnade redogörelsen är en sammanfattning av de olika överväganden

som Skånetrafiken gjort i samband med utvärderingen av kvaliteten. Redogörelsen är inte alltför kortfattad utan uppfyller kraven på motivering. Skånetrafiken kan inte vara alltför detaljerad i sin redogörelse av innehållet i anbudet. I sådant fall skulle anbudsgivares företagshemligheter kunna röjas.

Det bestrids att bedömningsgrunder har lagts till i efterhand. Däremot har Skånetrafiken i motiveringen till poängsättningen kommenterat vissa detaljlösningar i anbudet för att beskriva skillnaderna i anbudet och därmed skillnaden i poäng. Skånetrafiken kan inte för varje underkriterium beskriva exakt vad som ska värderas och poängsättas. I sådant fall skulle poängen och vinsten med kvalitetsutvärderingen bortfalla. Det ska finnas utrymme för anbudsgivarna att beskriva egna kreativa lösningar. Stark lokal bemanning har dock en koppling till kriteriet i punkt 3.2 i utvärderingsmodellen i och med att anbudsgivaren bl.a. ska beskriva sina resurser för tidtabellsarbetet. Vidare har stark koppling till Skånetrafikens organisation och arbetssätt värdesatts. Förfrågningsunderlaget beskriver Skånetrafikens arbetssätt och i mindre omfattning organisation för trafikuppdraget. Underlaget innehåller ett separat samverkansavtal som understryker betydelsen av samarbete mellan Skånetrafiken och anbudsgivaren. Flera av anbudsgivarna har i sina anbud beskrivit hur deras organisation samspelar med och kommunicerar med Skånetrafikens organisation och arbetssätt. Sådana beskrivningar har definitivt mervärden av betydelse i kvalitetsutvärderingen eftersom avtalet i stor utsträckning handlar om samverkan mellan Skånetrafiken och leverantören. Det bestrids att Skånetrafiken har gett extra poäng för kvalitet som går långt utöver Skånetrafikens behov och nytta för trafikuppdraget.

Det framgår tydligt av förfrågningsunderlaget att det endast är anbudens innehåll som utvärderas (punkterna 7 stycke 2, 7.2, 10.3.1 sista stycket och 10.3.2 första stycket). Förfrågningsunderlaget innehåller förutsättningarna

och kraven för aktuellt trafikuppdrag. På grundval av förfrågningsunderlaget skriver anbudsgivaren ett anbud som närmare preciserar hur anbudsgivaren i framtiden kommer att utföra uppdraget. Vid tidpunkten för anbudsgivning utför dock anbudsgivaren som regel inte trafikuppdraget. En kvalitetsutvärdering kan således inte ta sikte på någon befintlig trafik som utförs utan måste ta sikte på de åtaganden om hur trafiken i framtiden ska utföras, vilka anbudsgivaren lämnar i sitt anbud. Skånetrafiken saknar möjlighet att utvärdera kvaliteten i andra uppdrag som anbudsgivaren haft. Anbudet från vinnande anbudsgivare kommer att utgöra en del av trafikavtalet. Anbudet kommer således att vara en del av anbudsgivarens avtalade förpliktelser. Varje gällande trafikavtal följs upp inom Skånetrafikens organisation. Inom ramen för samverkan ska Skånetrafiken och anbudsgivaren följa en särskild affärsplan. Den innehåller villkor för daglig uppföljning och kvalitetssäkring. Det bestrids att det saknas koppling mellan den kvalitet som utvärderas i anbudet och den kvalitet som vinnande trafikföretag levererar. Många av de åtaganden som trafikföretaget beskriver i sitt anbud syftar till att skapa en stabil trafikleverans. Under utvärderingen bedömer Skånetrafiken anbudet bl.a. utifrån driftsäkerhet. Den stabila trafikleveransen följs bl.a. sedan upp i den enskilt viktigaste kvalitetsfaktorn i form av direkt vitessanktionering för inställda och försenade bussar.

Skånetrafiken har gjort sitt yttersta för att minimera risken för sammanblandning mellan kvalificeringsfasen och utvärderingsfasen. I förfrågningsunderlaget under punkt 10.3.1 anges:

”Vid utvärdering av kvalitet kommer endast tas hänsyn till Trafikföretagets åtaganden och löften i anbudet avseende utförande av Trafikuppdraget samt åtaganden avseende samverkan. Utvärderingen av Trafikföretagets för- och nackdelar i allmänhet kommer inte att ske.”

Syftet med denna skrivning är just att tydliggöra kopplingen mellan upphandlingsföremålet och utvärderingskriterierna. Endast sådant som utgör åtaganden direkt kopplade till upphandlingsföremålet kommer att bli föremål för utvärdering. Samma syfte framgår tydligt av delkriterierna (”Drift-



*säkerhet i Trafikföretagets plan och system för genomförandet av uppdraget” och ”Tillförlitlighet och hållbarhet i Trafikföretagets plan för personalen för uppdraget”). Det är uppenbart att detta inte avser anbudsgivarens förmåga eller kapacitet att genomföra uppdraget utan syftar till att fastställa kvaliteten i de åtaganden anbudsgivaren gör för uppdraget. Även för organisation och resurser framgår av ordalydelsen att utvärderingen avser kvaliteten i genomförandet av uppdraget.*

### **SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET**

Enligt 1 kap. 24 § LUF ska upphandlande enheter behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

Av 16 kap. 6 § LUF följer att om den upphandlande enheten brutit mot de grundläggande principerna i 1 kap. 24 § eller någon annan bestämmelse i denna lag och detta har medfört att leverantören har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts.

BiVab gör gällande att utvärderingsmodellen avseende kvalitetskriteriet inte leder till att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet tilldelas kontrakt och att modellen framförallt är oförenlig med principen om förutsebarhet och transparens.

Av praxis följer att ett förfrågningsunderlag ska vara så klart och tydligt utformat att en leverantör på grundval av detta kan avgöra vad den upphandlande enheten tillmäter betydelse vid upphandlingen och att en utvärderingsmodell ska vara så utformad att den är ägnad att leda till ett rättvisande resultat, dvs. att det anbud som är ekonomiskt mest fördelaktigt an-

tas. Detta följer också av gemenskapsrättens krav på likabehandling, förutsebarhet och transparens (se RÅ 2002 ref. 50). Upphandlande myndigheter/enheter har stor frihet att välja vilka tilldelningskriterier som ska tillämpas och vilken relativ vikt dessa ska tillmätas. Även relativa utvärderingsmodeller får användas förutsatt att de grundläggande principerna är uppfyllda.

I det aktuella förfrågningsunderlaget anges att Skånetrafiken kommer att anta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet med hänsyn till kriterierna pris och kvalitet. För utvärdering av kvalitet anges fem delkriterier som vardera har mellan en och fyra underkriterier. Både delkriterier och underkriterier har viktats procentuellt. Delkriterierna avser *"Driftsäkerhet i Trafikföretagets plan och system för genomförande av uppdraget"* (40 %), *"Tillförlitlighet och hållbarhet i Trafikföretagets plan för personalen för uppdraget"* (20 %), *"Driftsäkerhet i Trafikföretagets redogörelse för tidtabellsarbete"* (15 %), *"Tillförlitlighet och robusthet i Trafikföretagets plan för lokal marknadsföring"* (15 %) och *"Driftsäkerhet i Trafikföretagets rutiner för säkerställande av driftsäker, hel och ren buss"* (10 %). I förfrågningsunderlaget anges också vilka uppgifter som anbudet ska innehålla, vilka korresponderar med det som utvärderas. Vid poängsättning av kvalitet tillämpas en relativ utvärderingsmodell på så sätt att det bästa anbudet avseende ett underkriterium alltid får fem poäng och övriga anbud får poäng beroende på hur deras kvalitet förhåller sig till det bästa anbudets kvalitet. Vidare anges i förfrågningsunderlaget att vid utvärderingen av kvalitet kommer endast hänsyn tas till Trafikföretagets åtaganden och löften i anbudet avseende utförande av Trafikuppdraget samt åtaganden avseende samverkan. Utvärderingen av Trafikföretagets för- och nackdelar i allmänhet kommer inte att ske.

Enligt förvaltningsrättens mening har Skånetrafiken på ett tillräckligt klart och tydligt sätt beskrivit vilka kvalitetskriterier som kommer att beaktas

vid utvärderingen och hur dessa ska viktas samt hur poängsättningen ska ske. Förvaltningsrätten finner heller inte stöd för BiV abs påstående att Skånetrafiken vid sin utvärdering har lagt till nya bedömningsgrunder, utan dessa faller in under de angivna kriterierna. Vid användandet av en relativ utvärderingsmodell blir värderingen visserligen beroende av de ytterligare anbud som lämnas. En anbudsgivare kan därför inte förutse utfallet av värderingen av sitt anbud. I den aktuella utvärderingsmodellen anges dock utförligt vad som kommer att beaktas vid kvalitetsutvärderingen. Förvaltningsrätten kan mot denna bakgrund inte se att det är anbudsgivarna som anger nivån på vad som ska upphandlas. Samtliga anbudsgivare som har kvalificerats för utvärderingsfasen får anses ha sådan erfarenhet av det aktuella området att de mot bakgrund av förfrågningsunderlaget kan lämna ett konkurrenskraftigt anbud.

Det framgår också tydligt att det är själva anbudet som ska utvärderas och inte Trafikföretagets för- och nackdelar i allmänhet. BiVab menar dock att detta inte ger ett rättvisande resultat eftersom BiVab i kvalitetsundersökningar får höga resultat. Förvaltningsrätten anser dock inte att omständigheten att Skånetrafiken endast utvärderar själva anbudet inte skulle leda till att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet väljs. Anbudet från vinnande anbudsgivare kommer att utgöra grund för kontrakt för busstrafik och utgör således ett åtagande från det aktuella trafikföretaget. Att ett annat trafikföretag tidigare har haft bättre resultat i kvalitetsuppföljningar kan visserligen ge en indikation på att detta företag även fortsättningsvis kommer att ha högre kvalitet, men innebär ingen garanti för det.

Förvaltningsrätten anser därför inte att upphandlingen har skett i strid med de upphandlingsrättsliga principerna.

BiVab gör även gällande att kvalificerings- och utvärderingsfasen har sammanblandats på ett otillåtet sätt. Av EU-domstolens avgörande i mål C-

532/06 ("Lianakis") framgår att kriterier som huvudsakligen avser vilken erfarenhet och vilka kvalifikationer och resurser anbudsgivaren förfogar över för att säkerställa ett gott utförande av projektet i fråga inte kan anses utgöra utvärderingskriterier. Enligt förvaltningsrättens mening är det inte rimligt att tolka Lianakis-domen som att erfarenhet och kvalifikationer aldrig kan utgöra utvärderingskriterier vid upphandlingar som rör tillhandahållande av tjänster. Avgörande för om sådana kriterier är tillåtna måste vara om det finns en direkt koppling mellan erfarenhet etc. och kvalitetsnivån på det som upphandlas (jfr. Kammarrätten i Göteborgs dom den 7 april 2009 i mål nr 6411-08 och den 10 juli 2009 i mål nr 2295-09)

Enligt förvaltningsrättens mening tar de aktuella kvalitetskriterierna sikte på lösningar avseende det specifika uppdraget att bedriva busstrafik, dvs. föremålet för kontraktet och inte på anbudsgivarens förmåga och kapacitet i allmänhet. Kriterierna har således haft relevans vid bedömningen och identifieringen av det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. Någon sammanblandning av kvalificerings- och utvärderingsfasen har därmed inte skett och anbudsutvärderingen av de nu aktuella delkriterierna kan inte anses ha skett i strid med gällande bestämmelser eller grundläggande upphandlingsprinciper.

Vad BiVab i övrigt anfört i målet medför enligt förvaltningsrätten inte att skäl finns för ingripande mot upphandlingen. Ansökan ska därmed avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (DV 3109/1B LOU)

  
Madeleine Westberg

Anna Löndahl har föredragit målet.



# SVERIGES DOMSTOLAR

## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

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

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

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

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

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

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

**Skrivelsen med överklagande ska innehålla**

1. Klagandens person-/organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer

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

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

Adressen till förvaltningsrätten framgår av domen/beslutet.

I mål om överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling eller lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens dom eller beslut har löpt ut. I de flesta fall får avtal slutas när tio dagar har gått från det att rätten avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut. I vissa fall får avtal slutas omedelbart. Ett överklagande av rättens avgörande får inte prövas sedan avtal har slutits. Fullständig information finns i 16 kapitlet i de ovan angivna lagarna.

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