



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I STOCKHOLM**  
Allmänna avdelningen  
Enhet 14

**DOM**  
2014-05-09  
Meddelad i  
Stockholm

Mål nr  
27485-13

**SÖKANDE**

Bergkvarabuss AB, 556294-9973  
Box 853  
391 28 Kalmar

Ombud: Advokat Jerker Alm  
Advokatfirman Vinge KB  
Box 1064  
251 10 Helsingborg

**MOTPART**

Försvarets materielverk  
115 88 Stockholm

**SAKEN**

Offentlig upphandling

---

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.

Dok.Id 472679

Postadress  
115 76 Stockholm

Besöksadress  
Tegeluddsvägen 1

Telefon  
08-561 680 00

E-pest:  
forvaltningsrattenistockholm@dom.se

Telefax  
08-561 680 01

Expeditionstid  
måndag – fredag  
08:00-16:30

**YRKANDEN M.M.**

*Försvarets materielverk* (FMV) genomför en upphandling avseende buss-transporttjänster. Upphandlingen har genomförts genom ett öppet förfarande enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU). Tilldelningsbeslut meddelades den 31 oktober 2013 och ersattes med nytt tilldelningsbeslut den 7 november 2013. FMV tillämpar avtalsspärr om 10 dagar. Bergkvarabuss AB (bolaget) har rättidigt begärt överprövning av upphandlingen.

*Bolaget* ansöker om överprövning och yrkar, såsom deras talan slutligen har bestämts, följande för respektive del/ort av upphandlingen: För Boden och Skövde att utvärderingen ska rättas, alternativt göras om, varvid anbudet från Bodens Busstrafik i Sverige AB och Ellös Buss AB förkastas. För Göteborg att utvärderingen ska rättas alternativt göras om, varvid anbudet från Ellös Buss AB och Strömma Buss AB förkastas. För Enköping, Falun, Gävle, Kvarn, Skredsvik, Uppsala och Linköping/Malmen att upphandlingen ska rättas, alternativt göras om, genom ny utvärdering där anbudet från Strömma Buss AB förkastas. För Stockholm att upphandlingen ska rättas, alternativt göras om, genom ny utvärdering där anbudet från Westin Buss och Transport AB och Strömma Buss AB förkastas. För Villingsberg att upphandlingen ska rättas, alternativt göras om, genom ny utvärdering där anbudet från Viby Buss AB förkastas. För Eksjö att upphandlingen ska rättas, alternativt göras om, där anbudet från Högländets Invest AB förkastas. För Ronneby, Västerås samt Örebro och Värmlands län att upphandlingen ska rättas alternativt göras om.

Till stöd för sin talan anför bolaget i huvudsak följande. Anbudet från Bodens Busstrafik i Sverige AB och Ellös Buss AB uppfyller inte skalkravet avseende tillstånd att bedriva yrkesmässig busstrafik i Sverige. Anbudet från Bodens Busstrafik i Sverige AB och Ellös Buss AB, Strömma

Buss AB, Westin Buss och Transport AB och Viby Buss AB uppfyller inte skall-kravet på kontroll av däcktryck. Strömma Buss AB:s fordonspark uppfyller inte kraven på högsta ålder och bälten. Bodens Busstrafik i Sverige AB, Ellös Buss AB, Strömma Buss AB, Westin Buss och Transport AB och Högländets Invest AB har lämnat priser baserade på felaktiga förutsättningar (prisangivelser) i förfrågningsunderlaget. Upphandlingen brister i transparens och likabehandling. Bolaget har lidit eller kommer att lida skada då man har offererat näst lägsta priser på för ett stort antal av de orter som omfattas av aktuell ansökan om överprövning. Om FMV hade förkastat nämnda anbudsgivare skulle bolaget ha tilldelats kontrakt för huvuddelen av dessa orter.

*FMV* bestrider ansökan och anför bl.a. följande. Det saknas grund för ingripande enligt LOU. De fel som bolaget gör gällande hör till utvärderingsfasen och för det fall förvaltningsrätten finner att brott mot LOU skett är rättelse den korrekta följden. Bolaget har inte konkretiserat varför orterna Ronneby, Villingsberg, Örebro & Värmlands län överprövats. Det saknas uppenbar grund för överprövningen av dessa orter. Bolaget har inte visat att man kan komma att lida skada vid en rättelse av tilldelningsbeslutet för orterna Västerås och Linköping/Malmen.

#### **SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET**

Överprövningen innebär en kontroll av om det på grund av vad sökanden har framfört i målet finns anledning att vidta sådana åtgärder som anges i 16 kap. 6 § LOU. För ingripande med stöd av LOU krävs att sökanden anger omständigheter som gör det sannolikt att upphandlande myndighet brutit mot LOU samt att sökanden till följd av de angivna omständigheterna lidit eller kan komma att lida skada. Med skada förstås att möjligheterna att tilldelas kontrakt eller ramavtal i upphandlingen påverkats negativt. Om

bolaget rätteligen förkastats har det inte kunnat tilldelas kontraktet i upphandlingen och därmed inte heller lidit eller kunnat komma att lida skada.

**Fråga om bolaget lidit skada avseende orterna Västerås och Linköping/Malmen**

Av praxis (HFD 2013 ref. 53) framgår att om sökandebolaget inte visar och konkretiserar att man lidit, eller riskerat att lida, skada till följd av de påstådda bristerna i upphandlingen saknas anledning att göra en prövning av sökande bolags invändningar i övrigt.

Ifråga om orterna Västerås och Linköping/Malmen, vilka ingår i bolagets ansökan om överprövning, har FMV anfört att bolaget vid händelse av rättelse inte kommer att tilldelas ramavtalet för respektive ort. Vid händelse av rättelse av upphandlingen för Västerås så tilldelas Axelssons Turisttrafik AB ramavtalet. Vid händelse av rättelse av upphandlingen för Linköping/Malmen så tilldelas Kolmårdens Buss och Transport AB ramavtalet. FMV menar att då bolaget inte anfört någon grund till varför Axelssons Turisttrafik AB:s eller Kålmårdens Buss och Transport AB:s anbud inte skulle godtas kan bolaget heller inte anses ha lidit skada eller komma att lida skada avseende orterna Västerås och Linköping/Malmen.

Förvaltningsrätten gör i denna del samma bedömning som FMV; dvs. att bolaget inte visat att man kan komma att lida skada, eller riskera att lida skada, i den mening som avses i LOU. Därmed saknas även skäl att göra någon ytterligare prövning av det som bolaget anfört ifråga om orterna Västerås och Linköping/Malmen. Det saknas därmed skäl för ingripande enligt LOU avseende dessa delar av upphandlingen.

### Fråga om skall-krav inte uppfyllts

En av huvudprinciperna enligt LOU är att anbud som inte uppfyller förfrågningsunderlagets obligatoriska krav, s.k. skall-krav, inte får beaktas vid utvärderingen. Krav som anges i förfrågningsunderlaget måste således vara uppfyllda för att den upphandlande myndigheten ska kunna pröva anbudet. Den upphandlande myndigheten får inte heller ändra eller frånfalla uppställda krav, eftersom förfarandet då skulle bryta mot likabehandlingsprincipen och principen om öppet förfarande.

### *Skall-krav avseende tillstånd att bedriva yrkesmässig busstrafik*

Bolaget gör gällande att det är ett skall-krav att anbudsgivare till sina respektive anbud ska bifoga trafik tillstånd avseende yrkesmässig busstrafik i Sverige samt att varken Ellös Buss AB och Bodens Busstrafik i Sverige AB har uppfyllt detta. Bolaget menar att kravet att tillstånd ska bifogas framgår av Svaresblankett inklusive kravspecifikation punkt ix) tillsammans med svarsblankettens inledande instruktion till aktuellt avsnitt där det anges att: "Följande uppgifter skall bifogas anbudet". Att uppgifterna om tillstånd i punkt ix) omfattas av nämnda inledande instruktion framgår även, enligt bolaget, av anbudsförfrågan punkt 3. Vidare menar bolaget att avsnitt 4 i anbudsförfrågan innehåller en övergripande regel om att det inte är tillräckligt att anbudsgivaren intygar att ett obligatoriskt krav uppfylls utan att det krävs att anbudsgivare redovisar på vilket sätt det obligatoriska kravet har uppfyllts.

FMV vidgår att det av förfrågningsunderlaget framgår att anbudsgivarna ska ha erforderliga tillstånd för att bedriva yrkesmässig busstrafik i Sverige samt inom ESS-området, men bestrider att samma tillstånd måste bifogas anbudet. FMV anför därvid följande. Det är enligt förfrågningsunderlaget tillräckligt att anbudsgivaren kryssar i en ja-ruta samt bifogar uppgifter om

att man har de tillstånd som krävs. Uppgifterna behöver inte vara de angivna tillstånden och ingenstans i förfrågningsunderlaget framgår att tillstånden ska lämnas in för att kravet ska vara uppfyllt. Både Bodens Busstrafik i Sverige AB och Ellös Buss AB har kryssat i ja-rutan i respektive anbud samt bifogat det gemenskapstillstånd som krävs för busstrafik inom ESS-området som utfärdas av Transportstyrelsen. En förutsättning för att erhålla ett gemenskapstillstånd är att det finns ett nationellt tillstånd, så om anbudsgivarna, som bolaget ifrågasätter, inte haft det nationella tillståndet hade Transportstyrelsen heller inte utfärdat gemenskapstillståndet. Både Bodens Buss trafik i Sverige AB och Ellös Buss AB har därmed visat att man har erforderliga tillstånd för att bedriva yrkesmässig busstrafik i Sverige och EES-området.

Förvaltningsrätten konstaterar att Svarsblankett inklusive kravspecifikation punkt ix) och anbudsförfrågan punkt 3 ställer upp ett krav på att anbudsgivare ska ha erforderliga tillstånd för att få bedriva yrkesmässig busstrafik i Sverige samt inom EES-området. I svarsblanketten ställs frågan om detta skall-krav uppfylls, varvid anbudsgivaren ska besvara frågan genom att kryssa i en ja- eller nej-ruta. Dessa avsnitt kan inte, såsom de formulerats, enligt förvaltningsrättens mening anses innefatta ett krav på att det aktuella tillståndet, eller kopia på detta, faktiskt ska bifogas anbudet. Inte heller när man beaktar vad som anges i anbudsförfrågan avsnitt 4 om att: "anbudsgivare skall redovisa i vad mån och på vilket sätt skall-kraven uppfylls" samt "de i kravspecifikationen ställda skall-kraven måste vara uppfyllda till fullo för att anbudet ska kunna prövas", kan enligt förvaltningsrättens mening aktuellt skall-krav ges den innebörd som bolaget gör gällande. Förvaltningsrätten finner således att bolaget inte visat att anbudet från Bodens Busstrafik i Sverige AB och Ellös Buss AB skulle ha brustit ifråga om skall-kravet på tillstånd att bedriva yrkesmässig busstrafik. Det föreligger sålunda inte skäl till ingripande enligt LOU på denna grund avseende orterna Boden, Göteborg och Skövde.

*Skall-krav avseende däcktryck*

Bolaget anför att det är ett skall-krav att anbudsgivare redovisar hur man avser att hantera och genomföra kontroll av däcktryck samt att Ellös Buss AB, Bodens Busstrafik i Sverige AB, Strömma Buss AB, Westin Buss och Transport AB samt Viby Buss AB inte i sina anbud uppfyller detta.

Nämnda anbudsgivare har inte, enligt bolaget, redovisat på vilket sätt de avser att hantera däcktryckskontrollen såsom ålegat dem enligt Svarsblankett inklusive kravspecifikation, avsnitt Miljö, punkt 4 och anbudsförfrågan avsnitt 4 (se avsnittet om "Skall-krav avseende tillstånd att bedriva yrkesmässig busstrafik" i denna dom).

Förvaltningsrätten konstaterar att Svarsblankett inklusive kravspecifikation punkt 4, som bolaget hänvisar till, är formulerad enligt följande: "Leverantören skall ha fastställda rutiner för kontroll av däcktryck. Däcktrycket får inte varaktigt understiga fordonstillverkarens rekommendationer". Under samma punkt ställs sedan frågan om detta skall-krav uppfylls, varvid anbudsgivaren ska besvara frågan genom att kryssa i en ja- eller nej-ruta. Det går inte, enligt förvaltningsrättens mening, att utifrån denna ordalydelse, även om man beaktar vad som anges i anbudsförfrågan avsnitt 4, läsa in att uttryckliga rutiner för kontroll av däcktryck måste bifogas anbudet för att skall-kravet ska vara uppfyllt. Vidare har bolaget heller inte kommit in med några handlingar som visar att anbuden från de av bolaget utpekade anbudsgivarna innehåller de brister som bolaget gör gällande. Förvaltningsrätten finner därför att det saknas skäl för ingripande enligt LOU på denna grund avseende orterna Boden, Skövde, Göteborg, Enköping, Falun, Gävle, Kvarn, Skredsvik, Stockholm, Uppsala och Villingsberg.

### Fråga om reservation i anbud avseende fordon

Bolaget gör gällande att Strömma Buss AB i sin fordonsförteckning, som bifogats anbudet, har tagit med flera fordon som är äldre än 10 år och ett antal fordon som saknar bälte, samt att detta avviker från kraven som ställs i förfrågningsunderlaget och svarsblankett inkl. kravspecifikation Leverantörsprövning punkt vii). Detta är enligt bolaget en avvikelse som ska betraktas som en reservation.

FMV anför följande. Kravet i anbudsfrågan punkt 3.2 vii) är ställt på så sätt att samtliga anbudsgivare, vid anbudstillfället, ska bifoga en redovisning av sin befintliga fordonspark. Kravet är uppfyllt om anbudsgivaren bifogar en fordonsförteckning, några krav avseende ålder eller bälten går inte att utläsa av leverantörskravet. Kraven i svarsblanketten att de bussar som ska användas för uppdraget inte får vara äldre än tio år vid utförandet av tjänsterna samt om bälteskrav är utformade som kontraktsvillkor då de gäller utförandet av tjänsten och kan först komma att kontrolleras vid utförandet. Anbudsgivarnas fordonspark behöver inte uppfylla dessa krav vid anbudstillfället, eftersom detta skulle strida mot likabehandlings- och proportionalitetsprincipen om anbudsgivare skulle behöva anskaffa en fordonspark innan de vet vem som tilldelas ramavtalet. En mindre ingripande åtgärd är då att kräva att de krav som ställs på bussarna är uppfyllda vid ramavtalsstart och vid utförandet av tjänsten. Det går inte att utläsa att kraven i svarsblanketten är kopplade till kraven i leverantörsbeskrivningen.

Förvaltningsrätten konstaterar att anbudsfrågan och svarsblankett inkl. kravspecifikation Leverantörsprövning punkt vii) bägge ställer upp villkor om en redovisning av antal egna bussar. I svarsblanketten anges att uppgifterna lämnas som bilaga, varefter frågan ställs om detta skall-krav uppfylls, vilket anbudsgivaren ska besvara genom att kryssa i en ja- eller nej-ruta i svarsblanketten. I kravspecifikationen punkt A.1 anges bl.a. att bussarna



som skall användas för uppdraget får ej vara äldre än 10 år vid utförandet av tjänsterna och i kravspecifikation punkt A.10 anges att bussarna skall vara utrustade med minst tvåpunktsbälten för samtliga passagerare.

Förvaltningsrätten gör här samma bedömning som FMV; dvs. att det inte är visat att de av bolaget ifrågasatta kraven på fordonen måste vara uppfyllda redan vid anbudstillfället utan att förfrågningsunderlaget måste förstås som att dessa krav gäller först när vinnande anbudsgivare tillhandahåller tjänsten. Förvaltningsrätten finner därför att det saknas skäl för ingripande enligt LOU på denna grund avseende orterna Enköping, Falun, Gävle, Skredsvik, Uppsala och Kvarn.

#### **Fråga om förutsättningarna för angivande av pris**

Bolaget anför att anbudsgivarna Bodens Busstrafik AB, Högländets Invest AB, Strömna Buss AB, Ellös Buss AB samt Westin Buss och Transport AB har lämnat sina priser utifrån felaktiga förutsättningar, detta då deras rörliga priser ger betydligt lägre priser än hur de fasta körningarna prissatts. Bolaget menar därtill att FMV inte har säkerställt att anbudsgivarna lämnat priser utifrån de slutliga förutsättningarna för upphandlingen. FMV bestrider det sagda och anför att man har kontaktat de angivna anbudsgivarna för att bekräfta att dessa lämnat pris enligt de slutliga förutsättningarna samt om de har stått fast vid sina lämnade anbudspriser. Samtliga anbudsgivare har, enligt FMV, besvarat frågan jakande.

Bolaget anför vidare följande. Förfrågningsunderlaget har varit otydligt och brister i transparens vad gäller förutsättningarna för angivande av pris. Detta visas genom att FMV under hela anbudstiden vid flertal tillfällen fått förklara vad man avsett, framför allt ifråga om priskriteriet. FMV har först sex dagar före anbudstidens utgång redovisat hur prissättningen för hela upphandlingen ska genomföras. Härtill kommer att man fem dagar före

**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I STOCKHOLM**

**DOM**

Allmänna avdelningen

anbudstidens utgång ger information om viss minimidebitering. Förvisso förlängde FMV anbudstiden med tre dagar men det är inte tillräckligt eftersom det innebär att anbudsgivarna endast fått åtta dagar på sig att bestämma priset. Att fastställa villkoren för anbudsgivningens helt igenom avgörande faktor, och tillika enda utvärderingskriterium, så kort tid innan anbudstidens utgång är en väsentlig ändring av förutsättningarna som inte är tillåten i en upphandling av denna omfattning. När tilldelningsbeslutet väl erhöles tycks flera anbudsgivare ha missuppfattat hur priserna skulle ha lämnats. FMV skickade efter tilldelningsbeslutet ut ett meddelande samt en korrigerad avtalstext.

Enligt bolaget visar det stora antalet frågor under upphandlingen tillsammans med att den slutliga informationen getts nära anbudstidens utgång och förlängningen av anbudstiden på brister i transparens och på svårigheterna att kunna avge anbud. Bolaget anför att samtliga anbudsgivare, inklusive bolaget, har lidit skada eftersom möjligheten att lämna ett optimalt utformat anbud i väsentlig utsträckning begränsats genom den i praktiken alldeles för korta anbudstiden. Oklarheterna och de sena klarläggandena gör att bolaget lidit risk för skada. Tydliga klarlägganden i ett tidigt skede hade, enligt bolaget, inneburit att man kunnat utforma sitt anbud med högre precision och därmed haft möjlighet att erhålla kontrakt.

Förvaltningsrätten konstaterar att vissa förtydliganden gjorts av FMV i nära anslutning till att anbudstiden löpte ut. Av praxis (RÅ 2002 ref. 50) framgår att de skiftande förhållanden som förekommer i det ekonomiska livet gör att även förfrågningsunderlag och utvärderingsmodeller som inte är optimalt utformade får godtas under förutsättning att de principer som bär upp LOU och gemenskapsrätten inte träds för när. Förvaltningsrätten finner att bolaget inte visat att aktuellt förfrågningsunderlag skulle vara behäftade med sådana fel ifråga om angivande av pris som träder de prin-

ciper som bär upp LOU och gemenskapsrätten för när. Det föreligger således inte skäl på denna grund för ingripande enligt LOU.

### **Fråga om förhållandet mellan utvärderingsmodell och verklig tillämpning av avtal**

Bolaget menar att det föreligger en diskrepans mellan hur utvärderingsmodellen är utformad och hur FMV kommer att genomföra avrop av efterfrågade tjänster, samt att detta innebär en brist ifråga om transparens och likabehandling. Till stöd för sin inställning anför bolaget i huvudsak följande. Då utvärderingskriteriet är lägsta pris måste utvärderingsmodellen vara utformad på ett sätt som gör att det i verklig mening lägsta budet väljs, vilket inte varit fallet i aktuell upphandling. Om den upphandlande myndigheten använder två olika typer av pris i utvärderingen och anger att ersättning ska utgå enligt dessa två typer så ska tillämpningen ske i linje härmed. FMV kan på det sätt som avtalsvillkoren, punkt 6.4, utformats välja att aldrig tillämpa de fasta priserna trots att man i utvärderingen (förfrågningsunderlaget avsnitt 4.3) har valt att låta denna fasta del få en vikt om 50 %. Den angivna viktningen saknar värde genom avtalsvillkoret som ger FMV rätt att vid varje transport välja bort det fasta priset. Anbudsgivarna har i förevarande fall inte haft en aning om när och under vilka förutsättningar det fasta eller rörliga priset kommer att tillämpas och det går inte att förutse när FMV ska tillämpa det ena eller andra alternativet. Eftersom utvärderingskriterierna inte avspeglar hur tillämpningen av priskriterierna rent faktiskt kan komma att tillämpas föreligger ett brott mot LOU. Den i målet aktuella varianten med helt fri tillämpning av fasta och rörliga priser kan liknas vid en otillåten kombination av rangordnade ramavtal och ramavtal med förnyad konkurrensutsättning där det inte på förhand klarlagts när respektive variant ska användas.

Bolaget anför vidare följande. Under dessa omständigheter har anbudsgivarna inte kunnat offerera bästa priser och därmed har det heller inte varit möjligt att lämna konkurrenskraftiga anbud. Bolaget har med avseende på diskrepansen mellan utvärderingsmodell och hur offererade priser sedan kan komma att tillämpas lidit eller i vart fall risk för skada på grund av utformningen av förfrågningsunderlaget i de delar av upphandlingen där man inte tilldelats kontrakt.

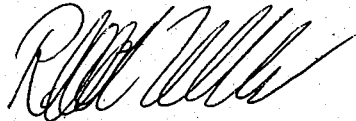
Förvaltningsrätten inleder med att konstatera att en upphandlande myndighet har långtgående frihet att bestämma hur förfrågningsunderlaget, inklusive utvärderingsmodellen, utformas under förutsättning att detta inte strider mot LOU:s bestämmelser eller de gemenskapsrättsliga principer som bär upp lagen. Av praxis (RÅ 2002 ref. 50) framgår vidare att även förfrågningsunderlag och utvärderingsmodeller som inte är optimalt utformade får godtas under förutsättning att de principer som bär upp LOU och gemenskapsrätten inte träds för när. Förvaltningsrätten finner i förevarande fall att såväl förfrågningsunderlaget som utvärderingsmodellen får anses vara tillräckligt klart och tydligt utformade. Bolaget bedöms utifrån underlaget ha kunnat lägga ett konkurrenskraftigt anbud. Utvärderingen har också gjorts i enlighet med utvärderingsmodell och förfrågningsunderlag. Bolaget har således inte visat att upphandlingen i denna del brister i transparens eller likabehandling.

#### **Sammanfattande bedömning**

Sammanfattningsvis finner förvaltningsrätten att det som bolaget anført inte visar att upphandlingen har genomförts i strid med de grundläggande principerna enligt LOU. Därmed saknas skäl för ingripande enligt 16 kap. 6 § LOU. Bolagets ansökan om överprövning ska därför avslås i sin helhet.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**

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



Robert Johansson

Rådman

Niclas Fogelström 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 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.