

**SÖKANDE**

AB Göteborg Styrso Skärgårdstrafik, 556128-4497

Ombud: Per-Owe Arfwedson, Lina Håkansson Kjellén och Philippa Nilsson
Bokwall Rislund Advokatbyrå KB**MOTPART**

Västtrafik AB, 556558-5873

Ombud: Hanna Lundqvist och Erika Sköld
Advokatfirman Lindahl KB**SAKEN**

Upphandling av koncessioner

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten bifaller ansökan och förordnar att Västtrafiks upphandling Båt 2027 Södra Skärgården (dnr 1-59-24) ska rättas på så sätt att utvärderingen görs om, med beaktande av det som anges i domskälen.

BAKGRUND

Västtrafik genomför en upphandling avseende Båt 2027 Södra Skärgården (dnr 1-59-24). Upphandlingen genomförs genom ett konkurrensutsatt förfarande enligt artikel 5.3 i EU:s kollektivtrafikförordning (EG) 1370/2007, 4 a kap. 6 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik samt däri hänvisade bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK). Enligt tilldelningsbeslut den 8 oktober 2024 har upphandlingen anvisats Torghatten AB (härefter Torghatten). AB Göteborg Styrso Skärgårdstrafik (Styrso), som också lämnat anbud i upphandlingen, har begärt överprövning.

Avgörandet är elektroniskt undertecknat

YRKANDE

Styrsö yrkar att förvaltningsrätten förordnar att upphandlingen får avslutas först sedan rättelse gjorts genom förnyad utvärdering, i vilken Torghattens anbud inte ska beaktas. För det fall att förvaltningsrätten inte lämnar ut Torghattens anbud utan sekretessmarkering yrkas också att förvaltningsrätten vilandeförklarar målet till dess Kammarrätten i Jönköping avgjort mål där Styrsö överklagat Västtrafiks sekretessbeslut.

Västtrafik motsätter sig bifall till ansökan och även ett beslut om vilandeförklaring.

VAD PARTERNA ANFÖRStyrsö

Anbudsgivaren ska lämna in en etableringsplan med beskrivande text avseende hur etableringen ska organiseras, bemannas och genomföras. Utöver denna beskrivning ska etableringsplanen även inkludera en ”beskrivning av aktiviteter samt tillhörande tidpunkter, för etableringsfasen från avtalstecknande till trafikstarten samt driftstart av ny-/ombyggda fartyg”. Den etableringsplan som ska bifogas anbudet ska utgå från milstolparna i punkt 1.3 Milstolpar och övriga krav i upphandlingsdokumenten. I punkt 1.3 Milstolpar anges vidare att etableringsplanen ska innehålla anbudsgivarens planer och aktiviteter inom de områden som framgår av angivna tabeller. Därutöver krävs i punkt 1.5 Uppgifter i anbud att etableringsplanen även ska innehålla möjligheter och risker i etableringen av trafikåtagandet. Etableringsplanen ska därmed innehålla anbudsgivarens aktiviteter och planer utifrån övriga krav i upphandlingsdokumenten samt beröra möjligheter och risker kopplade till etableringen.

Av Torghattens ifyllda strukturerade dokument i TendSign som tillhör anbudet framgår att Torghatten bifogat två dokument benämnda ”Etableringsplan” till sitt anbud. En fil i pdf-format och en fil i mpp-format. De två dokumenten med

Torghattens Etableringsplan har lämnats ut i sekretessmaskerat skick. Trots maskningen framgår att ingen av handlingarna innehåller några rena textavsnitt, utan båda handlingarna består av en stor tabell. Tabellen i mpp-filen är maskad i sin helhet förutom de översta rubrikerna och sidfoten, medan tabellen i pdf-filen är något mindre maskad och även visar två kolumner. Utformningen av dokumenten samt den information som kan utläsas från de omaskade delarna tyder starkt på att inget av dokumenten innehåller någon beskrivande text, utan att de enbart innehåller aktiviteter med tillhörande tidplaner. Syftet med en mpp-fil (Microsoft project) är också att underlätta projektledning genom att samla aktiviteter och tidslinjer, inte att ange beskrivande text. Med hänsyn till det mycket begränsade utrymme som finns på respektive rad faller det på egen orimlighet att MPP-filen skulle innehålla alla de beskrivningar och uppgifter som krävs i upphandlingsdokumenten.

Torghattens anbud saknar alltså beskrivning av på vilket sätt Torghatten ska organisera, bemanna och genomföra etableringen, aktiviteter och tidpunkter utöver milstolparna i punkt 1.3 Milstolpar, samt beskrivning av möjligheter och risker i etableringen. Detta innebär att Torghattens anbud brustit i förhållande till obligatoriska krav i upphandlingen och rätteligen skulle ha förkastats.

Västrafik har angett att PDF-filen innehåller aktiviteter med varaktighet samt start- och sluttid. Styröbolaget uppfattar det därmed som ostridigt i målet att PDF-filen inte innehåller någon beskrivning avseende möjligheter och risker eller på vilket sätt Torghatten ska organisera och bemanna trafikåtagandet och således inte uppfyller samtliga ställda krav avseende etableringsplanens innehåll.

Av 1.3.5 framgår att anbud ska vara skriftliga och författade på svenska. Enstaka ord, intyg, certifikat eller liknande kan vara på annat språk. I Torghattens sekretessmaskerade anbudshandlingar återfinns flertalet ord som är författade på norska. Inga av de relevanta bilagorna utgör intyg, certifikat

eller liknande och är därför inte undantagna från språkravet av den anledningen. Inte heller rör det sig om utskrifter från IT-system utan dokument specifikt framtagna för upphandlingen. Eftersom det rör sig om flertalet ord är inte heller undantaget för ”enstaka ord” tillämpligt. Torghattens anbud uppfyller därmed inte språkravet och ska rätteligen förkastas. Bara i Torghattens anbudshandling Beräkning för trafikdrift för fartyg 1–3 Torghatten AB framgår minst 15 olika norska ord och det totala antalet sådana mer än det tredubbla. Med hänsyn till anbudets omfattande sekretessmaskering kan det inte uteslutas att det finns ytterligare exempel på ord och meningar på annat språk än svenska.

Enligt 1.6.1 ska anbudsgivaren presentera sin trafiklösning i form av omloppslistor. I praktiken innebär detta att de bifogade omloppslistorna ska innehålla information om samtliga linjer och turer som ingår i uppdraget, vilka fartyg som ska trafikera de respektive turerna, start- och sluthållplats för varje tur samt start- och sluttid för varje tur. För de fartyg som drivs på el ska även laddcykler visas i omloppslistan. Torghattens anbudsbilaga med omloppslistor är visserligen maskerad i mycket stor utsträckning, men som framgår utgörs omloppslistorna av en lång tabell. Av rubriken till tabellen framgår att omloppslistorna avser samtliga fartyg (fartyg 1-6) och samtliga dagar (måndag-söndag).

Mot bakgrund av att kan Torghattens anbudsbilaga med omloppslistor inte förstås på annat sätt än att Torghatten, medvetet eller omedvetet, utelämnat en eller flera turer. Detta innebär dessutom att de redovisade laddcyklerna blir felaktiga. Torghatten uppfyller därmed inte det obligatoriska kravet att bifoga omloppslistor som innefattar samtliga turer som ingår i uppdraget och korrekta

laddcykler varför anbudet rätteligen skulle ha förkastats. Även uppgift om den beräknade energiförbrukningen blir felaktig.

De fartyg som ska tillhandahållas har delats upp i fyra kategorier, totalt rör det sig om åtta fartyg. Fartygen i kategori A ska vara nybyggda, men för fartyg i kategori B-C har det inte ställts upp motsvarande krav. Enligt avsnitt 1.6.3 Fartygsspecifikationer i upphandlingsdokumentets Dokument A ska anbudsgivarna bifoga information om de fartyg i respektive kategori som ska tillhandahållas för uppdraget. Enligt avsnitt 8.2 i Modellavtalet är det obligatoriskt för trafikföretaget att använda de fartyg som framgår av trafikföretagets anbud. Därmed krävs att anbudsgivarna kan styrka att de faktiskt kommer att förfoga över kravenliga fartyg vid trafikstart. Det har alltså inte varit tillåtet att lämna anbud baserat på fartyg som det inte är säkert att leverantören kommer att kunna då tillhandahålla.

Vad gäller fartyg i kategori A följer av avsnitt 1.6.3 att anbudsgivarna bl.a. ska bifoga en teknisk specifikation ”innehållande information om huvuddimensioner, materialval (skrov, överbyggnad samt andra centrala delar), passagerarkapacitet, tankkapaciteter, fart m.m.”. Med huvuddimensioner avses för fartyg längd, bredd, djup och höjd. Även om de konkreta dimensionerna är maskade framgår vilken typ av information som redovisats i avsnittet. Härvid inkluderas längd och bredd, men varken djup eller höjd. Torghattens anbud uppfyller således inte det obligatoriska kravet att redovisa information om huvuddimensioner, varför anbudet rätteligen borde ha förkastats. I enlighet med HFD 2016 ref 37 I och II saknar det betydelse varför ett obligatoriskt krav uppställts. Har den upphandlande enheten valt att uppställa ett obligatoriskt krav måste kravet upprätthållas. Uppgift om djup och höjd är dessutom av väsentlig betydelse för att fartygen kan trafikera de aktuella sjövägarna.

Vad gäller fartyg i kategori C framgår av ett pressmeddelande från Torghatten att dessa tre fartyg kommer att vara ombyggda fartyg som drivs med

biobränsle. Vidare framgår av Torghattens anbudshandlingar att bolaget kommer att "tillgängliggöra" respektive "tillhandahålla" fartyg 6-7 respektive fartyg 8.

Styrsö har som befintlig leverantör mycket god kännedom om trafikförutsättningarna i skärgården och vilka höga krav det ställs på fartygens utformning för att utföra uppdraget på ett kravenligt sätt. Därmed är möjligheterna att bygga om ett befintligt fartyg så att det uppfyller Västtrafiks krav och de faktiska förutsättningarna i skärgården är mycket begränsade. Om det överhuvudtaget är möjligt att bygga om ett fartyg på detta sätt (vilket det i de flesta fall inte är), kräver det mycket omfattande ingrepp som tar lång tid att genomföra. Ytterligare en utmaning i att tillhandahålla fartyg är att fartygen ska vara certifierade och godkända för användning i fartområde E i Sverige. Fartyg godkända enligt det norska regelverket uppfyller inte detta krav. Även om det går att omcertifiera ett fartyg är även det en omfattande och tidskrävande process. Samma svårigheter gäller i förhållande till fartyg som är godkända enligt direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg eftersom dessa fartyg inte uppfyller Västtrafiks krav avseende nivåskillnader och tillgänglighetsanpassning. Mot bakgrund av detta är uteslutet att Torghatten kommer att kunna tillhandahålla fartyg till trafikstart som uppfyller alla obligatoriska krav i upphandlingen och som förfogas över till trafikstart.

Västtrafik

En upphandlande myndighet har stor frihet att själv bestämma hur upphandlingsdokumentet ska utformas och vad som ska tillmätas betydelse. Obligatoriska krav får inte efterges, men så länge de upphandlingsrättsliga principerna inte träds för när har den upphandlande myndigheten ett visst tolkningsföreträde vad gäller kravuppfyllnaden.

Vad gäller etableringsplan har Torghatten i PDF-filen har bland annat angett vilken typ av aktivitet som ska genomföras, aktivitetens varaktighet samt dess start- och sluttid. I MPP-filen återfinns Torghattens kommentarer till de olika posterna. I dessa har Torghatten lämnat ytterligare beskrivningar och förklarat hur bolaget ska genomföra etableringen av trafiken utifrån de angivna milstolparna. Västtrafik har gjort bedömningen att etableringsplanerna innehåller de uppgifter som har efterfrågats och att Torghattens beskrivning är tillräckligt utförlig för att Västtrafik ska förstå på vilket sätt Torghatten avser att organisera, bemanna och genomföra etableringen av trafikåtagandet. Information om möjligheter och risker eller på vilket sätt Torghatten ska organisera och bemanna trafikåtagandet framgår av MPP-filen. Västtrafik har inte ställt något krav på hur dokumenten ska utformas.

Därtill är det givetvis av största betydelse för Västtrafik, i egenskap av ansvarig för kollektivtrafiken i området, att leverantören har en etableringsplan som fungerar i praktiken. Det saknas således helt incitament för Västtrafik att acceptera en etableringsplan som inte uppfyller ställda krav och som inte säkerställer en fungerade kollektivtrafik.

Torghattens anbud och där till hörande bilagor är författade på svenska, med undantag för enstaka ord som är författade på norska. De exempel som Styrso anger är uppenbart utskrift från olika IT-system/standardiserade program. Vid en bedömning av Torghattens anbud i sin helhet är det uppenbart att det endast är enstaka ord som är författade på annat språk. Eftersom det inte finns något absolut krav på att anbudet måste vara helt avfattet på svenska saknar Västtrafik anledning – och möjlighet – att förkasta Torghattens anbud på grund av att bolaget använt enstaka norska ord. Styrso har dessutom självt lämnat in handlingar annat språk än svenska. Om förvaltningsrätten skulle anse att Torghattens anbud inte uppfyller språkkravet kan inte heller Styrso's anbud

anses uppfylla kravet. Det innebär i sin tur att Styrso inte kan anses lida skada eller kunna komma att lida skada av aktuell brist som åberopats.

Av Torghattens redovisning för trafikeringsdagarna framgår dagalternativen under rubriken ”tabell”. I den maskerade versionen som Styrso har tagit del av syns visserligen bara rubriken, men i den omaskerade versionen framgår dagalternativen klart och tydligt. Vid en genomgång av den omaskerade versionen är det också tydligt att Torghatten inte har utelämnat en eller flera turer såsom Styrsobolaget gör gällande. Även korrekta laddcykler framgår.

Det är riktigt att Västtrafik i avsnitt 1.6.3 Fartygsspecifikationer har ställt upp krav på att anbudsgivaren ska bifoga handlingar med information om fartygen. Av handlingarna ska framgå bland annat information om fartygets huvuddimensioner inom kategori A. Torghatten har till sitt anbud bifogat en fartygsbeskrivning där bland annat fartygets längd och bredd framgår. Eftersom det inte har uppställts något krav på vilka mått som ska anges eller vilka mått som ingår i begreppet huvuddimension finns det heller inte några krav som ska upprätthållas i det avseendet. Västtrafik saknar därför även skäl – och möjlighet – att förkasta Torghattens anbud på grund av att det saknas information om fartygens djup och höjd. Att begreppet skulle ta sikte på fartygets längd, bredd, djup och höjd är således Styrsos egen konstruktion.

Torghatten har, enligt uppgift till Västtrafik, både inför och i samband med anbudsarbetet gjort noggranna undersökningar av de bryggor som ska trafikeras samt av förutsättningarna i övrigt. Torghatten har till exempel undersökt väderförhållanden, djupförhållanden och manövrering vid bryggor. Det är mot bakgrund av dessa undersökningar som Torghatten sedan har tagit fram offererade fartyg inom kategori C. Fartygen är således väl anpassade till

angivna krav och förutsättningarna för trafiken. Det finns inget som tyder på att dess fartyg inte kommer uppfylla kraven.

Torghattens anbud uppfyller samtliga obligatoriska krav.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Gällande regler

I 4 kap. 1-3 §§ LUK anges bl.a. följande. Upphandlande myndigheter och enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Upphandlingar ska vidare genomföras i enlighet med principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet. En upphandling får inte utformas i syfte att undanta den från lagens tillämpningsområde och får inte heller utformas i syfte att begränsa konkurrensen så att vissa leverantörer gynnas eller missgynnas på ett otillbörligt sätt.

I 16 kap. 4 § LUK anges följande. Efter ansökan av en leverantör som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada får allmän förvaltningsdomstol överpröva 1. en upphandling, och 2. giltigheten av ett avtal som har slutits mellan en upphandlande myndighet eller enhet och en leverantör.

Av 16 kap. 6 § LUK följer att om den upphandlande myndigheten eller enheten har brutit mot de grundläggande principerna i 4 kap. 1 § 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.

Utdrag från upphandlingsdokument

1.5 Uppgifter i anbud

Trafikföretaget ska i anbudet presentera en etableringsplan utgående från milstolparna i punkt 1.3 Milstolpar under etableringsfasen samt övriga krav i upphandlingsdokumenten.

Etableringsplanen ska även innehålla möjligheter och risker i etableringen av Trafikåtagandet.

1.6.2 Etableringsplan

Anbudsgivaren ska i en etableringsplan beskriva på vilket sätt anbudsgivaren ska organisera, bemanna och genomföra etableringen av Trafikåtagandet enligt vad som anges i Dokument C:

Trafikavtal (Modellavtal) och Bilaga C10: Etablering av trafikavtal.

Etableringsplanen ska inkludera beskrivning av aktiviteter samt tillhörande tidpunkter, för etableringsfasen från avtalstecknande till trafikstarten samt driftstart av ny-/ombyggda fartyg. Observera Beställarens krav på milstolpar enligt 1.3 Milstolpar under etableringsfasen samt 1.5 Uppgifter i anbud i Bilaga C10: Etablering av trafikavtal.

8.8 Etablering inför trafikstart

Etableringstiden består av tiden från Avtalets tecknande till dag för trafikstart samt även tiden efter trafikstart fram till idrifttagande av det sist levererade fartyget, i de fall detta/dessa driftsätts efter trafikstart.

Trafikföretaget ska genomföra etableringen av trafiken samt tillhörande driftsättning av fartygen i enlighet med Bilaga C10: Etablering av trafikavtal och den beskrivning av etableringsarbetet som framgår av Trafikföretagets anbud. Trafikföretagets planering och genomförande av etableringen är avgörande för att både trafikstarten och driften ska kunna ske utan störningar för kunderna. Kunderna ska inte drabbas av svårigheter vid byte av trafikföretag. Trafikföretaget ska därför ansvara för att etableringen, inklusive

eventuellt övertagande av material, personal och kunskap om den befintliga trafiken, sker på ett sådant sätt att trafikstörningar, så långt det är möjligt, inte uppstår.

Förvaltningsrättens bedömning

Förvaltningsrätten gör ingen egen utvärdering av anbudet utan inskränker sin prövning till om LUK och de grundläggande principerna för upphandling följs utifrån de omständigheter som Styrso anført till stöd för sin ansökan.

Omloppslistor

Förvaltningsrätten har granskat dessa utan sekretessmarkering och anser det klarlagt att Torghattens anbud uppfyller ställda krav.

Språkkrav

Förvaltningsrätten har även såvitt här är aktuellt tagit del av Torghattens anbud utan sekretessmarkering, varvid följande noteras. Själva löptexten i anbudet är i princip helt författat på svenska. Intyg från tredje man, vissa tekniska beräkningar och vissa informationsblad om fartygen är delvis författade på annat språk. Förvaltningsrätten anser därmed att anbudet är författat på svenska. Den omständigheten att enstaka ord, intyg, certifikat eller liknande kan vara på annat språk utgör inte anledning att angripa upphandlingen.

Fartygskrav

Begärda dimensioner på fartyg (kategori A) är mer allmänt formulerade. Det specificeras inte närmare vad som krävs för att en leverantör ska anses uppfylla kraven. Vid sådant förhållande kan det inte ställas särskilt höga krav för att kraven ska anses uppfylla. Västtrafiks tolkning av krav ryms inom ordalydelsen och framstår inte som orimlig. I likhet med Västtrafik bedöms att Torghatten lämnat tillräckliga sådana uppgifter om dess erbjudna fartyg i kategorin.

I fråga om påståenden som till sin natur är sådana att det inte går att bedöma tillförlitligheten i dem utan teknisk eller annan särskild sakkunskap är det leverantörens ansvar att genom sakkunnigbevisning eller på annat sätt styrka sina påståenden. Den framförda omständigheten att Torghattens fartyg inom kategori C inte kommer vara kravenliga till trafikstarten har inte gjorts sannolik genom det som Styrso anför.

Etableringsplan

Förvaltningsrätten kan konstatera att vissa uppgifter har lämnats av Torghatten i bilaga till anbudet, där förvaltningsrätten har granskat handlingarna utan sekretessmarkering.

Såsom krav är formulerade får de krav som ställs där anses vara obligatoriska krav. Västtrafik har inte uttryckligen krävt en utförligt utformad eller i minsta detalj redovisad etableringsplan, dock en redovisning på vilket sätt anbudsgivaren ska organisera, bemanna och genomföra etableringen av trafikåtagandet. Även möjligheter och risker i etableringen samt en tidsplan ska anges.

Anbud som inte uppfyller obligatoriska krav ska normalt förkastas. Att ändå anta ett sådant anbud strider mot likabehandlingsprincipen, vilket fastslagits av både EU-domstolen (C-336/12 Manova) och Högsta förvaltningsdomstolen (HFD 2016 ref. 37 I och II). Avgörandena innebär att obligatoriska krav strikt ska upprätthållas och utgör även hinder mot att godta anbud som nästan eller ungefärligen uppfyller ett obligatoriskt krav.

Det framgår inte att den redovisning som Torghatten lämnat, inklusive kommentarerna till mpp-filen, innefattar samtliga delar som anges i upphandlingsdokumentet. Det ges viss information om på vilket sätt Torghatten ska organisera, bemanna och genomföra etableringen av trafikåtagandet, låt vara att detta huvudsakligen inte ges i form av en

beskrivning. En beskrivning av möjligheter och risker i etableringen saknas helt. Enligt förvaltningsrättens bedömning kan den information som lämnats inte ens nästan eller ungefärligen anses uppfylla anvisningarna, vilket enligt ovan inte heller hade varit tillräckligt.

När en upphandlande enhet har kommit fram till att en viss uppgift eller ett visst bevis måste finnas i anbudet och därför ställt ett obligatoriskt krav ska potentiella leverantörer kunna utgå ifrån att kravet är så viktigt att den som anser sig inte kunna, eller inte vilja, uppfylla kravet avstår från att lämna ett anbud. Mot denna bakgrund kan Västtrafiks åtgärd att ändå utvärdera Torghattens anbud inte anses förenlig med principen om likabehandling. Styrös, som vid utvärdering har placerats som nummer två, har därmed i vart fall riskerat att lida skada. Det finns således grund för ingripande med stöd av LUK. Vad gäller val av åtgärd är det tillräckligt att upphandlingen rättas på så sätt att en ny anbudsutvärdering genomförs vid vilken Torghattens anbud inte ska beaktas. Ansökan ska därmed bifallas i enlighet med detta.

Vid denna utgång blir Styrös yrkande om vilandeförklaring obehövligt att pröva.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Avgörandet kan överklagas. Information om detta finns i bilaga 1 (FR-05).

Magnus Isgren

Rådmannen Magnus Isgren har avgjort målet. Föredragande jurist har varit Anders Sanner.



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 den dag domstolen meddelade beslutet.

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 nyårs-afton, 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 rättstillämpningen.
- 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.

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.