



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I LINKÖPING**

DOM
2014-03-05
Meddelad i
Linköping

Mål nr
8747-13
Enhet 2

1

SÖKANDE

Vikbolands Taxi 160 000 AB, 556467-0288
Importgatan 20
602 28 Norrköping

Ombud: Advokat Peter Thors
Advokatbyrån Hellgren Linander KB
Box 24053
104 50 Stockholm

MOTPART

Svensk biogas i Linköping AB, 556034-8228
Box 1500
581 15 Linköping

SAKEN

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

KONKURRENSVERKET	
2014-03-05	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.

Dok.Id 153910

Postadress
Box 406
581 04 Linköping

Besöksadress
Brigadgatan 3

Telefon
013-25 11 00

E-post:
forvaltningsratten@linkoping.dom.se

Telefax
013-25 11 40

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00-16:00

BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Svensk Biogas i Linköping AB (Svensk Biogas) genomför en upphandling av transport av biogödsel och råvara, ref.nr 13/172 (Upphandlingen). Upphandlingen genomförs med ett förhandlat förfarande enligt LUF där anbudet med det lägsta priset ska antas. Av tilldelningsbeslut daterat den 13 december 2013 framgår att Wettern Logistik AB (Wettern Logistik) har tilldelats kontrakt.

Vikbolands Taxi 160 000 AB (Vikbolands Taxi) ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar att förvaltningsrätten ska förordna att upphandlingen inte får avslutas förrän rättelse har skett på så sätt att en ny utvärdering av anbuderna görs varvid Wettern Logistiks anbud inte ska beaktas.

Svensk Biogas motsätter sig bifall till ansökan om överprövning.

VAD PARTERNA ANFÖRT

Vikbolands Taxi

Wettern Logistiks anbud uppfyller inte de i Upphandlingen uppställda skall-kraven, varför anbudet rätteligen inte borde ha utvärderats. Härigenom har Vikbolands Taxi, som annars hade tilldelats kontraktet, lidit skada.

Omständigheter

I förfrågningsunderlaget punkt 1.1.3 "Obligatoriska krav" anges att en förutsättning för att ett anbud ska kunna prövas och antas är att samtliga skallkrav är uppfyllda. I punkt 4.1.4 "Fordon" anges att leverantören till sitt

anbud ska bifoga ifyllt fordonsbilaga avseende de fordon som ska utföra de aktuella transporterna. Till förfrågningsunderlaget fanns den bilaga bifogad som anbudsgivarna skulle använda. Wettern Logistik har dock gjort vissa förändringar i den fordonsbilaga som bolaget gav in med sitt anbud. Såsom framgår vid en jämförelse mellan de två handlingarna har Wettern Logistik tagit bort kolumnen "Övrigt bränsle 30-20 procent/år", där anbudsgivarna skulle ange vilket bränsle som ska användas i fordonen om inte förnyelsebart bränsle används. (I punkt 4.1.10 i förfrågningsunderlaget anges att minst 70-80 procent av uppdraget ska köras på förnyelsebart bränsle.) Kolumnen som i den ursprungliga handlingen hade rubriken "Bränsle förnyelsebart 70-80 procent/år" heter i Wettern Logistiks fordonsbilaga "Bränsle förnyelsebart 100 procent/år". I kolumnen anger Wettern Logistik "RME", vilket är ett förnyelsebart bränsle som görs på raps. Detta bränsle brukar också kallas för biodiesel.

Underförstått innebär detta ett påstående om att Wettern Logistik uteslutande avser att använda RME som drivmedel. Detta torde dock av tekniska skäl inte vara möjligt i Sveriges klimat eftersom RME är känsligt för kyla. Ren RME bör inte användas när det är kallare än cirka 5-10 minusgrader. Med tillsatser (som är gjorda på fossila bränslen och därmed ej förnyelsebara, något som uppfattas vara ostridigt i målet av Vikbolands Taxi) går det att använda RME ner till cirka 20 minusgrader. Om det blir kallare än 20 minusgrader går inte RME att använda ens med tillsatser. Med hänsyn till att det är fråga om ett avtal som kan komma att löpa på upp till sex år framstår det som sannolikt att det under längre eller kortare perioder under avtalstiden kommer att bli så kallt att inte ens RME med tillsatser går att använda. Vid sådana tillfällen måste annat bränsle användas. Av väderstatistik inhämtad från SMHI kan konstateras att även under ett år med relativt mildt väder som 2012 var det kallare än 20 minusgrader vid fyra tillfällen i Linköping. Under år 2010 var det i januari månad så kallt som 29 minusgrader i Linköping.

Vikbolands Taxi måste också konstatera att även om det teoretiskt sett går att använda RME ner till 20 minusgrader så är det i praktiken inte genomförbart att använda RME när det är kallare än 10 minusgrader. Vikbolands Taxi har mycket stor erfarenhet av RME då bolaget använt detta i mellan 30-50 fordon per år sedan 1997. Inte någon gång har Vikbolands Taxi kunnat köra ett fordon på uteslutande RME året runt.

Vikbolands Taxi ifrågasätter påståendet om att Wettern Logistik enbart skulle ha använt RME som bränsle året runt under de senaste åren. Enligt intyg från en f.d. anställd på det bolag som utförde biogödseltransporterna åt Wettern Logistik under den tidigare avtalsperioden användes istället diesel på grund av de problem som uppstod med RME vid kyla.

Vikbolands Taxi gör förstås inte gällande att det i Upphandlingen har förelagat ett skall-krav innebärande att fordonen skulle köras på förnyelsebart bränsle till 100 procent. Däremot har det förelagat ett skall-krav att anbudsgivaren i fordonsbilagan skulle ange vilket bränsle som skulle användas om inte förnyelsebart bränsle användes. Eftersom Wettern Logistik inte har angivit vilket drivmedel som ska användas när inte RME går att använda har bolaget inte lämnat samtliga uppgifter som efterfrågats i den fordonsbilaga som anbudsgivarna skulle bifoga sitt anbud. Wettern Logistiks anbud uppfyller därmed inte de obligatoriska kraven i Upphandlingen och anbudet borde därför ha förkastats.

Vidare ska påpekas när det gäller Wettern Logistiks uppgifter om att bolaget avser att använda 100 procent RME att även om Svensk Biogas vid utvärderingen inte har ansett sig ha haft skäl att ifrågasätta dessa uppgifter i Wettern Logistiks anbud så kan inte Svensk Biogas underlåta att kontrollera uppgifterna om det därefter framkommer anledning att ifrågasätta dessa. Även vid överprövningsprocessen måste förstås beaktas om anledning har framkommit att ifrågasätta uppgifterna i ett anbud. Det finns ingen

anledning att ifrågasätta bevisvärdet av den av Vikbolands Taxi åberopade bevisningen. Vad avser de problem som föreligger med RME vintertid, och det faktum att Wettern Logistik – i motsats till vad som angivits av Wettern Logistik – de facto inte har utfört uppdraget tidigare med 100 procent RME, har båda dessa omständigheter intygats av personer utan koppling till Vikbolands Taxi.

Vikbolands Taxi anser att frågan om huruvida Wettern Logistik kan förväntas använda 100 procent RME är en fråga som ska prövas inom ramen för LUF. Det ska också påpekas att Svensk Biogas, såvitt känt för Vikbolands Taxi, inte har någon uppföljning av sitt krav på förnyelsebart bränsle under avtalstiden. Dessutom torde det inte kunna bli några kontraktuella konsekvenser för Wettern Logistik för det fall bolaget inte skulle använda 100 procent RME under avtalstiden.

Med anledning av Svensk Biogas påstående om att den antagne leverantören skulle kunna undvika att köra under ”onormalt” kalla dagar måste Vikbolands Taxi påpeka att det av kravspecifikationen i förfrågningsunderlaget punkt 4.1.1 ”Polymer”, under rubriken ”Kragödsel”, framgår att det i Linköping produceras cirka 110 kubikmeter kragödsel per dygn och att det endast kan lagerhållas 80 kubikmeter per dygn. Hämtning av kragödsel måste därmed ske varje dag från Linköping. Under rubriken ”Matavfallsslurry” framgår vidare att det idag körs två transporter per dygn från Linköping till Norrköping. Det framstår inte som sannolikt att det i dessa transporter skulle kunna göras uppehåll utifrån leverantörens önskan att undvika låga temperaturer. Istället synes det som att det är Agroetanol i Norrköpings behov som styr transporterna. Under rubriken ”Substrat” anges att leverantören vid avrop en gång per vecka ska hämta substrat. Inte heller där framstår det som troligt att leverantörens önskan att undvika låga temperaturer skulle kunna utgöra skäl för att göra uppehåll i transporterna.

I punkt 4.1.2 "Arbetets utförande" framgår att beställaren producerar biogas årets samtliga dagar, vilket innebär detsamma för biogödselproduktionen. Vidare framgår att transporterna är uppdelade på två skift som kör cirka tio timmar vardera per dygn. Även av den anledningen framstår det som minst sagt osannolikt att det skulle vara möjligt för leverantören att göra 18 dygns uppehåll i transporterna.

Utifrån uppgifterna om volymer i punkt 4.1.1 kan också nämnas att det för att tömma gödselbrunnarna i Norrköping och Linköping (totalt 600 kubikmeter) skulle krävas ungefär 171 transporter. Enligt uppgift tar det cirka 15 minuter bara att lasta ett fordon. Teoretiskt sett vore det – enbart sett till den tidsåtgången – möjligt att lasta motsvarande 6 000 kubikmeter på ett dygn under förutsättning att man hade en helt obegränsad tillgång till fordon och förare. Med beaktande av att leverantören förstås inte har obegränsad tillgång till fordon och förare, och den tid som tillkommer för framkörning, borttransport och tömning är det dock inte ens teoretiskt möjligt att tömma gödselbrunnarna på ett dygn. Det skulle istället behövas åtskilliga dagars intensivt arbete dygnet runt för att tömma brunnarna.

Då har det inte heller beaktats att det under tiden man skulle försöka tömma brunnarna fortfarande skulle produceras cirka 385 kubikmeter gödsel per dag, vilket motsvarar ytterligare cirka 11 transporter per dag bara för gödsel. (Med den planerade ökningen av gödselproduktionen i Linköping skulle det krävas cirka 13 transporter per dag för det gödsel som produceras.) Därutöver kommer transportbehovet för kravgödsel, matavfalls-slurry och substrat. Enligt vad som anges i punkt 4.1.2 kör för närvarande transportören i två skift om tio timmar per dygn för det normala transportbehovet. För att därutöver också tömma gödselbrunnarna om 6 000 kubikmeter skulle förstås krävas en mångdubblad arbetsinsats.

Det är med andra ord inte ens teoretiskt möjligt att tömma gödselbrunnarna i förebyggande syfte för att undvika behov av transporter under en kommande 18 dagarsperiod. Särskilt inte med de tre bilar som Wettern Logistik säger sig ha tillgängliga för uppdraget. Det framstår inte heller som särskilt trovärdigt att påstå att Wettern Logistik skulle vidta sådana fullständigt extraordinära – och förstås mycket kostsamma – åtgärder istället för att helt enkelt tanka sina fordon med diesel som går att använda oberoende av temperatur. Vad Svensk Biogas har anfört om möjligheterna att undvika transporter vid låga temperaturer kan enligt Vikbolands Taxis uppfattning lämnas utan avseende.

Svensk Biogas

Vikbolands Taxi har dragit slutsatsen att Wettern Logistik avser att använda 100 procent RME som drivmedel, vilket är korrekt uppfattat. I förfrågningsunderlaget punkt 4.1.10 anges att fordonen bör köras på förnyelsebart bränsle till 100 procent dock skall minst 70-80 procent av uppdraget köras på förnyelsebart bränsle. I anbudets fordonsbilaga har Wettern Logistik angivit att man avser att köra på 100 procent förnyelsebart bränsle (RME). Krav enligt förfrågningsunderlaget får därmed anses uppfyllt. Det ger också förklaringen till varför det inte finns någon redovisning i Wettern Logistiks fordonsbilaga gällande ”Övrigt bränsle 30-20 procent” eftersom 100 procent är RME. Vidare har inget mervärde givits för större andel än skall-kravet. Detta har alltså inte påverkat utfallet av utvärderingen och Vikbolands Taxi har därmed inte lidit skada. Om Wettern Logistik trots försäkran inte uppfyller de ställda kraven så är detta en fråga som inte prövas inom ramen för LUF.

Vikbolands Taxi drar fel slutsats då de påstår att RME av tekniska skäl inte går att använda i svenskt klimat. Är man uppdaterad kring produktens tekniska prestanda så vet man att det inte stämmer. Wettern Logistik har un-

der de senaste åren bevisligen använt RME som drivmedel i sina fordon året runt. Någon anledning att misstro Wetterns Logistiks uppgifter, vare sig i anbudet eller under anbudsgenomgången har inte framkommit.

I förfrågningsunderlaget finns inte något skall-krav på att uppgifterna avseende RME ska styrkas genom produktspecifikation eller liknande. Att vid utvärderingen ställa upp ett sådant krav skulle då i sig strida mot de grundläggande principerna (jfr Kammarrättens i Sundsvall dom den 28 november 2013 i mål 2595-13). Inte heller i övrigt ger LOU, dess förarbeten eller rättspraxis stöd för att en upphandlande enhet skulle vara skyldig att kontrollera om uppgifterna som lämnats i ett anbud i sig är riktiga. Inga omständigheter har gett anledning att ifrågasätta detta.

Vidare skall Wetterns Logistik månadsvis redovisa nedanstående uppgifter enligt punkt 4.1.9 i förfrågningsunderlaget;

L skall månadsvis elektroniskt med Excel-fil redovisa:

- Drivmedelsförbrukning i liter och vilken bränslesort som använts.
B kan komma att begära ut kvitton eller andra handlingar som styrker redovisad drivmedelsförbrukning.
- Antal transporter
- Transporterade mängder
- Körsträckor

Noteras bör även det faktum att enligt förfrågningsunderlaget punkt 4.1.3 får Wetterns Logistik under vintersäsongen en lista över leveransbehovet för att själva planera sina transporter, dvs. de kan undvika att köra under onormalt kalla dagar. Efter tömd gödselbrunn, kan de avstå från transporter under hela 18 dagar innan brunnarna behöver tömmas igen (punkt 4.1.1).

Vad gäller de handlingar från enskilda och f.d. anställda som Vikbolands Taxi refererar till så anser Svensk Biogas att dessa har ett lågt bevisvärde.

Svensk Biogas har inte brutit mot någon av de grundläggande principerna i LUF.

UTREDNINGEN I MÅLET

Förfrågningsunderlaget

Punkt 4.1.4 Fordon

Fordonen skall vara utrustade enligt följande:

- Klassade enligt Euro V.
- Utrustade med pump och sugutrustning alternativt att släpet har denna utrustning.
- Maxlast minst 30 ton produkt med TS-halt cirka 4,5.

L skall bifoga ifylld fordonsbilaga. (Bifogat dokument)

Fordonsbilagan har rubriken Fordon och följande underrubriker: Reg. nummer, Årsmodell, Euroklass, Typ av fordon, Bränsle förnyelsebart 70 – 80 %/år, Övrigt bränsle 30 – 20 %/år

Punkt 4.1.10 Bränsle

Fordonen bör köras på förnyelsebart bränsle till 100 procent dock **skall** minst 70-80 procent av uppdraget köras på förnyelsebart bränsle.

Intyg

Av intyg från Anders Broman, Regionalt Skyddsombud på Svenska Transportarbetareförbundet framgår bl.a. följande:

RME är ett arbetsmiljöproblem. Vintertid och vid kyla blir fordon svåra att starta, tjuvstannar ofta vid korsningar och rondeller när föraren släpper gasen och varvtalet sjunker. Vid riktigt låga temperaturer (-20) går fordonen inte att starta alls. Fordonens bränsledrivna extravärmare fungerar inte

på RME och havererar efter endast några dagars drift även på nya fordon. Största problemen för förare blir således stress då fordon stannar och avsaknad av värme.

Av intyg från Daniel Nilsson, f.d. anställd hos underentreprenör åt Wetttern Logistik framgår bl.a. följande.

Som underentreprenör åt Wetttern Logistik har bolaget utfört biogödseltransporter på uppdrag av Svensk Biogas. Bränslet som användes som drivmedel vid aktuella transporter var uteslutande diesel under den period då Daniel Nilsson körde. Anledningen till detta sas bland annat vara att bilarna inte fungerade att köra på RME när det blev kallare ute.

Av intyg från Nicklas Pettersson på Wetttern Logistik framgår följande.

Under tidigare avtalsperiod har våra fordon kört med Biodiesel 100 från Preem. Vintertid har vår leverantör, Fundins Olja AB i Tranås, levererat denna produkt från Preems anläggning i Skarvik vilken då enligt bifogat produktblad är anpassad för lägre temperaturer. Vi har under denna tid inte upplevt några bekymmer på grund av kyla vid användandet av Biodiesel 100. Detta gäller såväl bilar som dieselvärmare.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Tillämpliga bestämmelser

Enligt 16 kap 6 § LUF ska rätten, om den upphandlande enheten har 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, besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts.

Av 1 kap 24 § LUF framgår att upphandlande enheter ska 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.

Förvaltningsrättens bedömning

Vikbolands Taxi gör gällande att Wettern Logistik inte uppfyller samtliga skall-krav i Upphandlingen. Av punkt 4.1.4 i förfrågningsunderlaget framgår att leverantören till sitt anbud skall bifoga ifylld fordonsbilaga avseende de fordon som ska utföra de aktuella transporterna. I denna fordonsbilaga ska leverantören bl.a. ange vilket bränsle som ska användas i fordonen utöver förnyelsebart bränsle. Wettern Logistik har uppgett att de avser att köra på förnyelsebart bränsle (RME) till 100 procent, varför bolaget inte har angett något övrigt bränsle. Vikbolands Taxi menar att detta av tekniska skäl inte torde vara möjligt i det klimat som råder i Sverige, eftersom RME är känsligt för kyla och att Wettern Logistik därmed, genom att inte ange vilket övrigt bränsle man kommer att använda när det är för kallt för RME, inte uppfyller skall-kravet på ifylld fordonsbilaga.

Av förfrågningsunderlagets punkt 4.1.10 framgår att fordonen bör köras på förnyelsebart bränsle till 100 procent och att minst 70 – 80 procent av uppdraget skall köras på förnyelsebart bränsle.

I fordonsbilagan finns utrymme för att fylla i vilket förnyelsebart bränsle man kommer att använda 70 – 80 procent/år och vilket övrigt bränsle man kommer att använda 30 – 20 procent/år. Wettern Logistik har angivit att man kommer att köra på RME i en omfattning om 100 procent, varför man således inte har angett något övrigt bränsle. Förvaltningsrätten kan inte se annat än att lämnade uppgifter i fordonsbilagan rent formellt är tillfyllest.

Därmed har Weterern Logistik i detta hänseende uppfyllt skall-kraven i punkten 4.1.4.

Vikbolands Taxi gör emellertid gällande att det inte är möjligt för Weterern Logistik att enbart köra på förnyelsebart bränsle och att Svensk Biogas därför förfarit felaktigt när man inte förkastat Weterern Logistiks anbud, trots att Weterern Logistik underlåtit att i fordonsbilagan ange övrigt bränsle. Vikbolands Taxi menar vidare att även om Svensk Biogas inte tidigare insett att Weterern Logistik inte uppfyller ifrågasättande skall-krav, måste det nu stå klart att så är fallet och därmed finns det skäl att vidta rättelse på så sätt att utvärderingen görs om utan beaktande av Weterern Logistiks anbud.

Vare sig i LOU, dess förarbeten eller rättspraxis finns stöd för att den upphandlande enheten skulle vara skyldig att kontrollera att lämnade uppgifter i sig är riktiga när omständigheterna i det enskilda fallet inte ger anledning att ifrågasätta riktigheten. Skyldigheten kan i vart fall normalt sett inte anses sträcka sig längre än att en jämförelse ska göras mellan uppgifterna i anbudet och de krav som angetts i förfrågningsunderlaget. I enlighet med likabehandlingsprincipen som kommer till uttryck i 1 kap. 24 § LUF får den upphandlande enheten dock inte efterge eller bortse från sådana skallkrav som uppställts i förfrågningsunderlaget. Detta gäller även om uppgifter blivit kända först i samband med överprövningsprocessen (jfr Kammarrätten i Göteborgs dom i mål nr 4904-09 och Kammarrätten i Sundsvalls dom i mål nr 388-13). Även om det framkommer först vid en överprövning av en upphandling att vinnande leverantör inte uppfyller samtliga skallkrav ska detta således beaktas och föranleda ingripande enligt 16 kap. 6 § LUF.

Svensk Biogas har enligt förvaltningsrättens mening inte haft anledning att vid prövningen av anbudet ifrågasätta riktigheten i de uppgifter som läm-

nats av Wettern Logistik i aktuell fordonsbilaga. Fråga är om vad som anförts under överprövningsprocessen visar att Wettern Logistik inte uppfyller samtliga skall-krav.

I förevarande mål har Vikbolands Taxi åberopat intyg från bl.a. regionalt skyddsombud på Svenska Transportarbetareförbundet och en f.d. anställd hos en underleverantör åt Wettern Logistik till styrkande av att Wettern Logistik inte kan använda sig av enbart förnyelsebart bränsle. Svensk Biogas har å sin sida åberopat intyg från Wettern Logistik och produktblad avseende biodiesel 100 från Preem för att visa att det inte är orimligt att Wettern Logistik kan köra på enbart förnyelsebart bränsle. Förvaltningsrätten finner, mot bakgrund av utredningen i målet, att Vikbolands Taxi inte visat att Wettern Logistik måste utföra en del av transportererna med annat bränsle än förnyelsebart och att Wettern Logistik därmed skulle ha brutit mot skall-kravet i punkten 4.1.4 genom att inte lämna uppgift om detta bränsle i fordonsbilagan. Vad Vikbolands Taxi anfört visar således inte att någon av de grundläggande principerna i 1 kap. 24 § LUF eller någon annan bestämmelse i LUF har överträtts. Det finns därför inte grund för ingripande enligt 16 kap. 6 § LUF, varför Vikbolands Taxis ansökan ska avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1 (DV 3109 1D/LOU).

Sofia Blomkvist

Föredragande har varit Andrea Ritzer.



SVERIGES DOMSTOLAR

HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Jönköping.

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.