



**PARTER**

**Sökande**

K-holm Vård o Omsorg AB, 556997-9965

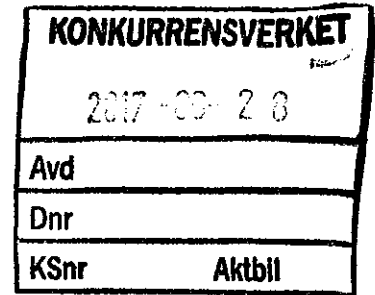
Ombud: Advokaten Ulf Hökeberg  
Advokatfirman Fylgia KB  
Box 55555  
102 04 Stockholm

**Motpart**

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, 222000-2931  
Box 591  
611 10 Nyköping

**SAKEN**

Överprövning enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, LOU



**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.

**BAKGRUND OCH YRKANDEN**

Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet (Kollektivtrafikmyndigheten) genomför upphandling avseende *Serviceresor Flen och Nyköping 2018*, dnr DU-UPP17-0070. Upphandlingen genomförs som öppet förfarande enligt LOU och tilldelningsgrund är ekonomiskt mest fördelaktigt anbud utifrån pris. Upphandlingen är indelad i tre anbudsområden och avtal är tänkt att tecknas med en leverantör per anbudsområde. Kollektivtrafikmyndigheten har den 5 maj 2017 meddelat tilldelningsbeslut i upphandlingen och tilldelat AB Trendtaxi (Trendtaxi) kontraktet avseende anbudsområde *Nyköping – personbilar* (Anbudsområdet). Av utvärderingsrapporten till beslutet framgår att K-holm Vård o Omsorg AB (Bolaget), som lämnat anbud för Anbudsområdet, uteslöts med stöd av 13 kap. 3 § 5 LOU med motiveringen att Kollektivtrafikmyndigheten har hävt ett tidigare kontrakt avseende serviceresor med Bolaget till följd av att Bolaget hade uppvisat allvarliga brister i fullgörandet av ett väsentligt krav enligt kontraktet.

Bolaget ansöker om överprövning av upphandlingen avseende Anbudsområdet och yrkar att förvaltningsrätten beslutar om rättelse med innebörden att en förnyad anbudutvärdering ska göras varvid dels Bolagets anbud ska beaktas, dels anbudet från Trendtaxi inte ska beaktas.

Kollektivtrafikmyndigheten begär att ansökan om överprövning ska avslås.

**VAD PARTERNA SAMMANFATTNINGSVIS HAR ANFÖRT****Bolaget**

Kollektivtrafikmyndigheten har felaktigt uteslutit Bolaget från att delta i upphandlingen och har vidare felaktigt antagit anbudet från Trendtaxi, som rätteligen skulle ha förkastats såsom onormalt lågt.

De felaktigheter som förekommit under upphandlingen är av sådan art och omfattning att förfarandet är oförenligt med gällande upphandlingslagstiftning. Bolaget riskerar att lida skada genom de felaktigheter som förekommit vid upphandlingen, eftersom Bolaget rätteligen skulle tilldelats kontraktet såvitt avser Anbudsområdet.

*Bolagets uteslutning*

Den aktuella upphandlingen genomförs enligt LOU. Bolaget har uteslutits från att delta i upphandlingen med stöd av 13 kap. 3 § 5 LOU, som saknar motsvarighet i den äldre lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (ÄLOU).

De kontrakt som Kollektivtrafikmyndigheten hänvisar till är kontrakt enligt ÄLOU och därmed inte "enligt denna lag", dvs. LOU. I specialmotiveringen till den nu aktuella bestämmelsen anges (se prop. 2015/16:195 s. 1087):  
*"Bestämmelsen gäller enbart kontrakt enligt de nya lagarna om offentlig upphandling, om upphandling inom försörjningssektorerna och om upphandling av koncessioner. Den gäller alltså enbart kontrakt som faller in under nämnda lagars definitioner av kontrakt respektive koncessioner."*

Enligt både den av Kollektivtrafikmyndigheten i beslutet åberopade nya bestämmelsen och av dess förarbeten framgår således tydligt att det saknas rättsligt stöd för att utesluta Bolaget från att delta i upphandlingen.

Beslutet att utesluta Bolaget är även sakligt felaktigt då Bolaget inte har brutit i fullgörandet av ett väsentligt krav i sitt tidigare kontrakt med Kollektivtrafikmyndigheten och Kollektivtrafikmyndighetens hävning av kontraktet var därför felaktigt.

*Trendtaxi's anbud*

Anbudet från Trendtaxi, som uppgår till 6 724 940 kr, skulle rätteligen ha förkastats, eftersom det förefaller vara onormalt lågt. Anbudet skiljer sig markant i prisnivå från övriga anbud, förutom anbudet från 8 PAX AB, som inte beaktades vid anbudsutvärderingen men som också förefaller vara onormalt lågt. Det som är synnerligen påtagligt är att övriga anbudsgivares priser överstiger Trendtaxi's anbudspriser med 20,6 procent (Bolaget), med 27,5 procent (Taxi Nyköping Oxelösund AB), med 40,3 procent (Vikbolandets Taxi AB), samt med 65,2 procent (VTV Transport och Taxi AB).

Anbudet från Trendtaxi är dessutom lägre än kostnaden för tjänstens utförande, trots att upphandlingen innehåller ett antal tillkommande och kostnadskrävande villkor, med krav på bl.a. arbetsrättsliga villkor i form av minimilöner för förare. Anbudet från Trendtaxi kan inte förklaras med annat än att det inte kommer att uppfylla de för upphandlingen aktuella särskilda kontraktsvillkoren.

I upphandlingen har uppställts krav på en minimilön på 127,84 kronor per timme, vilket också utgör särskilda kontraktsvillkor enligt upphandlingskontraktets punkt 27.1. Bolaget har med bl.a. utgående från dessa krav på minimilöner upprättat en kalkyl utifrån Trendtaxi's anbud. Kalkylen är beräknad per månad och visar sammanfattningsvis att Trendtaxi kommer att gå med 143 760 kr i förlust varje månad.

Kollektivtrafikmyndigheten har invänt att Trendtaxi's anbud i den nu aktuella upphandlingen är cirka 1 000 000 kr lägre än Bolagets vinnande anbud i 2016 års upphandling. Jämförelsen är inte rättvisande, eftersom Kollektivtrafikmyndigheten har ändrat ersättningsmodell. Den väsentligaste ändringen är att grundersättning för ordinarie fordon, som i 2016 års upphandling var förutbestämd till 50 kr per uppdrag, inte ersätts i den nya modellen. Bo-

lagets vinnande anbud i 2016 års upphandling uppgick till 7 722 000 kr, men där ingick således inte grundersättningar. Enligt statistik från tidigare avtalsperiod uppgick grundersättningarna till uppskattningsvis 2,5 mnkr per år. Efter denna korrigering ska Bolagets anbud i 2016 års upphandling värderas till cirka 10 255 000 kr och Trendtaxi's anbud i den nu aktuella upphandlingen är då cirka 3 500 000 kr lägre än Bolagets vinnande anbud i 2016 års upphandling. Detta innebär en prisskillnad på cirka 52 procent. Till detta kommer de högre lönekrav som uppställs, vilket innebär en höjning om minst 17 kr i timmen.

För det aktuella uppdraget uppställs i upphandlingen krav på nio ordinarie fordon och två backupfordon. Av punkt 2.3.6 i kravspecifikationen framgår av att de två backupfordonen schemaläggs dygnet runt årets alla dagar efter behov. En seriös anbudsgivare måste därför för dessa backupfordon räkna med årlig lönekostnad om 3 436 548 kr (24 tim x 365 dagar x 196,15 kr x 2 förare), vilket ger 286 379 kr per månad. Detta är något högre än i Bolagets kalkyl men i ungefär samma nivå.

Backupfordonen får visserligen utföra andra uppdrag inom schemalagd tid, men det finns begränsningar i detta. Den ena begränsningen är att det inte får finnas några inplanerade uppdrag och den andra begränsningen är att backupfordonen har en förbokningstid på 45 minuter. Två backupfordon schemaläggs således varje år för 17 520 timmar (24 tim x 365 dagar x 2 fordon), medan det i anbudsförutsättningarna ingår att endast 1 100 timmar ersätts.

Bolaget vidhåller således att Trendtaxi's anbud vid en objektiv bedömning måste förefalla vara onormalt lågt, varför Kollektivtrafikmyndigheten har en skyldighet att begära förklaring av leverantören. Det åligger i så fall Trendtaxi att lämna en tillfredsställande förklaring till det onormalt låga priset. Såvitt bekant har någon sådan förklaring inte begärts och kan knappast läm-

nas i nu aktuellt fall, eftersom anbudspriset inte medger avtalsenliga löner samtidigt som de övriga särskilda kontraktsvillkoren uppfylls. Kollektivtrafikmyndigheten har brustit i sin utredningsskyldighet och anbudet från Trendtaxi skulle därmed rätteligen ha förkastats.

### **Kollektivtrafikmyndigheten**

Kollektivtrafikmyndighetens beslut att utesluta Bolaget ur upphandlingen har varit såväl legalt möjligt som legalt nödvändigt. Oaktat detta saknar invändningen mot uteslutningsbeslutet relevans för målet, eftersom Bolaget inte har lidit skada eller riskerar lida skada till följd av den påstådda överträdelsen av LOU.

### *Trendtaxis anbud*

Det upphandlade föremålet för Anbudsområdet är nio ordinarie personbilar och två personbil backup, dvs. totalt elva fordon. Det saknas krav på att backupfordonens uppdrag utförs av samma fordon och leverantören kan därmed ha en större fordonsflotta att utgå ifrån när den fördelar uppdragen. Backupfordonen schemaläggs klockan 00.00–24.00 efter behov, men får utföra andra uppdrag under schemalagd tid under förutsättning att köruppdrag kan utföras på 45 minuters varsel.

Kollektivtrafikmyndigheten bestrider att Trendtaxis anbud förefaller vara onormalt lågt. Kollektivtrafikmyndigheten anser att det därmed heller inte har förelegat vare sig någon skyldighet för Kollektivtrafikmyndigheten att begära en förklaring av priset från Trendtaxi eller att förkasta Trendtaxis anbud.

Kollektivtrafikmyndigheten gjorde i samband med utvärderingen en särskild bedömning av rimligheten i Trendtaxis anbudspris, givet att det för det ak-

tuella anbudsområdet föreligger större skillnader mellan de ej förkastade anbudens priser än vad som är fallet för övriga två anbudsområden. Kollektivtrafikmyndigheten kunde emellertid konstatera att Trendtaxi's anbud inte föreföll onormalt lågt, givet följande omständigheter:

#### 1. Prisskillnad mellan anbudet

Bolaget anför att Trendtaxi's anbud skiljer sig markant i prisnivå från övriga anbud på anbudsområdet. Bolaget inkluderar dock inte anbudet från 8 PAX AB i sin jämförelse, vilket endast var sex procent högre än Trendtaxi's anbud. Även om 8 PAX AB:s anbud kom att förkastas i utvärderingen, då leverantören inte uppvisade den årsomsättning som det ställs krav på i upphandlingen, visar anbudet att fler anbudsgivare än Trendtaxi prissatte tjänsten betydligt lägre än vad Bolaget gjorde.

#### 2. Prisskillnad jämfört med tidigare upphandling

Trendtaxi's anbud är ca 1 000 000 kr lägre än det vinnande anbudet för aktuellt område i den tidigare upphandlingen, vilket var Bolagets anbud. Jämfört med Bolagets anbudspris i den tidigare upphandlingen, vilket Bolaget uppenbarligen inte bedömde orimligt lågt, är det lägre priset i Trendtaxi's anbud i aktuell upphandling fullt logiskt, givet att:

- Upphandlingen omfattar ett fordon mindre än den tidigare upphandlingen.
- Leverantörens risk är betydligt mindre i Upphandlingen jämfört med den tidigare upphandlingen sett till den justerade ersättningsmodellen, som har större inslag av garanterade ersättningar och är mindre beroende av omfattningen på köruppdrag, samt att
- Den historiska trafikvolymen, dvs. den volym som ska ge anbudsgivarna vägledning om vilken trafikvolym upphandlingsavtalet kommer att omfatta, var 7 560 timmar färre än i den tidigare upphandlingen vad gäller ordinarie personbilar. Mindre redovisad historisk trafikvolym medför mindre förväntad kommande trafikvolym, vilket bör påverka anbudspriset negativt.

### 3. Bedömning av normal prisnivå för området

Trendtaxis anbud vad gäller pris per fordon och per timme ligger inom ramen för vad Kollektivtrafikmyndigheten bedömer utgöra skälig prisnivå för aktuellt område.

### 4. Trendtaxis trafikförutsättningar

Kollektivtrafikmyndighetens erfarenhet är att backupfordon och dess förare kan utföra uppdrag i vanlig taxitrafik under tid då backupfordonen inte utför uppdrag inom avtalet. En sådan lösning använder exempelvis den nuvarande leverantören i det aktuella anbudsområdet. Det finns också exempel på hur leverantören anlitar ett annat taxiföretag som underleverantör för att utföra köruppgifterna med backupfordonen. Kollektivtrafikmyndigheten har bedömt det som en sannolik förutsättning att Trendtaxi, i egenskap av utförare av ordinarie taxitrafik i Eskilstuna och Örebro, kommer att kunna kombinera backupfordonens schemalagda trafik med ordinarie taxitrafik, varvid det inte uppstår mer lönekostnader än motsvarande, eller strax överstigande, den tid som backupfordonen ska trafikeras i uppdraget.

Bolaget har i sin ansökan redovisat en kalkyl enligt vilken Trendtaxis anbud skulle innebära ett finansiellt underskott om 143 760,62 kr per månad. När Kollektivtrafikmyndigheten, efter att ha tagit del av Bolagets kalkyl, har gjort liknande resultat-kalkyl baserad på anbudspriserna har Kollektivtrafikmyndighetens beräkningar på Trendtaxis anbud skiljt sig markant åt från Bolagets kalkyl. Kollektivtrafikmyndigheten konstaterar att den avgörande skillnaden är Bolagets sätt att beräkna lönekostnaden för förarna för backupfordonen. I upphandlingens prisbilaga och utvärderingsmodell framgår att backupfordonen beräknas utföra 1 100 ersatta timmar per år vilket motsvarar 91,67 timmar per månad. För att utföra 91,67 ersatta timmar bedömer Kollektivtrafikmyndigheten vidare att det går åt lika mycket förartid för s.k. tomkörning. Total förartid för backupfordonens uppdrag bedöms därmed av Kollektivtrafikmyndigheten uppgå till 184 timmar per månad. Detta ska



jämföras med de 1 392 timmar per månad (8 heltidsanställda x 174 timmar per månad), som Bolaget utgått ifrån i sin kalkyl. Skillnaden, dvs. 1 208 timmar per månad, innebär en lönekostnad om 236 949,20 kr per månad baserat på den lönekostnad per timme som Bolaget räknat med i sin kalkyl (196,15 kr). Om övriga värden i Bolagets kalkyl lämnas oförändrade så medför den justerade lönekostnaden ett finansiellt överskott per månad om 93 188,58 kr, motsvarande 16,6 procent, vilket får anses utgöra ett affärs-  
mässigt acceptabelt resultat.

Med dessa omständigheter som grund gjorde Kollektivtrafikmyndigheten bedömningen att myndigheten inte hade anledning att inhämta en förklaring av anbudspriset från Trendtaxi enligt 16 kap. 7 § LOU, eftersom anbudspriset föreföll ligga inom ramen för ett normalt pris. Följaktigen har Kollektivtrafikmyndigheten inte heller haft någon anledning eller skyldighet att förkasta Trendtaxis anbud.

#### *Bolagets uteslutning*

Givet att det av skäl som redovisats ovan inte föreligger grund för ett ingripande i upphandlingen enligt 16 kap. 7 § LOU, så har Bolaget inte lidit skada eller riskerar lida skada av den av Bolaget påstådda överträdelsen av LOU i samband med uteslutningen av Bolaget ur upphandlingen. Alldeles oavsett detta är det Kollektivtrafikmyndighetens uppfattning att uteslutningen av Bolaget ur upphandlingen är legalt möjlig utifrån lagstiftningen och legalt nödvändig utifrån upphandlingens upphandlingsdokument.

Kollektivtrafikmyndigheten upphandlade serviceresor för Sörmlands län för cirka ett år sedan genom öppet förfarande. Bolaget tilldelades då två anbudsområden, däribland den i upphandlingen aktuella trafiken, varvid Kollektivtrafikmyndigheten och Bolaget ingick fleråriga avtal. Bolaget uppvisade emellertid så allvarliga brister i sitt uppstartsarbete i avtalen att Kollektivtrafikmyndigheten

tivtrafikmyndigheten hävde avtalen med omedelbar verkan. Kollektivtrafikmyndighetens förfarande i samband med denna avtalshävning blev föremål för en rättsprocess i samband med att Bolaget ansökte hos förvaltningsrätten om att ogiltigförklara de direktupphandlade avtalen som Kollektivtrafikmyndigheten med kort varsel ingick med andra trafikföretag i syfte att inte äventyra den trafik som de hävda avtalen var avsedda att säkra. Förvaltningsrätten i Linköping konstaterade att Kollektivtrafikmyndighetens hävning var befogad och avslog den 21 mars 2017 Bolagets ansökan (mål nr 7950-16). Förvaltningsrättens dom vann laga kraft den 5 maj 2017.

Av 13 kap. 3 § 5 LOU framgår att en upphandlande myndighet får utesluta en leverantör från att delta i en upphandling om leverantören har visat allvarliga eller ihållande brister i fullgörandet av något väsentligt krav i ett tidigare kontrakt enligt bl.a. LOU, och detta har medfört att det tidigare kontraktet exempelvis har sagts upp i förtid. Att Kollektivtrafikmyndigheten i upphandlingen har avsett att utesluta anbudsgivare som omfattas av någon av uteslutningsgrunderna enligt 13 kap. 3 § LOU framgår av avsnitt 3.1 i Administrativa föreskrifter.

Kollektivtrafikmyndighetens uppfattning är att uteslutningsgrunden i 13 kap. 3 § 5 LOU gäller för avtal/kontrakt som ingåtts såväl enligt den gamla upphandlingslagstiftningen som enligt LOU. Bestämmelsen anger enligt Kollektivtrafikmyndighetens uppfattning endast att det väsentliga kravet ska inkluderas i ett tidigare kontrakt, som utgör ett kontrakt i enlighet med den definition av begreppet "kontrakt" som ställs upp i LOU. Detta framgår av förarbetena till LOU där det anges att "[Bestämmelsen gäller] *enbart kontrakt som faller in under nämnda lagars definitioner av kontrakt respektive koncessioner*". LOU:s definition av begreppet "kontrakt" framgår av lagens 1 kap. 15 §. Det kan rimligen inte påstås att de hävda avtalen inte faller in under denna definition. Det kan enligt Kollektivtrafikmyndighetens uppfattning heller inte råda några tvivel om att den hävningsgrundande bristen av-

såg ett väsentligt krav. Kollektivtrafikmyndighetens beslut att utesluta Bola-  
get ur upphandlingen har mot denna bakgrund varit korrekt.

### SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Av 16 kap. 7 § LOU framgår följande.

*Om ett anbud förefaller vara onormalt lågt, ska den upphandlande myndig-  
heten begära att leverantören förklarar det låga priset eller kostnaden. En  
sådan begäran om förklaring kan gälla*

- 1. om leverantören kan utnyttja särskilt kostnadseffektiva metoder för att  
fullgöra kontraktet,*
- 2. om leverantören kan utnyttja tekniska lösningar eller ovanligt gyn-  
samma förhållanden för att fullgöra kontraktet,*
- 3. egenarten hos de varor, tjänster eller byggentreprenader som föreslås av  
leverantören,*
- 4. hur leverantören avser att fullgöra kontraktet med avseende på tillämp-  
liga miljö-, social- eller arbetsrättsliga skyldigheter,*
- 5. om leverantören kan få statligt stöd, eller*
- 6. skyldigheterna som avses i 17 kap. 6 eller 7 §§.*

*Myndigheten ska förkasta anbudet om leverantören inte på ett tillfredsstäl-  
lande sätt har förklarat det låga priset eller kostnaden.*

*En upphandlande myndighet ska också förkasta en leverantörs anbud om  
den finner att det onormalt låga priset beror på att anbudet inte stämmer  
överens med tillämpliga miljö-, social- eller arbetsrättsliga skyldigheter.*

Den generella utgångspunkten vid bedömning av anbudspriser är att leve-  
rantören, baserat på företagsinterna överväganden, själv har att avgöra vilka  
priser den kan och vill offerera i en specifik upphandling. Att en leverantör  
erbjuder mycket låga priser – eller till och med negativa priser – leder inte  
alltid till att anbudet ska anses vara onormalt lågt. Dock måste anbudet

kunna bära sig självt ekonomiskt. Någon definition av begreppet onormalt lågt anbud finns varken i LOU eller i det bakomliggande direktivet och Högsta förvaltningsdomstolen har uttalat att det ankommer på den upphandlande myndigheten att i varje enskilt fall bedöma denna fråga inom det handlingsutrymme som reglernas utformning ger (se HFD 2016 ref. 3 I).

Kollektivtrafikmyndigheten har anfört att den med anledning av den större differens bland anbudspriserna som förelåg för Anbudsområdet i jämförelse med övriga områden i samband med utvärderingen gjorde en särskild bedömning av rimligheten i Trendtaxis anbudspris och kom fram till att det inte föreföll onormalt lågt.

Uppdraget, föremål för upphandlingen avseende Anbudsområdet, gäller utförande av serviceresor i form av särskilda persontransporter och annan kollektivtrafik, som för Anbudsområdet ska utföras med elva personbilar, varav nio ordinarie fordon och två backupfordon. Då inga bestämda eller garanterade volymer används i aktuell upphandling och myndigheten har redovisat historiska volymer som inte är bindande och som endast ska användas som utgångspunkt för leverantörerna vid prissättningen, medför det att leverantörerna får utrymme att laborera med priserna för att åstadkomma ett så taktiskt och konkurrenskraftigt anbud som möjligt. Detta är i enlighet med LOU och utlöser i sig ingen aktivitetsplikt från upphandlande myndighetens sida.

I den aktuella situationen där Bolaget, till skillnad från den upphandlande myndigheten, anser det vinnande anbudet vara onormalt lågt i LOU:s mening ligger en väsentlig del av bevisbördan på Bolaget att visa att så är fallet.

Förvaltningsrätten finner att den utredning som Bolaget har presterat i målet, ställt mot det som Kollektivtrafikmyndigheten anfört avseende uppdra-

gets upplägg och omfattning samt om backuppfordonens användning, inte ger stöd för slutsatsen att det vinnande anbudet är så lågt att det inte ska anses vara allvarligt menat (jfr EU domstolens dom i mål C-599/10, *SAG ELV m.fl.*). Vad Bolaget har anfört kan därvidlag inte anses utgöra tillräcklig bevisning för att anse Trendtaxi's anbud som onormalt lågt. Något skäl att ingripa mot upphandlingen på av Bolaget anförd grund beträffande Trendtaxi's anbud föreligger således inte.

För att rätten ska besluta om att en upphandling ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts krävs enligt 20 kap. 6 § LOU *dels* att den upphandlande myndigheten har brutit mot de grundläggande principerna i 4 kap. 1 § eller någon annan bestämmelse i lagen, *dels* att detta har medfört att leverantören har lidit eller kan komma att lida skada.

Det är i målet klarlagt att det är Trendtaxi som utifrån offererat pris har lämnat det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet i upphandlingen. Bolaget kan således inte vara aktuellt för tilldelning även för det fall Kollektivtrafikmyndigheten rätteligen borde ha kvalificerat det till anbudsutvärderingen.

Mot bakgrund av det anförda finner förvaltningsrätten att Bolaget inte har förmått visa någon skada i målet även för det fall att påstått fel i upphandlingen avseende Bolagets uteslutning skulle föreligga. Ansökan ska därför redan av nämnd anledning lämnas utan bifall.

Sammanfattningsvis finner förvaltningsrätten att det inte föreligger skäl att besluta om ingripande enligt 20 kap. 6 § LOU. Ansökan ska därför avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**

Information om hur man överklagar finns i bilaga 1 (DV 3109/1D-LOU).

Magnus Wickström  
Rådman

Handläggare har varit föredragande juristen Stefka Bokmark.



## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens avgörande ska skriva till Kammarrätten i Jönköping. **Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.** Adressen till förvaltningsrätten framgår av avgörandet.

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

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

### Prövningstillstånd i kammarrätten

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 avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

### Överklagandets innehåll

Skrivelsen med överklagande ska innehålla

1. Klagandens person- eller organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer till bostaden och mobiltelefon. Även adress och telefonnummer till arbetsplatsen ska anges, samt eventuell annan adress där klaganden kan nås för delgivning.

Om klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-post-adress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges.

Om samtliga ovan nämnda person- eller adressuppgifter har lämnats tidigare i målet och fortfarande är aktuella behöver de inte uppges igen. Om någon uppgift ändras, ska ändringen utan dröjsmål anmälas till kammarrätten.

2. uppgift om det avgörande som överklagas – förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för avgörandet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för en begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens avgörande som klaganden vill få till stånd,

5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

*Forts. nästa sida*

### **Avtal före laga kraft i vissa mål**

I vissa mål får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens avgörande har löpt ut. Detta gäller mål om överprövning enligt

- lagen (2007:1091) om offentlig upphandling,
- lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster,
- lagen (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet,
- lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner,
- lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, eller
- lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna

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 fyra förstnämnda lagarna och i 20 kapitlet i de två sistnämnda lagarna.

### **Ytterligare information**

Behöver ni fler upplysningar om hur man överklagar kan ni vända er till förvaltningsrätten.