



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I STOCKHOLM**

Avdelning 31

DOM

2018-04-27

Meddelad i Stockholm

Mål nr
3755-18

SÖKANDE

Transcall AB, 556669-9020

Ombud: Advokat Markus Garfvé och Jur.kand. Fredrik Winroth
Hellström Advokatbyrå KB
Box 7305
103 90 Stockholm

MOTPART

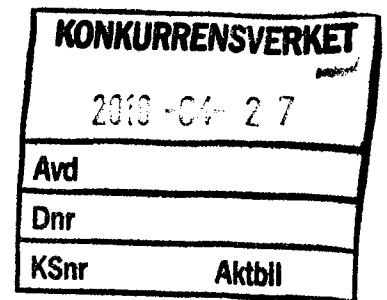
Stockholms stad
Box 7005
121 62 Johanneshov

SAKEN

Offentlig upphandling

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.



Dok.Id 966437

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
115 76 Stockholm	Tegeluddsvägen 1	08-561 680 00	08-561 680 01	måndag-fredag 08:00-16:30
		E-post: forvaltningsrattenistockholm@dom.se		
		www.domstol.se/forvaltningsratt		

YRKANDEN M.M.

Serviceförvaltningen i Stockholms stad (Stockholms stad) genomför en upphandling gällande riksfärdtjänstresor. Upphandlingen genomförs som ett öppet förfarande enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU). Syftet med upphandlingen är att teckna ett ramavtal med en förmedlare av riksfärdtjänstresor mellan kommuner för personer som beviljats tillstånd att resa med riksfärdtjänst enligt lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. Sista anbudsdag var den 18 januari 2018.

Transcall AB (Transcall) ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar att upphandlingen ska göras om. Till stöd för sin talan anför Transcall bl.a. följande.

Stockholms stad har i upphandlingsdokumentet uppställt ett obligatoriskt krav (ett s.k. ska-krav) som inte är möjligt för leverantörerna att uppfylla. Kravet är även oförenligt med de upphandlingsrättsliga principerna. I synnerhet brister kravet i transparens och det är också oförenligt med proportionalitetsprincipen. Om kravet inte hade funnits hade Transcall kunnat lämna anbud i upphandlingen och då haft möjlighet att tilldelas kontraktet. Kravet har därmed medfört att Transcall riskerar att lida skada i upphandlingsrättslig mening.

Under punkten 1.2.11 i upphandlingsdokumentet har Stockholm stad uppställt ett krav på att: ”Anbudsgivare ska inneha eget tillstånd att bedriva både taxiverksamhet och resebyråverksamhet.” Det saknas lagstiftning rörande tillstånd att bedriva resebyråverksamhet. Verksamheten är således inte tillståndspliktig. Transcall har därför i funktionen *frågor&svar* i upphandlingen frågat Stockholms stad vilket tillstånd som kravet rör och formulerat frågan enligt följande: ”Definiera vad som avses med eget tillstånd att bedriva resebyråverksamhet?” Som svar har Stockholms stad

angett att: ”Med tillstånd att bedriva resebyråverksamhet avses här att leverantören får utfärda biljetthandlingar för tåg, flyg, båt och/eller buss.” Det saknas dock lagregler specifikt angående erhållandet av tillstånd för utfärdande av biljetthandlingar för tåg, flyg, båt och/eller buss. Stockholms stad har således uppställt ett ska-krav som ingen anbudsgivare har möjlighet att uppfylla. Av praxis följer att om en upphandlande myndighet uppställt ett ska-krav som inte går att uppfylla, så ska upphandlingen göras om (jfr Kammarrätten i Jönköpings dom den 17 december 2015 i mål nr 2583-15).

Punkten 1.2.11 i upphandlingsdokumentet har rubriken ”Tillstånd”. Som rubriken anger rör kravställningen olika myndighetstillstånd där det andra kravet på tillstånd avser tillstånd att bedriva taxiverksamhet, vilket kan sökas och erhållas av Transportstyrelsen. Vidare bör det i sammanhanget framhållas att det bevis för kravuppfyllnad som uppställs är att ”dokumentation som visar eget tillstånd att bedriva resebyråverksamhet”, ska bifogas i anbudet. Då det inte finns något tillstånd som kan erhållas för att bedriva resebyråverksamhet har kravet, och vilket bevis som anbudsgivarna har att ge in, varit omöjligt att förstå. Transcall har gett Stockholms stad möjlighet att förtydliga vad man egentligen krävt, vilket Stockholms stad inte förefaller ha varit intresserad av att göra. Stockholms stads svar i funktionen *frågor&svår* angående vilket tillstånd som kravet rör, leder till ännu fler oklarheter om vad som krävs. Vad kravet på att ha eget tillstånd att bedriva resebyråverksamhet och därigenom få utfärda biljetthandlingar innebär, har inte gått att förstå. Det har än mindre gått att förutse vilken typ av bevis för kravuppfyllnad som Stockholms stad skulle kunna komma att godta.

En resebyrå kan inte söka något tillstånd avseende tjänsten utfärdande av biljetthandlingar. Stockholms stad har uppgett att kravet innebär att anbudsgivare ska inneha ”sedvanliga tillstånd” från relevanta trafikföretag för att utfärda biljetthandlingar. Detta är anmärkningsvärt och begreppet

”sedvanliga tillstånd” utgör en konstruktion som Stockholms stad själv har hittat på. En resebyrå och ett trafikföretag kan träffa avtal om att resebyrån får utfärda biljetter. Detta sker då inte genom något tillståndsförfarande, utan genom ett affärsavtal mellan två privata aktörer. Kravet som sådant och vilket bevis för kravuppfyllnad som erfordrats har inte gått att förstå. En naturlig tolkning av kravformuleringen ”dokument som visar eget tillstånd att bedriva resebyråverksamhet” är inte, till skillnad från vad som påstås av Stockholms stad, att detta ska förstås som att avtal med ett flygbolag, en tågoperatör och ett rederi ska ges in.

Transcall har svårt att se att det dokument från IATA, vilket Stockholms stad godtagit som bevis på att en anbudsgivare uppfyllt kravet, är relevant. IATA är en internationell branschorganisation för flygbolag med syfte att representera medlemmarnas intressen på olika sätt. Den aktuella upphandlingen rör riksfärdtjänst, dvs. nationella transporter. Det krävs inget myndighetstillstånd för att sälja biljetter för resor utförda av medlemmar i IATA.

Marknaden avseende bokning av riksfärdtjänst domineras i dagsläget av en stor aktör nämligen Riksfärdtjänst Sverige AB som också är Stockholms stads nuvarande leverantör. Via möten med Stockholms stad har Riksfärdtjänst Sverige AB den 1 november 2017 kommunicerat med Stockholms stad att bolaget har tillstånd att bedriva resebyråverksamhet. Genom det tidigare samarbetet med Stockholms stad har Riksfärdtjänst Sverige AB varit den enda anbudsgivaren som haft möjlighet att förstå vad kravet egentligen inneburit och vad för sorts bevis som bolaget haft att ge in för att visa att kravet är uppfyllt. Detta medför att andra aktörer inte kan ta sig in på marknaden och att konkurrensen snedvrids till fördel för den aktör som nu dominerar marknaden.

Kravet är inte förenligt med proportionalitetsprincipen. Någon särskild fördel med att resebolaget utfärdar biljetter finns inte. Ett alternativ till att låta resebolaget utfärda resehandlingar är att trafikföretagen utfärdar biljetter direkt. Resebolaget har sedan att skriva ut biljetterna. Det föreligger ingen större ekonomisk risk för Stockholms stad med ett sådant upplägg. Trafikföretagen är i regel stora företag med omsättning på flera miljarder kronor. Företagen inom Transcalls bransch är förhållandevis små aktörer med mycket lägre omsättning. Bokning av biljetter sker också i resenärens namn och även om resebolaget skulle hamna på obestånd, så är resehandlingen giltig. Dessutom debiteras ersättning i efterskott med 30 dagars betalningstid. Då majoriteten av alla bokade resor sker i nära anslutning till restidpunkten, så är Stockholms stads ekonomiska risk i sammanhanget försumbar. Kravet hade kunnat tillgodoses genom den mindre ingripande åtgärden att krav uppställts på att leverantören ska ha tillgång till en bokningsfunktion.

Stockholms stad har också uppgett att kravet är kopplat till utbildning av personal, men trafikföretagen är de som har bäst kunskap om sina egna transportmedel. Representanter från trafikföretagen är därför bäst lämpade att bedöma om t.ex. en viss rullstol ryms i en viss typ av fordon.

Stockholms stad bestrider bifall till ansökan och anför bl.a. följande till stöd för sin talan.

Stockholms stad har inte brutit mot någon bestämmelse i LOU och det ifrågavarande kravet, om att leverantören ska kunna utfärda biljetthandlingar för tåg, flyg, båt och/eller buss, är proportionerligt. Det saknas därmed skäl för att upphandlingen ska göras om.

Det stämmer att Stockholms stad uppställde ett ska-krav under punkten 1.2.11 i upphandlingsdokumentet på att anbudsgivare ska inneha tillstånd att

bedriva resebyråverksamhet och att detta ska styrkas med dokumentation som ska bifogas anbudet. Stockholms stad medger att det ifrågavarande skravet, såsom det utformades i upphandlingsdokumentet, var otydligt. Stockholms stad förtydligade dock genom funktionen *frågor&svår* att kravet såvitt avser tillstånd till bedrivande av resebyråverksamhet innebär: "[...] att leverantören får utfärda biljetthandlingar för tåg, flyg, båt och/eller buss." Genom förtydligandet framgår tydligare att kravet inte innebär att leverantören ska ha ett myndighetstillstånd, vilket Stockholms stad vidgår inte finns, utan i stället att leverantören ska få utfärda nämnda biljetthandlingar för trafikföretagens räkning. Stockholms stad anser att förtydligandet i funktionen *frågor&svår* medför att kravet har angetts tillräckligt tydligt i upphandlingsunderlaget för att anbudsgivare i resebyråbranschen ska kunna förstå innebörden av kravet och hur det ska styrkas. Det borde vara uppenbart för en leverantör i resebyråbranschen att det inte krävs ett myndighetstillstånd för att bedriva resebyråverksamhet, utan att kravet i stället innebär att sedvanliga tillstånd från relevanta trafikföretag för att utfärda biljetthandlingar ska innehas. Stockholms stad anser vidare att kravet tydligt framgår av andra delar av upphandlingsdokumentet. Det framgår t.ex. under punkten 1.3.2 att leverantören inte bara ska kunna boka, utan även utfärda biljetthandlingar. För att få utfärda nämnda biljetthandlingar för trafikföretagens räkning krävs avtal med relevanta trafikföretag.

Kravet är inte oproportionerligt. Syftet med kravet är att försäkra sig om att leverantören ska kunna utfärda biljetter för tåg, flyg, båt och/eller buss på uppdrag av trafikföretagen. Kravet har därmed en uppenbar koppling till föremålet för upphandlingen. Genom att kräva att leverantören kan utfärda biljetter på uppdrag av trafikföretagen försäkras Stockholms stad att leverantören har utbildad personal, vilket är särskilt relevant med tanke på resornas art då resenärerna ofta har speciella behov såsom medförande av

rullstol och ledsagning. Leveranstryggheten ökar även i och med att agentavtalen ofta ger tillgång till trafikföretagens bokningssystem.

Om en resebyrå själv skulle motta betalning för en biljett och sedan i sin tur köpa biljetten själv, medför detta en ekonomisk risk för Stockholms stad för det fall resebyrån skulle hamna på obestånd innan biljetten levererats till Stockholms stad. Om Stockholms stad, genom en resebyrå som agerar som agent, köper biljetten direkt från trafikföretagen existerar inte denna risk.

Mot denna bakgrund anser Stockholms stad att kravet är proportionerligt. Kravet är nödvändigt med hänsyn till syftet med upphandlingen och det skulle inte kunna vara mindre långtgående, t.ex. genom att endast kräva en bokningsfunktion. Om en anbudsgivare inte själv kunnat uppfylla kravet fanns även en möjlighet att åberopa annans kapacitet.

För att styrka kravets uppfyllande har en anbudsgivare bifogat dokument såsom godkännande från IATA (International Air Transport Association). Ett sådant godkännande är nödvändigt för att få utfärda biljetthandlingar för flygbolag anslutna till IATA och för att leverantören ska få tillgång till IATA:s bokningssystem. Som bevis för kravets uppfyllande har anbudsgivaren bifogat avtal med ett flygbolag, en tågoperatör och ett rederi, vilket ger anbudsgivaren rätt att för trafikföretagens räkning utfärda biljetthandlingar. Avtalen medför även att anbudsgivaren får tillgång till relevanta bokningssystem. Genom avtalen ställs vidare upp krav på att anbudsgivaren ska ha genomgått viss utbildning för hantering av bokningssystem m.m.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Utgångspunkter för bedömningen

I mål om offentlig upphandling grundar rätten sin prövning endast på de omständigheter som sökanden åberopar (jfr Högsta förvaltningsdomstolens avgörande RÅ 2009 ref. 69). Frågan i målet är om det föreligger skäl för ingripande enligt LOU på de grunder Transcall anfört.

I 4 kap. 1 § LOU anges följande. Upphandlande myndigheter 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.

I 4 kap. 2 § LOU anges följande. 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 20 kap. 6 § LOU anges följande. Om den upphandlande myndigheten har brutit mot någon av 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.

Utgör kravet ett ska-krav som inte går att uppfylla och strider det mot principerna om transparens och likabehandling?

När en upphandlande myndighet närmare bestämmer föremålet för en upphandling har den stor frihet (jfr Högsta förvaltningsdomstolens avgörande RÅ 2010 ref. 78). Om en upphandlande myndighet uppställer

ska-krav som inte är möjliga för leverantörerna att uppfylla är det skäl för ingripande mot upphandlingen (jfr Kamrätten i Jönköpings dom den 17 december 2015 i mål nr 2583-15).

Upphandlingsdokumentet ska vidare vara utformat så att alla rimligt informerade och normalt omsorgsfulla leverantörer kan tolka informationen på samma sätt. Av principerna om transparens och likabehandling följer att den upphandlande enhetens krav ska anges på ett sätt som gör att varje leverantör med utgångspunkt i upphandlingsdokumentet kan skapa sig en bild av möjligheterna att lämna ett konkurrenskraftigt anbud. Det bör ställas förhållandevis höga krav på noggrannhet, tydlighet och transparens i alla delar av ett upphandlingsdokument, även om mindre brister och oklarheter får godtas. De skiftande förhållanden som förekommer i det ekonomiska livet gör att även upphandlingsdokument som inte är optimalt utformade får godtas under förutsättning att de principer som bär upp LOU och gemskapsrätten inte träds för när (jfr RÅ 2002 ref. 50).

Den punkt i upphandlingsdokumentet där det i målet aktuella kravet anges är formulerad enligt följande:

1.2.11 Tillstånd

Anbudsgivare ska inneha eget tillstånd att bedriva både taxiverksamhet och resebyråverksamhet.

Dokumentation som visar eget tillstånd att bedriva taxi verksamhet och resebyråverksamhet ska laddas och bifogas anbudet för att styrka att kravet uppfylls.

Anbudsgivaren har eget tillstånd att bedriva taxiverksamhet och resebyråverksamhet.
Dokument som styrker detta har laddats upp och bifogats anbudet?

Transcall har ställt följande fråga till Stockholms stad i funktionen *frågor&svar*: "Definiera vad som avses med eget tillstånd att bedriva resebyråverksamhet?" Stockholms stad har i funktionen *frågor&svar* svarat

enligt följande: ”Med tillstånd att bedriva resebyråverksamhet avses här att leverantören får utfärda biljetthandlingar för tåg, flyg, båt och/eller buss.”

Förvaltningsrätten konstaterar inledningsvis att det är ostridigt i målet att resebyråverksamhet inte utgör tillståndspliktig verksamhet. Därigenom framstår kravet som otydligt formulerat i upphandlingsdokumentet. Dock anser förvaltningsrätten att det genom förtydligandet i funktionen *frågor&svår* framgår att det som avses med kravet är att anbudsgivare får utfärda biljetter för tåg, flyg, båt och/eller buss. Det framstår vidare inte som att Stockholms stad i sitt svar uttryckt eller gett någon indikation om att det rör sig om ett krav på att inneha något i lagstiftning reglerat tillstånd. Ordalydelsen antyder inte annat än att det rör sig om ett krav på att anbudsgivare ska kunna utfärda biljetter direkt åt trafikföretag för transportmedlen tåg, flyg, båt och/eller buss. Kravet utgör därmed enligt förvaltningsrättens mening inte ett ska-krav som inte är möjligt för leverantörerna att uppfylla.

Mot bakgrund av vad som angetts ovan anser förvaltningsrätten också att en rimlig tolkning, för ett företag som är verksamt i den aktuella branschen, är att den dokumentation som efterfrågas är bevis i form av t.ex. ett avtal med ett trafikföretag som visar att anbudsgivaren får utfärda biljetter direkt åt trafikföretaget. Denna tolkning förefaller än mer naturlig med beaktande av att resebyråers utfärdande av biljetthandlingar direkt åt trafikföretag inte utgör tillståndspliktig verksamhet. Förvaltningsrätten anser således att kravet, tillsammans med Stockholms stads svar i funktionen *frågor&svår*, får anses vara tillräckligt tydligt utformat så att så att alla rimligt informerade och normalt omsorgsfulla leverantörer kan tolka informationen på samma sätt.

Stockholms stad har därmed inte uppställt ett ska-krav som inte är möjligt för leverantörerna att uppfylla eller brutit mot principerna om transparens

och likabehandling genom kravet. Därmed finner förvaltningsrätten att det inte kan anses visat att kravet, i dessa avseenden, skulle stå i strid med någon bestämmelse i LOU eller med de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna.

Utgör kravet ett brott mot proportionalitetsprincipen?

Proportionalitetsprincipen innebär att den upphandlande myndigheten inte ska ställa andra eller högre krav i en upphandling än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med kraven (prop. 2006/07:128 s. 132 och 2009/10:180 s. 91). En proportionalitetsbedömning sker vanligtvis i tre steg. För det första ska en bedömning göras om åtgärden är en lämplig och effektiv åtgärd för att uppnå det eftersträvade syftet. För det andra ska en bedömning göras om åtgärden är nödvändig för att uppnå det eftersträvade syftet och att det inte finns något mindre ingripande alternativ. För det tredje ska det bedömas om den negativa effekten som åtgärden får är oproportionerlig eller överdriven i förhållande till det eftersträvade syftet (se t.ex. HFD 2016 ref. 37).

Syftet med det i målet aktuella kravet är enligt Stockholms stad att försäkra sig om att leverantören ska kunna utfärda biljetter för tåg, flyg, båt och/eller buss på uppdrag av trafikföretagen. Med beaktande av att kravet innebär att leverantören ska kunna leverera den tjänst som bokas direkt i stället för att vid bokning vända sig till ett trafikföretag, anser förvaltningsrätten att kravet är både lämpligt och effektivt för att uppnå det eftersträvade syftet.

Förvaltningsrätten anser även att kravet innebär att risken för misstag och fel under bokningsprocessens gång minskar, jämfört med om bokningen genomförs i två steg. Dessutom medför kravet ett starkt incitament för leverantören att ha utbildad personal som är kapabel att tillgodose resenärernas speciella behov som föreligger vid färdtjänstresor, enligt förvaltningsrättens mening. Kravet är därmed nödvändigt för att uppnå det eftersträvade syftet och det har inte kommit fram i målet att några mindre

ingripande alternativ finns att tillgå. Visserligen utesluts leverantörer, som inte har avtal med trafikföretag som innebär att de får utfärda biljetter direkt åt trafikföretagen, på grund av kravet. Dock har det inte kommit fram någon information i målet som visar att vissa leverantörer skulle sakna möjlighet att sluta sådana avtal. Förvaltningsrätten anser mot denna bakgrund att kravet inte kan anses som oproportionerligt och det strider därmed inte mot proportionalitetsprincipen.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis finner förvaltningsrätten att vad Transcall har anfört inte utgör omständigheter som visar att Stockholms stad har genomfört upphandlingen i strid med LOU eller de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna. Transcall har därmed inte lidit skada i den mening som avses i LOU. Förutsättningar för ingripande enligt 20 kap. 6 § LOU föreligger således inte. Transcalls ansökan om överprövning ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

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

Per-Erik Nistér

Tf. rådman

Förvaltningsrättsnotarien Jakob Franzén har föredragit målet.



HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens avgörande ska skriva till Kammarrätten i Stockholm. **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.