



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I STOCKHOLM**

Avdelning 31

DOM

2020-03-10

Meddelad i Stockholm

Sida 1 (25)

Mål nr

16134-19

SÖKANDE

Alstom Transport AB, 556058-9094

Ombud: Advokaterna Olof Larsberger och Carl Norén

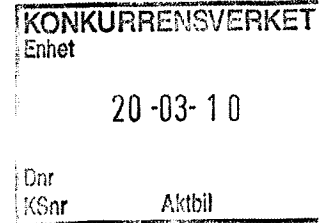
MOTPART

SJ AB, 556196-1599

Ombud: Advokat Anna Ulfsson och Jur.kand. Jonatan Wahlberg

SAKEN

Överprövning av avtals giltighet



FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning av avtalens giltighet.

Dok.Id 1169733

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
115 76 Stockholm	Tegeluddsvägen 1	08-561 680 00 E-post: avd31.fst@dom.se www.domstol.se/forvaltningsratt	-	måndag–fredag 08:00–16:00

YRKANDEN M.M.

SJ AB (SJ) ingick den 11 juni 2019 två avtal (avtalen) med Hitachi Rail STS Sweden AB (Hitachi) genom ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering. SJ efterannonserade ingåendet av avtalen den 14 juni 2019. Av efterannonseringen framgår att avtalen rör leverans, installation och support av tågskyddssystem på littera X2 respektive littera X40. Avtalen avser ombordutrustningen för European Train Control System (ETCS) och utgör ett led i anpassningen av SJ:s fordon till den nya gemensamma europeiska standarden för signalsystem, European Railway Traffic Management System (ERTMS). Av efterannonseringen framgår att det med hänsyn till omständigheterna varit omöjligt att hålla de tidsfrister som gäller vid ett annonserat förfarande och att det därför är absolut nödvändigt att kontrakten tilldelas den leverantör som SJ har valt ut i upphandlingen för att tidsplanen ska kunna hållas.

Alstom Transport AB (Alstom) yrkar att förvaltningsrätten ska besluta att avtalen är ogiltiga.

SJ bestrider Alstoms yrkande och yrkar för egen del att ansökan om överprövning ska avslås.

GRUNDER

Alstom anför följande till stöd för sin talan. SJ har haft en skyldighet att iaktta lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF, vid de aktuella inköpen. Avtalen ingicks utan föregående annonsering. Undantaget avseende ”synnerlig brådska” i 6 kap. 8 § LUF är inte tillämpligt, varför ingåendet av avtalen utgör otillåtna direktupphandlingar. Ingåendet av avtalen skulle rätteligen ha föregåtts av annonsering enligt bestäm-

melserna i 10 kap. LUF. Förutsättningar för att ogiltigförklara avtalen föreligger därmed. Det saknas vidare omständigheter som gör att undantagsregeln om tvingande hänsyn i 20 kap. 14 § LUF blir tillämplig.

SJ anför följande till stöd för sin inställning. SJ har befunnit sig i synnerlig brådska och har därför haft rätt att genomföra ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering vid ingående av avtalen. Det har därmed inte funnits någon skyldighet att använda annonsering i förhand. Det är inte fråga om otillåtna direktupphandlingar. Grund för att ogiltigförklara avtalen saknas, varför ansökan ska avslås. För det fall rätten skulle komma fram till att SJ inte haft rätt att använda sig av ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering på grund av synnerlig brådska ska avtalen ändå bestå eftersom det motiveras av tvingande hänsyn till ett allmänintresse.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Bakgrund

SJ ska tillämpa LUF vid sina upphandlingar

Frågan om huruvida SJ ska anses bedriva sådan verksamhet som omfattas av LUF har varit föremål för prövning sedan Konkurrensverket ansökte om upphandlingsskadeavgift i januari 2013 för SJ:s ingående av två städavtal 2012. Såväl Förvaltningsrätten i Stockholm som Kammarrätten i Stockholm ansåg att SJ inte omfattades av LUF. Högsta förvaltningsdomstolen beslutade att inhämta ett förhandsavgörande från EU-domstolen. Den 28 februari 2019 meddelade EU-domstolen dom i målet och kom därvid fram till att den verksamhet som SJ bedriver är en sådan verksamhet som omfattas av LUF. Högsta förvaltningsdomstolen fastställde därefter den 14 juni 2019 (HFD 2019 ref. 31) att SJ var skyldigt att tillämpa LUF vid sina upphandlingar.

ERTMS och ETCS

ERTMS är ett EU-gemensamt signalsystem som ska införas av samtliga medlemsstater med syfte att underlätta gränsöverskridande tågtrafik och att effektivisera trafikledningen. När ERTMS ska införas ersätts nuvarande signalanläggning med ny markutrustning, samtidigt som fordonen förses med ETCS som används som standard för tågskyddssystem. Införandet av ERTMS kräver således installationer i markutrustningen, som Trafikverket svarar för i Sverige, och i utrustningen ombord på fordonen, som fordonsägarna svarar för. Av EU:s förordning för ett transeuropeiskt transportnät (förordning nr 1315:2013) framgår att ERTMS ska vara infört på det s.k. stomnätet till 2030 och på det övergripande nätet till 2050. Regeringen har beslutat om en införandeplan för Sveriges del och har uppdragit åt Trafikverket att ta ett helhetsansvar för införandet av ERTMS i Sverige. ERTMS införs enligt gällande plan succesivt på det svenska järnvägsnätet fram till 2035.

I april 2019 har SJ genom skrivelse från Trafikverket fått besked om att arbetet med att införa ERTMS på Södra stambanan fortsätter som planerat och att fordon som ska trafikera sträckan Nässjö-Alvesta ska vara ombyggda senast i januari 2023. Under målets handläggning i förvaltningsrätten har Trafikverket meddelat att tidsplanen för införandet av ERTMS förlängs med två år i Södra Sverige.

Utgångspunkter för prövningen

Efter ansökan av en leverantör som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada får allmän förvaltningsdomstol överpröva giltigheten av ett avtal som har ingåtts mellan en upphandlande enhet och en leverantör.

Huvudregeln i LUF är att upphandlingar ska annonseras (10 kap. 1 § LUF). Direktupphandling kan emellertid under vissa i lagen angivna förutsättningar användas.

En upphandlande enhet får använda ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering om det, på grund av synnerlig brådska som beror på omständigheter som inte kan tillskrivas och inte har kunnat förutses av enheten, är omöjligt att hålla de tidsfrister som gäller vid öppet och selektivt förfarande eller vid förhandlat förfarande med föregående annonsering, och anskaffningen är absolut nödvändig (6 kap. 8 § LUF).

Rätten ska besluta att ett avtal som har ingåtts mellan en upphandlande enhet och en leverantör är ogiltigt om avtalet har slutits utan föregående annonsering när det inte har varit tillåtet att använda direktupphandling (20 kap. 13 § LUF). Om det motiveras av tvingande hänsyn till ett allmänintresse ska rätten besluta att avtalet får bestå trots att förutsättningarna för ogiltighet är uppfyllda (20 kap. 14 § LUF).

Av praxis framgår att undantaget från skyldigheten att annonsera ska tolkas restriktivt och att det är den upphandlande enheten som måste visa att alla villkor i undantagsbestämmelsen (6 kap. 8 § LUF) som konstituerar synnerlig brådska är uppfyllda. Vidare krävs att det finns ett orsakssamband mellan de omständigheter som inte har kunnat förutses och den synnerliga brådska som uppstått. Det ställs höga krav på att en upphandlande enhet har en god organisation och framförhållning i sin planering för att undantag från annonsering till följd av synnerlig brådska ska medges (jfr HFD 2017 ref. 66).

Förvaltningsrättens prövning

Det är i målet ostridigt att SJ utan föregående annonsering har slutit avtal avseende ETCS med Hitachi. Den första frågan som ska prövas i detta mål är om förutsättningarna för att förklara avtalen ogiltiga är uppfyllda.

Beroende på hur den frågan besvaras uppkommer i andra hand frågan om det är motiverat av tvingande hänsyn till ett allmänintresse att avtalen får bestå, trots att förutsättningarna för ogiltighet är uppfyllda.

Alstom har anfört att inte något av rekvisiten i 6 kap. 8 § LUF är uppfyllda, och att avtalen således inte omfattas av undantaget för synnerlig brådska. *SJ* å sin sida har anfört att det är ostridigt att avtalen omfattas av LUF och att man har haft rätt att använda sig av ett förhandlat förande utan föregående annonsering enligt 6 kap. 8 § LUF eftersom samtliga kriterier för undantagsförfarandet är uppfyllda och det därmed inte föreligger någon otillåten direktupphandling.

Enligt förvaltningsrättens mening måste bedömningen av om rekvisiten i 6 kap. 8 § LUF är uppfyllda göras utifrån en bedömning av de omständigheter som förelåg vid den tidpunkt då upphandlingen inleddes. I det nu aktuella fallet får upphandlingen anses ha inletts senast vid den tidpunkt då SJ beslutade att genomföra upphandlingen genom ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering.

Var anskaffningen absolut nödvändig?

Alstom anför följande

Det är möjligt att skjuta upp tidsplanen för införande av ERTMS och ingåendet av avtalen har således inte varit absolut nödvändigt. Den till den Europeiska kommissionen lämnade genomförandeplanen är en tidsplan som

kan bli föremål för revideringar. Detta framgår av Kommissionens förordning om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen (förordning nr 2016/919, avsnitt 7.4.4, tredje sista stycket): "De nationella genomförandeplanerna ska omfatta en period på minst 15 år och ska uppdateras regelbundet, minst vart femte år". Sverige har förbundit sig till att genomförandet ska vara utfört på aktuell sträcka 2030. Detta är således den yttersta gränsen för genomförandet av ETCS på fordon som ska trafikera sträckan, inte januari 2023. Trafikverket har nu även förskjutit införandet av ERTMS på Södra stambanan, vilket visar att ändringar i tidsplanen faktiskt är – och alltid har varit – möjliga.

Inte heller är det absolut nödvändigt av tekniska och säkerhetsmässiga skäl att inte skjuta upp införandet av ERTMS på sträckan Nässjö-Alvesta. Det är jämförelsevis få ställverk på Södra stambanan som kommer att ha passerat beräknad livslängd om införandet förskjuts två eller fyra år. Flera ställverk på andra banor kommer att ha passerat den beräknade livslängden.

Vid bedömningen ska det inte bara prövas om det var absolut nödvändigt att ingå de aktuella avtalen, utan också om avtalens omfattning och avtalsvillkor var absolut nödvändiga. Det innebär bl.a. att ett avtal måste begränsas till att endast täcka det omedelbara behovet för att rekvisitet absolut nödvändigt ska vara uppfyllt. Avtalen omfattar samtliga fordon av tågtyperna X2 och X40 i SJ:s fordonsflotta och inte enbart de fordon som trafikerar Södra stambanan. Det har inte varit absolut nödvändigt att låta avtalen omfatta samtliga fordon för att säkerställa drift på sträckan från 2023. SJ har kunnat begränsa upphandlingen av ETCS till att avse fordon som är specifikt avsedda för drift på Södra stambanan. Att SJ bedömer det som mest optimalt att utrusta samtliga fordon inom ramen för samma avtal innebär inte att ingåendet av avtalen skulle vara absolut nödvändigt i den mening

som avses i 6 kap. 8 § LUF. Det är inte heller förenligt med proportionalitetsprincipen att avtalen inkluderar fler fordon än det minsta antal som är nödvändigt för att kunna trafikera sträckan under en övergångsperiod. Därtill synes avtalen innehålla olika funktionskrav m.m. som inte är nödvändiga för att säkerställa drift på aktuell sträcka.

SJ anför följande

Den av regeringen fastställda, icke förhandlingsbara, tidsplanen för genomförandet av ERTMS i Sverige visar att det förelegat absolut nödvändighet för SJ att ingå avtal om ETCS för att säkerställa upprätthållen persontrafik på Södra stambanan i januari 2023.

Det som styr upphandlingen och ingåendet av avtalen är Trafikverkets krav på fordonen från januari 2023. Det är viktigt att ha en enhetlig fordonsflotta och en flotta som kan användas för all trafik. Avtalen omfattar därför samtliga fordon av X2 och X40 i SJ:s fordonsflotta. Installationen av tågskyddssystemen behövs för att dessa fordon ska kunna köras på Södra stambanan och leva upp till Trafikverkets krav, dvs. att fordon som ska trafikera sträckan ska vara ombyggda för ERTMS senast i januari 2023.

SJ har ett kraftigt fordonsunderskott och en efterfrågan på tågresor som vida överstiger det utbud SJ kan erbjuda. SJ har inte ett lager av X2- och X40-fordon som kan användas om brist på fordon uppkommer. SJ har inte heller någon annan fordonstyp som skulle kunna trafikera Södra stambanan. För att kunna trafikera sträckan efter januari 2023 måste samtliga fordon av typ X2 och X40 utrustas med ETCS. Om endast en del av fordonsflottorna skulle anpassas för att kunna trafikera sträckan skulle tursättningsgraden och produktionen minska drastiskt på grund av ett ökat behov av reservfordon och minskad flexibilitet i samband med tursättning. Det skulle innebära en kvalitetsförsämring stick i stäv med miljö- och transportpolitiska mål.

Fordonen används för långväga persontrafik och måste ha de tågskyddssystem som finns i infrastrukturen på de banor de trafikerar, även om ERTMS finns på endast en liten del av sträckan. Om endast vissa av SJ:s fordon kan trafikera Södra stambanan måste alla passagerare kliva av och byta tåg om de ska åka utanför den aktuella sträckan. Detta skulle också riskera att medföra förseningar i tågtrafiken.

En stor del av Trafikverkets ställverk är uttjänta. Dessa ställverk kommer att byggas om till ERTMS och fordonen måste anpassas för att kunna kommunicera med ställverken. Det är en nödvändighet för att tågskyddssystemet ska fungera. Anskaffningen av ETCS för SJ:s fordon är därmed absolut nödvändig. Trafikverkets behov av att byta ut uttjänta ställverk har betydelse så som ett tekniskt och säkerhetsmässigt skäl som, utöver politiska beslut, omöjliggör en förskjutning av införandet av ERTMS. Detta framgår av Trafikverkets ställningstagande och information.

SJ är leverantör av samhällsviktiga tjänster i den mening som avses i det s.k. NIS-direktivet och i lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster. Syftet med lagen är att upprätthålla kritisk samhällslik verksamhet. ERTMS är nödvändigt för att upprätthålla trafiken och därmed den samhällsviktiga tjänsten enligt lagen. SJ bedriver samhällskritisk trafik på Södra stambanan. SJ känner i dag inte till något järnvägsföretag med kapacitet att ersätta SJ:s trafik på sträckan 2023. I dag utnyttjas all fordonskapacitet för persontrafik i Sverige, oavsett ägare, fullt ut för att tillgodose efterfrågan.

Tidsplanen för införandet av ERTMS har inte förskjutits i så måtto att starttiden har senarelagts. Tidsplanen för införandet har istället förlängts. Slutdatum för Södra stambanan förskjuts med två år medan startdatum är oförändrat. För sträckan Nässjö-Alvesta på Södra stambanan ligger tidsplanen fast och ERTMS ska vara infört i januari 2023.

Förvaltningsrättens bedömning

Högsta förvaltningsdomstolen har gjort bedömningen att det är anskaffningen i sig, dvs. kontraktsföremålet, som ska vara absolut nödvändig för att undantagsbestämmelsen (6 kap. 8 § LUF) ska kunna tillämpas. Detta innebär dock inte att avtalets innehåll saknar betydelse för bedömningen. Direktupphandling på grund av synnerlig brådska får inte användas för att säkerställa att ett tvingande behov inte uppstår i en obestämd framtid, utan endast för att tillgodose ett trängande behov som faktiskt har uppstått eller kan förväntas uppstå inom kort. Om det av avtalsvillkoren inte klart framgår att så är fallet utan det istället vid en tolkning av dessa framstår som om anskaffningen görs för att kringgå reglerna om annonsering av en upphandling kan anskaffningen inte anses vara absolut nödvändig (se HFD 2019 ref. 65).

Att ERTMS ska införas i Sverige liksom i övriga Europa och att ETCS därmed måste installeras på tåg som ska trafikera berörda sträckor framgår av såväl europarättslig reglering, regeringsbeslut och tidsplaner från Trafikverket.

Alstom har hävdats att det hela tiden varit möjligt att förskjuta tidpunkten för införande av ERTMS och har även anfört att så nu har skett. Enligt förvaltningsrättens mening är frågan om förlängning av tidpunkten för införande något som ligger utanför SJ:s kontroll. SJ får istället anses ha haft att rätta sig efter de tidsramar som uppställts av Trafikverket och i förlängningen av regeringen. Vid den tidpunkt då SJ beslutade att upphandlingen måste genomföras genom ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering hade SJ således att rätta sig efter den då gällande tidsplanen, innebärande att arbetet med ERTMS ska vara slutfört i januari 2023.

Med hänsyn till den då rådande tidsramen får anskaffningen av ETCS, enligt förvaltningsrättens bedömning, anses ske för att tillgodose ett trängande behov som förväntas uppstå inom en relativt kort tid. Den fastställda tidsplanen medför att vad som specifikt senare har angivits angående tid för färdigställande i avtalsvillkoren inte får någon avgörande betydelse för frågan om anskaffningen var absolut nödvändig.

Sammanfattningsvis finner förvaltningsrätten således att anskaffningen var absolut nödvändig. Vad som anförs avseende övriga avtalsvillkor saknar enligt förvaltningsrättens mening betydelse för bedömningen i denna del.

Synnerlig brådska för SJ att göra anskaffningen och som gjort det omöjligt för SJ att hålla de tidsfrister som gäller vid förhandlat förfarande med föregående annonsering

Alstom anför följande

Det har inte förelegat synnerlig brådska som gjort det omöjligt att hålla tidsfrister. Det har varit möjligt att hålla Trafikverkets tidsplan även med en regelrätt upphandling. I vart fall har Trafikverkets tidsplan varit möjlig att rucka om tiden för en regelrätt upphandling krävt detta.

Ett tecken på att det inte förelegat synnerlig brådska som gjort det omöjligt att hålla tidsfrister är att flera andra fordonsägare som trafikerar Södra stambanan ännu inte har påbörjat sina upphandlingar. Med SJ:s tidsuppfattning skulle det ta upp till 6 år och 10 månader att genomföra en upphandling enligt LUF, från annonsering till implementering. Upphandlingsförfarandet skulle således ha behövt påbörjas ca ett år före regeringsbeslutet rörande nuvarande införandeplan från den 31 maj 2018. I oktober 2015 meddelade Trafikverket att ERTMS skulle driftsättas på Södra stambanan 2023. Redan vid denna tidpunkt har det varit möjligt för SJ att påbörja en upphandling av

ETCS med användning av ett regelrätt annonserat upphandlingsförfarande enligt LUF.

Det aktuella undantaget från annonsering ska endast tillämpas i situationer som inte lämnar utrymme för tidskrävande förfaranden. Det väsentliga bör vara om man genom ett undantagsförfarande sparar så mycket tid i jämförelse med ett annonserat förfarande, inför kontraktstecknandet, att det motiverar en snabbare anskaffning av något som är absolut nödvändigt. En omfattande tidsåtgång mellan kontraktstecknande och implementering bör dock inte i sig anses som en omständighet som ger rätt till undantag från annonseringsplikten. I så fall skulle en upphandlande enhet kunna kringgå huvudregeln om annonseringsplikt genom att ”vänta” med att teckna kontrakt till dess tiden inte medger ett annat förfarande.

SJ hänvisar till Trafikverkets tidsplan och att ERTMS ska driftsättas på Södra stambanan i januari 2023. I information på Trafikverkets hemsida anges emellertid inte någon mer bestämd tidpunkt än att införandet av ERTMS på Södra stambanan planeras att ske 2023–2027. I enlighet med vad som tidigare har anförts medför inte heller tekniska och säkerhetsmässiga skäl att det skulle vara omöjligt att skjuta upp införandet av ERTMS. Trafikverket har de facto i början av 2020 förlängt tidsplanen för införandet av ERTMS i södra Sverige med två år.

Det behöver inte ta 15 månader att genomföra en regelrätt upphandling av avtalen. SJ hade redan lagt ner förberedande arbeten i fråga om inköp av ETCS, såsom genomförande av Request for information, RFI, upprättande av förfrågningsunderlag m.m. Då SJ vände sig till leverantörerna med en Request for quotation, RFQ, den 19 februari 2018, räknade SJ självt med en process om knappt nio månader. Motsvarande upphandlingar pågår hos andra fordonsägare. Två av upphandlingarna beräknas ta ca tio månader att genomföra, med föregående annonsering enligt LUF. Det bestrids att SJ:s

krav på eftermarknadstjänster skulle innebära en utökad tidsutdräkt jämfört med dessa upphandlingar eftersom de också innehåller krav på eftermarknadstjänster. Det framgår varken av efterannonsen eller vad SJ anför på vilket sätt eftermarknadstjänsterna i avtalen skulle vara av sådant slag eller omfattning, att SJ skulle behöva en längre annonseringstid. SJ:s påstående om minst 15 månader bygger enbart på spekulationer om tidsåtgången. Något egentligt stöd för påståendet, annat än en hänvisning till Bane NOR:s upphandling av ETCS presenteras inte. Den aktuella upphandlingen är inte heller jämförlig med den som genomförs av Bane NOR då den sistnämnda har en mycket större omfattning. Kravet i avtalen på att uppdragstagaren själv ska tillhandahålla fordonsverkstad är inte unikt och kan inte föranleda längre genomförandetid i förhållande till andra upphandlingar.

Det är inte heller nödvändigt att det ska ta 51 månader mellan kontraktsteckande och driftsättning. I tidigare nämnda upphandlingar beräknas motsvarande tid till 40 respektive 36 månader. Alstom ifrågasätter varför SJ skulle behöva tillstånd i Norge och Danmark för att kunna trafikera den aktuella sträckan. Avtalen kan aldrig vara förenliga med proportionalitetsprincipen om de tar höjd för andra faktorer än de som är nödvändiga för drift på sträckan. Att Alstom räknade på en implementering om 49-50 månader berodde vidare på att det var den tid som SJ gav leverantörerna. SJ kommer under alla förhållanden att bli försenat i förhållande till januari 2023. Avtalen ingicks i juni 2019 och implementeringen kommer, givet att den tar 51 månader, vara slutförd först i september 2023. SJ:s påståenden om att implementeringstiden kan bli kortare men att SJ är i behov av en ”säkerhetsmarginal” saknar närmare substans.

SJ anför följande

Införandeplanen är fastställd genom regeringsbeslut. Besluten fattades enligt riksdagsbeslut om ekonomisk ram och planeringsram för infrastrukturen

(prop. 2016/17:121, bet. 2016/16:TU4 och rskr. 2016/17:10). Av den verkställda planen framgår att fordonen måste vara utrustade med ETCS för att kunna trafikera de sträckor som redan i januari 2023 kommer att vara utrustade med ERTMS. Av skrivelse från Trafikverket framgår att fordon som trafikerar sträckan Nässjö-Alvesta på Södra stambanan ska vara ombyggda till ERTMS senast i januari 2023. Det är detta datum som styr SJ:s upphandling och SJ:s ingående av avtalen. Planen för införande av ERTMS styrs av regeringsbeslut och åtaganden mot EU och tidsplanerna är inte en förhandlingsfråga mellan SJ och Trafikverket.

Vidare har Trafikverket inte heller av tekniska och säkerhetsmässiga skäl möjlighet att skjuta upp införandet av ERTMS. Trafikverket, liksom SJ, är leverantör av samhällsviktiga tjänster enligt lagen om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster. Trafikverket är därmed skyldigt att tillhandahålla ett säkert och tillgängligt trafikstyrningssystem för järnvägen. Det är – för att upprätthålla säkerheten på spåren – nödvändigt att göra ställverksbyten för att säkerställa fortsatt järnvägstrafik. Trafikverket har visat på både den tekniska och den ekonomiska nödvändigheten av att ERTMS införs enligt nuvarande plan. Dessa tekniska och säkerhetsmässiga skäl har påverkat SJ:s handlingsutrymme och möjliga val av åtgärder. SJ äger inte frågan om ställverken, men har att förhålla sig till att de är uttjänta och behöver bytas ut.

Bedömningen av om det förelåg synnerlig brådska ska utgå från förhållandena sådana de var när SJ kom fram till att den enda möjliga vägen framåt i ETCS-projektet var att genomföra ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering. ETCS måste vara installerat, utprovat och driftklart i januari 2023. Detta är utgångspunkten för att avgöra om det var möjligt för SJ att, efter EU-domstolens avgörande, hinna med att starta om upphandlingen av ETCS genom ett annonserat förfarande enligt LUF.

SJ har inte haft möjlighet att redan i oktober 2015 påbörja en upphandling av ETCS med användande av ett regelrätt annonserat förfarande. Vid den tidpunkten hade Högsta förvaltningsdomstolen ännu inte meddelat prövningstillstånd och SJ rättade sig efter Kammarrätten i Stockholms avgörande som sade att SJ inte var en upphandlande enhet som hade att följa LUF. Att då genomföra en upphandling enligt LUF, i strid med domstols dom, skulle ha tett sig besynnerligt och förvirrande för aktörer i SJ:s närhet. Vid denna tidpunkt hade det inte heller fattats några mer formella beslut om närmare tidsplan eller budget för införande av ERTMS. När det stod klart att SJ var en sådan upphandlande enhet som är skyldig att följa LUF kvarstod knappt fyra år till dess att ERTMS införs på angiven sträcka. Vid den tidpunkten hade SJ kommit långt i sin konkurrensutsatta, om än inte enligt LUF, genomförda upphandling av ETCS. Mot bakgrund av upphandlingens art, komplexitet och omfattning var det omöjligt att avbryta det pågående förfarandet för att påbörja en annonserad upphandling. Synnerlig brådska förelåg och denna hade förvärrats väsentligt om SJ hade tvingats avbryta det pågående förfarandet och påbörja ett nytt annonserat förfarande.

SJ bedömde att ett nytt annonserat förfarande skulle, optimistiskt räknat, ta minst 15 månader. Den aktuella upphandlingen är mycket komplicerad, och innebär bl.a. att produkten måste utvecklas, konstrueras och skräddarsys. SJ är enligt 11 kap. 1 § LUF skyldigt att ta hänsyn till hur lång tid leverantörerna kan tänkas behöva för att utarbeta anbudsansökningar och anbud. Att vissa av leverantörerna redan hade deltagit i det påbörjade förfarandet innebar också en risk för att SJ med beaktande av likabehandlingsprincipen hela tiden hade varit skyldigt att anpassa ansöknings- och anbudstiden till den leverantör som behövde längst tid. En ny, annonserad upphandling hade således krävt en lång ansöknings- och anbudstid, troligen mer än sex månader. Därefter hade granskning av anbud, förtydliganden etc. samt förhandlingar vidtagit. Detta hade minst tagit nio månader. Med hänsyn till upphandlingens art, komplexitet och omfattning skulle det knappast gå att

korta fristerna för anbudsansökningar och anbud mer än marginellt utan att riskera att göra våld på likabehandlingsprincipen. Samma hänsyn talar även för att risken för minst en överprövning i minst en instans måste bedömas som hög. En överprövningsprocess kan ta upp emot ett år. Den tid som återstått hade inte räckt för att utveckla, konstruera, skraddarsy, prova ut och driftsäkra utrustningen.

En jämförelse med den tidigare påbörjade upphandlingen kan göras. SJ påbörjade arbetet med att ta fram förfrågningsunderlag i april 2016 varpå en RFI skickades ut. Hösten 2016 arbetade SJ fram förfrågningsunderlag baserat på svar från RFI:n och en RFQ skickades ut den 19 februari 2018. SJ planerade initialt för en upphandlingstid om cirka nio månader, vilket visade sig vara för snävt tilltaget. Alstom begärde i maj 2018 en förlängning om fyra veckor och i september aviserade Alstom ånyo att man inte hann med utan tvingades senarelägga inlämning. Avtalen ingicks den 11 juni 2019. Den totala upphandlingstiden blev således cirka 16 månader, ej inkluderat den RFI-process om nästan två år som föregick upphandlingen.

SJ bjöd in samtliga leverantörer av ETCS på marknaden, däribland Alstom. Fyra anbudsgivare lämnade anbud och samtliga deltog under den fortsatta processen. Att upphandlingen av ETCS var tidskritisk framgick tidigt. I enlighet med RFQ skickade anbudsgivarna in utkast till tidsplan som följer vissa i underlaget angivna principer eller milstolpar. Alstom offererade t.ex. 49–50 månader för genomförandet av X2 och X40, inklusive hela serieinstallationen. SJ styrde endast anbudsgivarna såtillvida att starten för serieproduktionen skulle vara satt till senast juni 2020 och slutet till senast september 2022. Anbudsgivaren skulle också ange en dispositionstid per vagn/tågsätt (den tid som leverantören har fordonet i verkstaden). Dispositionstiden och antalet parallella installationer ger i princip tiden för serien. Tiden för genomförande av projektet och leverantörens möjlighet att leverera innan 2023 var således en faktor i utvärderingen.

Den tidsplan för införande som SJ beskriver i efterannonseren om 51 månader efter ingångna avtal är rimlig och behövs för att utveckla, konstruera och skräddarsy ombordutrustningen samt därefter för att prova ut och driftsäkra den. Tidsplanen är redan mycket ansträngd och minsta försening innebär att fordonen inte hinner bli klara till januari 2023. Något som skulle få stora negativa konsekvenser för tågtrafiken och därmed för samhället. För det fall SJ skulle ha tvingats genomföra ett annonserat förfarande av ETCS och om det skulle ha påbörjats i mars 2019 skulle tidsplanen aldrig hålla, utan tvärtom leda till mycket stora förseningar och därmed negativa konsekvenser för samhället. Mot denna bakgrund ingick SJ avtalen.

Det har varit nödvändigt för SJ att ha en säkerhetsmarginal i sin tidsuppskattning eftersom det finns faktorer som kan leda till att införandet av ETCS i fordonen försenas. Projektet omfattar 127 systeminstallationer och omfattar trafik i tre länder med olika utrustning för de olika länderna, och i viss mån nationella krav som skiljer sig åt mellan länderna. SJ ska ansöka om fordonsgodkännanden i tre länder (Sverige, Danmark och Norge) och genomföra provkörningar i samtliga länder. SJ behöver norsk, svensk och dansk STM (den enhet som kan läsa de gamla nationella signalerna som används parallellt med ERTMS under införandetiden) på X2. Utöver ytterligare tester på spår kräver STM ytterligare arbete med integrering ombord. Den trafikala situationen gör att SJ måste ta fordon ur trafik med en ganska låg takt för att inte påverka trafiken negativt, eftersom det inte finns en särskild fordonsreserv för ombyggnader. Uppdragstagaren ska själv tillhandahålla fordonsverkstad för installationsarbetet, vilket skiljer sig från andra upphandlingar. Eftersom tillgången på fordonsverkstäder är begränsad leder det också till längre genomförandetider. Det har även betydelse om det är ny bana eller bana för konvertering. Vid ny bana finns det ingen existerande trafik att ta hänsyn till, men vid konvertering måste man ta hänsyn till pågående trafik. I båda fallen är man beroende av tidsplanen för

banan. Tillgången till spår för tester har betydelse. Det gäller såväl trafikalt, som att man måste få tillgång till rätt version av ERTMS. Ska man även köra på banor med existerande system (ATC) tillkommer även sådana tester, och därmed även tillgång till sådana spår. Hur ”mature” en viss version av ERTMS är spelar också in, i synnerhet i kombination med motsvarande status av marksystem.

Serieinstallationen pågår fram till tredje kvartalet 2023 men merparten av installationerna ska vara gjorda till januari 2023. Parallellt med detta kommer SJ att arbeta med utbildning av ca 450 förare samt verkstadspersonal.

Det hade således inte varit möjligt att hålla Trafikverkets tidsplan med en regelrätt upphandling. Det har inte heller varit möjligt att rucka på denna tidsplan. Det föreligger således synnerlig brådska som har gjort det omöjligt att hålla fristerna för ett förhandlat förfarande med föregående annonsering.

Förvaltningsrättens bedömning

I enlighet med förvaltningsrättens bedömningar under rubriken Var anskaffningen absolut nödvändig? har SJ, då SJ beslutade att tillämpa ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering, haft att utgå ifrån den tidsplan som uppställts av Trafikverket innebärande att arbetet med ERTMS ska vara färdigställt i januari 2023. Att tidsplanen sedermera har kommit att ändras medför således ingen påverkan av domstolens bedömning av huruvida det föreligger synnerlig brådska eftersom bedömningen ska göras baserad på de uppgifter som fanns tillgängliga vid tidpunkten för SJ:s beslut om att tillämpa ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering.

SJ har lämnat en detaljerad uppskattning av tidsåtgången när det gäller de olika momenten i upphandlingsförfarandet. Förvaltningsrätten finner mot bakgrund av vad SJ redogjort för om upphandlingens art, komplexitet och

omfattning samt redogörelse för den process som föregått den tidigare påbörjade upphandlingen, inte anledning att ifrågasätta att 15 månader är en rimlig uppskattning av tidsåtgången för ett annonserat upphandlingsförfarande. Förvaltningsrätten har även beaktat att delar av förfrågningsunderlaget får anses kunna användas vid en ny upphandling.

Alstom har anfört att en omfattande tidsåtgång mellan kontraktstecknande och implementering inte i sig bör anses som en omständighet som ger rätt till undantag från annonseringsplikten eftersom det skulle kunna medföra att en upphandlande enhet kan kringgå huvudregeln om annonseringsplikt genom att vänta med att teckna kontrakt till dess tiden inte medger ett annat förfarande.

Förvaltningsrätten kommer att behandla den upphandlande enhetens eventuella påverkan på brådskan nedan under rubriken Beror eventuell brådska på omständigheter som kan tillskrivas och förutses av SJ? Förvaltningsrätten konstaterar emellertid att tiden för implementering är något som inverkat på behovet av att göra anskaffningen och således är något som måste behandlas under frågan om det förelegat synnerlig brådska att göra anskaffningen. Förvaltningsrätten konstaterar härvid att det rör sig om ett omfattande arbete för att färdigställa arbetet med ETCS och att SJ genom redovisade omständigheter får anses ha visat att 51 månader är en rimlig beräkning av implementeringstiden. Enligt förvaltningsrättens mening får det av tillgängliga uppgifter anses visat att SJ inledde upphandlingsförfarandet i god tid, om än utan att tillämpa annonseringsreglerna i LUF. Omständigheterna i målet ger inte vid handen att SJ har försökt skapa brådskan genom att förhåla tidpunkten för kontraktstecknandet.

När EU-domstolen i februari 2019 fastslog att SJ:s verksamhet omfattas av LUF, och att SJ således hade att tillämpa LUF vid sina upphandlingar, återstod knappt fyra år tills arbetet med ERTMS skulle vara klart avseende

sträckan Nässjö-Alvesta på Södra stambanan. Med hänsyn till vad SJ anført om tidsåtgång för upphandlingsförfarande och implementering finner förvaltningsrätten att det inte har varit möjligt att tillämpa ett annonserat förfarande och ändå hålla den uppställda tidsplanen. Den omständigheten att Trafikverket nu meddelat att man förlängt införandet förändrar inte bedömningen. Att det av efterannonsen och vad SJ har uppgett hos förvaltningsrätten framgår att tidsplanen inte kommer att kunna hållas utgör inte en sådan omständighet som skulle medföra att synnerlig brådska inte föreligger, det visar snarare på en allt större brådska hos SJ. Sammanfattningsvis har det enligt förvaltningsrättens mening förelegat synnerlig brådska för SJ att göra anskaffningen och som gjort det omöjligt för SJ att hålla de tidsfrister som gäller vid förhandlat förfarande med föregående annonsering.

Beror den synnerliga brådskan på omständigheter som inte kan tillskrivas och inte har kunnat förutses av SJ?

Alstom anför följande

Orsaken till SJ:s påstådda brådska är att SJ tidigare – felaktigt – ansett sig inte vara en upphandlande enhet och således inte haft någon skyldighet att tillämpa LUF. En brådska som orsakats av en upphandlande enhets felaktiga bedömning av rättsläget om dess skyldighet att tillämpa upphandlingslagstiftningen är ett typexempel på brådska som kan tillskrivas den upphandlande enheten och som dessutom har kunnat förutses av enheten ifråga.

SJ har alltid varit en upphandlande enhet. Det var ingenting som SJ "blev" i och med EU-domstolens dom. SJ har kunnat förutse att man riskerade att hamna i tidsnöd för det fall enheten påbörjade ett inköp av ETCS utan iakttagande av LUF. Ett risktagande som enbart ökat med tiden, framför allt efter det att generaladvokatens förslag till avgörande meddelats i september 2018 och uppenbarligen slagit fel för SJ och som resulterat i den brådska

som SJ nu påstår har förelegat. Således har SJ kunnat förutse de omständigheter som givit upphov till den av SJ påstådda brådskan. Redan av denna anledning är tillämpligheten av undantagsregeln i 6 kap. 8 § LUF utesluten.

Den relevanta omständigheten i förevarande fall är inte EU-domstolens dom om SJ:s upphandlingsrättsliga status utan det faktum att SJ valde att upphandla ETCS utan iakttagande av LUF:s annonseringsregler. I den mån denna underlåtenhet, med beaktande av gällande tidsplan, lett till att SJ hamnat i tidsnöd rörande installationsarbetena för fordon som trafikerar sträckan Nässjö-Alvesta är det fråga om en brådska som beror på omständigheter som kan tillskrivas SJ.

SJ anför följande

Med omständigheter i 6 kap. 8 § LUF menas här det faktum att SJ:s verksamhet är sådan som omfattas av LUF. Det förhållandet att frågan fick avgöras av EU-domstolen visar att SJ, när arbetet som syftade till ett ingående av avtalen inleddes, inte kunde förutse att dess verksamhet var sådan att den omfattades av LUF. Först den 28 februari 2019 fick SJ veta att dess verksamhet omfattades av LUF. Att då avsluta det arbete som påbörjades redan under hösten 2016 för att inleda ett annonserat förfarande var uteslutet. SJ bestrider att bolaget hade bort tillämpa LUF i den första upphandlingen av ETCS. SJ rättade sig hela tiden efter vid var tid gällande uttalande från domstol. Före EU-domstolens dom var rättsläget oklart och ingen kunde förutse hur frågan om SJ:s upphandlingsrättsliga status skulle komma att bedömas. Omständigheterna som åberopas till stöd för synnerlig brådska kan således inte heller i något fall tillskrivas SJ. SJ har, liksom förvaltningsrätten och kammarrätten, gjort bedömningen att SJ:s verksamhet inte omfattades av LUF. Självklart måste SJ, som alla andra aktörer, utgå från vid var tid gällande domstolsbesked i frågan. Att påstå att SJ frivilligt borde ha tillämpat upphandlingsreglerna i LUF i sina upphandlingar fram

till dess att frågan var utredd, och att SJ således skulle ha gått emot förvaltningsrättens och kammarrättens avgöranden, är ett verklighetsfrånvänt resonemang. SJ är ett vinstdrivande bolag som agerar affärsmässigt på marknaden och som tar tillvara den konkurrens som finns på respektive marknad. Det hade varit helt orimligt för SJ att tillfälligt, under pågående process i frågan om SJ:s upphandlingsrättsliga status, ställa om till att omfattas av LUF för att sedan – om EU-domstolen hade kommit fram till motsatt slutsats, dvs. att SJ inte omfattas av LUF – ställa om igen, dvs. tillbaka till att åter inte omfattas av LUF vid sina inköp.

Att synnerlig brådska föreligger när det gäller SJ:s införande av ETCS beror ytterst på beslut fattade av EU och regeringen samt Trafikverket om när ETCS måste vara installerad för att kunna trafikera Södra stambanan. Att det först genom EU-domstolens dom stod klart att SJ:s verksamhet var sådan som omfattades av LUF innebär att sådana mycket exceptionella omständigheter som krävs för att tillämpa bestämmelsen om synnerlig brådska förelåg. Det är således inte i något fall så att det är SJ som kan tillskrivas omständigheterna som åberopas till stöd för synnerlig brådska. Den synnerliga brådskan beror alltså inte på att SJ har gjort en felaktig bedömning av huruvida man är en upphandlande enhet eller inte, utan på att SJ utgick från och inrättade sig efter vid var tid gällande domstolsavgörande såsom gällande rätt. Det vore orimligt om SJ:s efterlevnad av domstolarnas avgöranden skulle vara en sådan omständighet, i den mening som avses i 6 kap. 8 § LUF, som innebär att den senare uppkomna synnerliga brådskan ska anses bero på och tillskrivas SJ.

SJ kunde inte förutse att EU-domstolen skulle komma till en annan slutsats än de svenska domstolarna. Frågan om SJ:s upphandlingsrättsliga status var en så komplicerad rättsfråga att Högsta förvaltningsdomstolen skickade en begäran om förhandsavgörande till EU-domstolen.

Förvaltningsrättens bedömning

Av avgöranden från EU-domstolen framgår att det krävs att det finns ett orsakssamband mellan de omständigheter som inte har kunnat förutses och den synnerliga brådska som uppstått. EU-domstolen har vidare ansett att ett vägrat myndighetsgodkännande före en viss fastställd tidsgräns inte utgör en oförutsedd händelse. Inte heller har det förhållandet att en tillsynsmyndighet angett en tidsfrist inom vilken ett arbete måste utföras ansetts utgöra en omständighet som inte hade kunnat förutses (Kommissionen mot Tyskland, C-318/94, EU:C:1996:149, p. 14, 18 och 19 och Kommissionen mot Grekland, C-394/02, EU:C:2005:336, p. 42 och 43).

Högsta förvaltningsdomstolen har dragit slutsatsen av EU-domstolens praxis att det ställs höga krav på att en upphandlande myndighet har en god organisation och framförhållning i sin planering. Högsta förvaltningsdomstolen har i ett avgörande uttalat att ett regeringsbeslut om att en myndighet ska inleda sin verksamhet vid en viss tidpunkt inte i sig kan anses utgöra en oförutsedd omständighet i den mening som avses i bestämmelsen, även om regeringsbeslutet må ha satt genomförandet och starten av den nya myndigheten under press. Högsta förvaltningsdomstolen ansåg även att det inte hade framkommit att den av regeringen beslutade tidsramen motiverats av omständigheter som inte hade kunnat förutses. Det saknades således förutsättningar att tillämpa undantagsbestämmelsen om synnerlig brådska (se HFD 2017 ref. 66).

Förvaltningsrätten konstaterar att det av uppgifter i målet framgår att SJ påbörjade inköpsprocessen av ETCS under 2016. Vid den tidpunkten hade såväl Förvaltningsrätten i Stockholm som Kammarrätten i Stockholm kommit fram till att SJ:s verksamhet inte omfattades av upphandlingsreglerna. Målen hade vid tidpunkten överklagats och Högsta förvaltningsdomstolen hade beslutat att meddela prövningstillstånd. Det fanns därmed

en möjlighet att SJ:s upphandlingsrättsliga status kunde komma att ändras genom avgörande av högre instans. Det faktum att Högsta förvaltningsdomstolen meddelat prövningstillstånd och sedermera 2017 beslutade att inhämta förhandsavgörande från EU-domstolen utgör emellertid enligt förvaltningsrättens mening inte en sådan omständighet som bör ha föranlett SJ att, redan innan EU-domstolen besvarade frågorna genom sin dom, övergå till att tillämpa LUF. Det var således enligt förvaltningsrättens mening rätt av SJ att följa vid var tid gällande domstolsavgörande. Att SJ fram till EU-domstolens avgörande efterlevt vid var tid gällande domstolsavgörande kan inte heller anses vara en sådan omständighet som innebär att den synnerliga brådskan ska anses bero på och tillskrivas SJ.

I och med att Högsta förvaltningsdomstolen meddelade prövningstillstånd i målen och sedermera beslutade att inhämta förhandsavgörande från EU-domstolen har det visserligen varit möjligt att förutse att underrätternas avgöranden kunde komma att ändras. Att så verkligen skulle komma att ske kan däremot enligt förvaltningsrättens mening inte anses ha varit förutsebart. SJ:s upphandlingsrättsliga status var en komplicerad fråga och innan EU-domstolens avgörande får rättsläget anses ha varit oklart. Att under dessa förutsättningar kräva att SJ ska anses ha haft möjlighet att förutse utgången av EU-domstolens avgörande är enligt förvaltningsrättens mening att ställa kraven på SJ allt för högt. Att EU-domstolen, och Högsta förvaltningsdomstolen, skulle komma fram till att SJ omfattas av LUF har således inte varit förutsebart för SJ. EU-domstolens avgörande kan inte heller tillskrivas SJ då frågan om SJ:s upphandlingsrättsliga status har legat utom bolagets kontroll.

Sammanfattning

Anskaffningen av ETCS har enligt förvaltningsrätten varit absolut nödvändig. När EU-domstolen slog fast att SJ bedriver en sådan verksamhet som

omfattas av LUF var det med hänsyn till uppställda tidsramar inte möjligt att påbörja ett nytt annonserat förfarande i enlighet med bestämmelserna i LUF, varför det har förelegat synnerlig brådska. Detta beror på omständigheter som inte kan tillskrivas SJ och det har inte heller varit omständigheter som har varit möjliga för SJ att förutse. Skäl för att ogiltigförklara avtalen saknas därför. Frågan om det finns förutsättningar att låta avtalen bestå på grund av tvingande hänsyn till ett allmänintresse aktualiseras därmed inte. Överklagandet ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Detta avgörande kan överklagas. Information om hur man överklagar finns i bilaga 1 (FR-05).

Anna Karin Andersson
Rådman

Erica Malmgren har föredragit målet.



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 beslutets datum.

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 nyårsafton, 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.

