



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN
 Ann-Louise Jonsson

DOM
 2020-01-30
 Meddelad i Falun

Mål nr
 5629-19

SÖKANDE

Vossloh Rail Services Scandinavia AB, 556895-1148

Ombud: Advokaten Erik Olsson och jur.kand. Magnus Ehn
 c/o Advokatfirman Kahn Pedersen KB
 Box 16119
 103 23 Stockholm

MOTPART

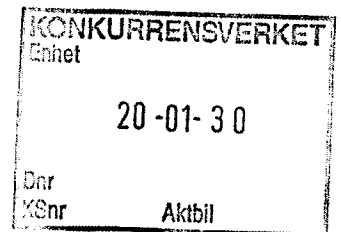
Trafikverket
 781 89 Borlänge

SAKEN

Upphandling inom försörjningssektorerna

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.



Dok.Id 271661

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 45 S-791 21 Falun	Kullen 4	023-383 00 00 E-post: forvaltningsrattenifalun@dom.se www.forvaltningsrattenifalun.domstol.se		måndag–fredag 08:00–12:00 13:00–16:00

YRKANDEN M.M.

Trafikverket genomför en upphandling som avser bearbetning av räler och spårväxlar (CTM id: 208446). Upphandlingen består av tre teknikområden och genomförs genom ett förhandlat förfarande enligt lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF. Trafikverket beslutade den 5 november 2019 att anta Speno International AB (Speno) som leverantör i teknikområde 1 och 3.

Vossloh Rail Services Scandinavia AB (Vossloh) ansöker om överprövning såvitt gäller teknikområde 3 (Slipning av spårväxlar) och yrkar i första hand att upphandlingen ska rättas på så sätt att en ny anbudsutvärdering genomförs utan beaktande av anbudet från Speno. Vossloh yrkar i andra hand att upphandlingen ska göras om och anför i korthet följande till stöd för sin ansökan. Trafikverket har brutit mot de grundläggande principerna om transparens och likabehandling i 4 kap. 1 § LUF genom att utvärdera anbudet från Speno, trots att anbudet innehåller reservationer och således inte uppfyller samtliga obligatoriska krav i upphandlingen. Vossloh placerades på andra plats i utvärderingen och lider eller riskerar i vart fall att lida skada till följd av Trafikverkets överträdelse. För det fall förvaltningsrätten skulle godkänna Spenos anbud har förutsättningarna för upphandlingen varit så otydliga att Vossloh varit förhindrat att lämna sitt mest konkurrenskraftiga anbud. Det föreligger därför skada eller risk för skada även i denna del.

Trafikverket anser att ansökan ska avslås.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Rättsliga utgångspunkter

I mål om överprövning enligt LUF gäller som huvudregel att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart sätt ska ange vilka omständigheter denne grundar sin talan (Högsta förvaltningsdomstolens avgörande RÅ 2009 ref. 69). Förvaltningsrätten har således att pröva om det på grundval av vad Vossloh anfört är visat att Trafikverket brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LUF och att detta har medfört att Vossloh lidit eller kan komma att lida skada (20 kap. 6 § LUF). De grundläggande principerna innebär att upphandlande enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, genomföra upphandlingar på ett öppet sätt samt iaktta principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet (4 kap. 1 § LUF).

Den upphandlande enheten ska enligt principen om likabehandling behandla alla leverantörer lika och ge dem lika förutsättningar. I enlighet med denna princip får den upphandlande enheten inte efterge eller bortse från sådana obligatoriska krav som uppställts i upphandlingsdokumenten (se bl.a. HFD 2016 ref. 37 I-II). EU-domstolen har slagit fast att det med hänsyn till principen om likabehandling krävs att samtliga anbud är förenliga med bestämmelserna i kontraktshandlingarna för att garantera en objektiv jämförelse av anbuden. Detta skulle inte uppfyllas om anbudsgivarna tilläts avvika från grundläggande bestämmelser i kontraktshandlingarna genom förbehåll, med undantag för de fall då dessa bestämmelser uttryckligen ger denna möjlighet (mål C-243/89 Kommissionen mot Danmark, punkterna 37 och 40). Ett anbud som innehåller sådana avvikelser, i form av förbehåll eller reservationer, är därmed att betrakta som orent och ska förkastas.

Relevanta delar av förfrågningsunderlaget

I AFB.3 föreskrivs bl.a. följande:

Reservationer eller liknande som innebär att anbudet avviker från ställda krav godtas inte och innebär, där annat inte uttryckligen anges, att anbudet kommer att förkastas.

I AFB.31 föreskrivs bl.a. följande:

Av anbudet ska framgå:

3. Erfarenhet och relevanta referensobjekt enligt AFB.522.

Fullständig redovisning av att entreprenören uppfyller krav enligt AFB.522.

6. Teknisk specifikation

Fullständig redovisning av hur entreprenören avser uppfylla krav enligt handling 11.2 Technical specification.

Beskrivningen ska innehålla uppgift om vilka maskiner entreprenören avser använda i uppdraget. Se även krav under AFB.522.

I handling 11.2 Technical specification anges bl.a. följande obligatoriska krav:

6.1 Preconditions for the machining of switches

The following preconditions apply to the machining of track switches:

1. The machined area shall contain the switch plus a distance of at least 20 m before and after the switch. The target profile and the metal removal shall also be fulfilled in the above-mentioned area of 20 m (see figure 1).
4. All track switch components shall be machined, (crossing section excluded, see figure 1).
8. With the object to minimize the risk of fracture or breakage of the switch point top, all switch blades shall be lift during machining. The lifting of the switch blade shall be done with 4-6 mm, this needs to be performed before the machining starts. In such cases the supplier is responsible for lifting the switch blades.

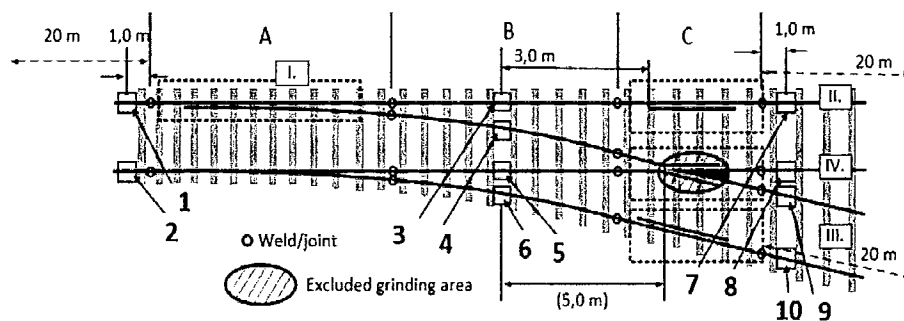


Figure 1. Switch marked with measurement points 1-10, excluded grinding area and the machine area before and after the switch that shall to be grounded.

Vad parterna anför

Vossloh anför bl.a. följande.

Speno har, i enlighet med kravet i p. 6 i AFB.31, gett in dokumentet ”208446 Technical Specification and Capacity Information”. Till detta dokument har bifogats dels beskrivningen ”Grinding of switches” dels dokumentet ”Annex Grinding of switches”, vilket det sistnämnda innehåller en ritning.

Spenos anbud innehåller en reservation i förhållande till det obligatoriska kravet i p. 1 i den tekniska specifikationen på att entreprenören ska slipa rälsen 20 meter före och efter växeln. I Spenos dokument ”Grinding of switches” anges nämligen följande: *“Grind for a distance of about 10 m, raise all the motors, as well as the measuring trolley, then stop the machine at about 15 m from the tips of the switch rail.”*, *“Continue grinding for about 10 m, then raise all the units. Stop the machine about 15 m from the nose of the crossing”* och *“On the continuous divergent rail, lower the "special" and "normal" units in positive at the tip of the switch rails P6 : grinding can be done without interruption until the end of the pass, or 10 m after the nose of the crossing.”* (avsnitt 2.5.1, 2.5.2 och 2.11.1). Under rubriken **“Remarks”** anges vidare: *“Grind in this way up to 10 m after the nose of the crossing, raise the "normal" and "special" units, as well as the measuring trolley, then stop the machine about 15 m from the nose of the crossing.”* (avsnitt 2.11.1). Det framgår således på fyra ställen i Spenos anbudsdocument ”Grinding of switches” att bolaget endast har för avsikt att slipa 10 meter på endera sida av växeln och inte 20 meter i enlighet med det aktuella kravet.

Spenos anbud innehåller även en reservation mot det obligatoriska kravet i p. 4 i den tekniska specifikationen på att hela växeln – även det avvikande spåret i växeln - ska slipas bortsett från det område som är markerat i figur 1.

I Spenos anbudsdocument "Grinding of switches" anges nämligen under rubriken "**Remarks**": "*Often the divergent track is not much used and does not need to be completely ground. In this case, only the continuous divergent rail will be ground over its length in contact with the switch rail where the passage of the wheel has deformed the profile.*" (avsnitt 2.10). I den ritning som återfinns i Spenos anbud anger bolaget vidare att slipning kommer att ske av rakläge i växeln medan avvikande läge i växeln endast kommer att slipas när detta särskilt efterfrågas av Trafikverket ("*only if asked, to be specified in the program*"). Denna skrivning måste uppfattas som att sådan slipning inte ingår i det ordinarie priset.

I Spenos bifogade ritning anges vidare att växeltungan inte kommer att slipas där växeltungans bredd är mindre än 30 millimeter, vilket innebär en reservation även i förhållande till det obligatoriska kravet i p. 8 i den tekniska specifikationen på att växeltungan i dess helhet ska slipas. Eftersom det är fysiskt omöjligt att slipa hela växeltungan med ett växelsliptåg krävs att en viss del av arbetet utförs för hand. Av Spenos beskrivning av hur slipningsarbetet ska utföras framgår dock inte att några arbetsmoment ska ske för hand. Av Spenos anbud framgår således att bolaget inte avser att slipa växeln i avvikande läge, förutom ena tunghalvan och farrälen i det avvikande läget, dvs. den del som inte ligger an när tåg kör i avvikande läge. Det är tydligt att Spenos anbud avviker från kraven i den tekniska specifikationen. På grund av reservationerna i anbudet behöver Speno utföra betydligt mindre slipningsarbete än vad som framgår av den tekniska specifikationen. Spenos åtagande innebär att bolaget endast slipar ca 75 % av växeln, vilket innebär en minskad materialkostnad samt att bolaget hinner utföra arbete på fler växlar per skift, vilket kraftigt premieras i utvärderingsmodellen. Speno har som en direkt följd av reservationerna i anbudet kunnat erbjuda väsentligt lägre anbudspris än konkurrenterna och därmed erhållit det lägsta jämförelsepriset i upphandlingen.

Trafikverket framför bl.a. följande.

Speno har mött kravet enligt AFB.31 på att inge en fullständig redovisning av att entreprenören uppfyller krav enligt AFB.522 (dvs. krav på teknisk och yrkesmässig kapacitet och förmåga) bl.a. genom att ge in dokumentet ”Grinding of switches” som är en teknisk beskrivning av Spenos arbetsmetod. I detta dokument beskrivs hur Spenos arbetsprocess för slipning av växlar går till. Detta är en generell arbetsbeskrivning som visar Spenos tekniska och yrkesmässiga kapacitet och inte en redogörelse för hur det specifika uppdraget i nu aktuell upphandling ska utföras. Enligt AFB.31 p. 6 ska leverantören också ge in en teknisk specifikation där leverantören ska ge en fullständig redovisning av hur entreprenören avser att uppfylla krav enligt handling 11.2 Technical specification. Det är i denna handling som de aktuella kraven uppställs såsom att slipning ska ske 20 meter på vardera sidan om växeln (p.1), att hela växeln med undantag för korsningen ska slipas (p. 4) samt att växeltungorna ska slipas och att dessa ska lyftas upp 4-6 mm i samband med slipning (p. 8).

Speno har, i enlighet med vad som föreskrivs i AFB.31, gett in dokumentet ”208446 Technical Specification and Capacity Information”. Speno har i detta dokument - för vart och ett av de krav som återfinns i handling 11.2 - angett ”*Speno is compliant*”. Bolaget har således uttryckligen lämnat en bekräftelse avseende de specifika kraven och bekräftat att man avser att utföra kontraktsarbetena i enlighet med uppställda krav. Speno har dessutom gett in en handling med sitt anbud där man uttryckligen anger att man beaktat kraven i alla kompletterande föreskrifter. Speno har dessutom vid anbudsgenomgången bekräftat att anbudet motsvarar de uppställda kraven.

Påståendet om att Speno har reserverat sig i förhållande till kravet i p. 1 i den tekniska specifikationen om att slipa 20 meter på vardera sida om växeln är felaktigt. De aktuella texterna i Spenos anbudsdocument ”Grinding of switches” kan inte läggas till grund för Spenos inställning till

de tekniska kraven då detta dokument är inlämnat i syfte att besvara kraven avseende Spenos tekniska och yrkesmässiga kapacitet och då dokumentet i generella termer beskriver arbetsmomenten vid slipning av växels olika komponenter. Skrivningen ”*about 15 m*” innebär också att bolaget tagit höjd för att det ställs specifika krav i olika kontrakt, men att det vanligtvis är ca 15 meter som gäller. En korrekt och objektiv tolkning av Spenos skrivningar är att det vid växelslipning ska ske en in-/utfasning av slipningen fram till växeln för att undvika att en kant uppstår. Påståendet om att Spenos skrivningar ska uppfattas som en reservation motsägs även av det faktum att det på den inlämnade ritningen finns uppgift om 20 meter på vardera sidan om växeln.

Trafikverket har vidare uppfattat att Speno accepterar kravet i p. 4 i den tekniska specifikationen på att alla växels delar ska slipas (med undantag för växels korsning), så även det avvikande spåret i växeln. I avsnitt 6.2 i den tekniska specifikationen hänvisas till en mall som återfinns i Trafikverkets kravdokument TDOK 2014:0074. Det kravdokumentet gäller dock inte för den förevarande upphandlingen, men det är från det dokumentet som Speno har hämtat den skiss som bifogats anbudet. Texten i Spenos ritning som anger att ”grinding turnout” endast ska ske vid särskild förfrågan (*”only if asked, to be specified in the program”*) är förtryckt i Trafikverkets mall (jfr bilaga 4:1 till TDOK 2014:0074) och har således inte skrivits dit av Speno. Speno har i andra delar i anbudet tydligt gett uttryck för att kravet på att hela växeln ska slipas kommer att uppfyllas, bl.a. genom att i dokumentet ”2008446 Technical Specification and Capacity Information” bekräfta att bolaget accepterar de ställda kraven och därtill ange att *”Spenos trains are able to carry out the switch grinding according to the attached document **Grinding of Switches** and its annex. Speno has a long experience in grinding with 4 to 6 mm lifted switch blades.”*. Speno har vidare, i dokumentet ”Grinding of switches”, beskrivit sin arbetsmetod och hur slipningen av det avvikande spåret kommer att utföras. Kommentaren under rubriken ”Remarks” anger endast upplysningsvis att det kan vara så

att spåret inte är i behov av slipning när det avvikande spåret i en växel är väldigt lite använt. Det är dock Trafikverket som i egenskap av beställare definierar vilka växlar och hur många spårmeter mellan växlar som ska slipas. Speno har också tydligt beskrivit att de olika momenten ska utföras eller inte beroende på vad beställaren anger (jfr 2.11.1 i dokumentet ”Grinding of switches” vari anges ”*Whether or not to grind the switch blade is a decision for the particular railway. Most railways ask for complete grinding.*”).

Mot bakgrund av att Speno aktivt uttryckt att kravet att hela växeln ska slipas kommer att uppfyllas kan inte den anmärkning som finns i beskrivningen i Spenos anbud ges innebörden av en reservation gentemot kravet i p. 4 i den tekniska specifikationen. Det finns ingen anslutande text i Spenos anbud som innebär att ytterligare ersättning ska utgå för det fall Trafikverket begär att hel växel ska slipas eller att offererat pris inte skulle gälla i den situationen. Utan förbehåll om tillkommande ersättning kan den aktuella texten ”*only if asked, to be specified in the program*” inte anses utgöra en otillåten reservation.

Vad gäller den påstådda reservationen i förhållande till kravet i p. 8 i den tekniska specifikationen på att växeltungan i sin helhet ska slipas oavsett bredd har Trafikverket inte uppfattat den aktuella texten på Spenos bifogade ritning ”*The switch tongue shall not be ground where its section is <30 mm*” som en reservation. Detta grundar sig bl.a. i att Speno på andra ställen i anbudet har beskrivit hur slipningen av växeln inklusive tungan kommer att ske och att det av den beskrivningen framgår att Speno avser att genomföra slipning även av växlarnas tungor (jfr avsnitt 3, Sequence of operations 3.1-3.8 i dokumentet ”Grinding of switches”). Bolaget har även i löptext uttryckligen beskrivit att man kan leva upp till kraven för de extra momenten enligt p. 8 i den tekniska specifikationen (jfr avsnitt 6.1 i dokumentet ”208446 Technical Specification and Capacity Information”). Dessutom är den aktuella texten på Spenos bifogade ritning röd i en röd

ruta, vilket enligt den färgkodning som gäller enligt ritningen betyder slipning med "positive pattern". Av ritningen kan utläsas att det inte görs något avbrott för växeltungan vid slipning med "negative pattern" respektive "special units". I Spenos anbudsdocument "Grinding of switches" redovisas hur växeltungan slipas med sliptåg och att Spenos arbetsmetod innebär att växeltungorna slipas med "special units". Att undanta växeltungorna vid slipning av växeln skulle dessutom medföra fler arbetsmoment vid utförandet, göra slipningen mer komplex, kräva en större uppmärksamhet från operatören och en längre arbetstid för varje växelslipning, vilket i sin tur skulle medföra ökade kostnader för entreprenören och inte tvärtom.

Förvaltningsrättens bedömning

Av förfrågningsunderlaget framgår klart och tydligt att reservationer eller liknande som innebär att anbudet avviker från ställda krav inte kommer att godtas (jfr AFB.3). De obligatoriska kraven i punkterna 1, 4 och 8 i den tekniska specifikationen framstår även de som så pass väl utformade att en normalt omsorgsfull leverantör utifrån denna information haft ett fullgott underlag för att kunna lämna ett konkurrenskraftigt anbud i upphandlingen. Förvaltningsrätten gör bedömningen att förfrågningsunderlaget i berörda delar når upp till de krav på förutsebarhet och transparens som följer av unionsrätten och LUF och att det saknas skäl för ingripande enligt LUF med anledning av vad Vossloh har anfört i dessa delar.

Frågan blir då om Vossloh har framfört omständigheter som visar att Trafikverket har förfarit i strid med LUF genom att ta med Spenos anbud till utvärderingen.

Av utredningen i målet framgår att Speno i anbudsdocumentet "208446 Technical Specification and Capacity Information" har bekräftat att bolaget accepterar samtliga de krav som ställs i förfrågningsunderlaget under avsnitt

6.1 i den tekniska specifikationen (handling 11.2 Technical specification). Det har inte heller framkommit annat än att Speno vid anbudsgenomgången med Trafikverket har bekräftat att dess anbud motsvarar de uppställda kraven. Frågan blir därför om Speno, trots att bolaget både i anbudet och vid anbudsgenomgången har bekräftat att de obligatoriska kraven uppfylls, har lämnat andra uppgifter som innebär att anbudet ska betraktas som orent.

Det är mellan parterna i målet ostridigt att förfrågningsunderlaget innehåller ett obligatoriskt krav med innebörden att slipning ska ske 20 meter på vardera sidan om växeln (p.1). Vossloh har med utgångspunkt från vissa texter i Spenos anbudsdocument "Grinding of switches" argumenterat för att detta krav inte uppfylls av Speno. Förvaltningsrätten konstaterar, i likhet med vad Trafikverket påpekat, att det på den ritning som Speno lämnat in med anbudet finns markerat distanserna 20 meter på vardera sida om växeln. Enligt förvaltningsrättens mening kan inte de ifrågasatta texterna i Spenos anbud rent språkligt sägas ge uttryck för att bolaget reserverar sig i förhållande till de distanser som anges i den tekniska specifikationen i förfrågningsunderlaget. De aktuella texterna synes, liksom dokumentet som helhet, istället främst syfta till att på ett mer generellt sätt beskriva hur slipning av spårväxlar och dess moment utförs. Även det faktum att det på dokumentet i fråga anges "Version 13.12.04 (simplified)" talar enligt förvaltningsrättens mening för att de arbetsbeskrivningar som lämnas däri utgår från ett mer allmänt perspektiv som inte nödvändigtvis har till syfte att besvara de specifika krav som Trafikverket ställt upp i avsnitt 6.1 i den tekniska specifikationen. Vad som framkommer i de ifrågasatta texterna indikerar enligt förvaltningsrättens mening inte heller att Spenos avsikt varit att reservera sig mot kravet i p. 1 i den tekniska specifikationen. Förvaltningsrätten finner således inte att de uppgifter som Speno har lämnat i anbudet och som Vossloh har belyst i målet ska betraktas som en reservation i förhållande till kravet i p. 1 i den tekniska specifikationen.

Vad gäller frågan om Speno har reserverat sig i förhållande till kravet i p. 4 i den tekniska specifikationen konstaterar förvaltningsrätten att parterna är överens om att det är ett obligatoriskt krav i upphandlingen att alla växelns komponenter ska slipas, med undantag för växelns korsning. Det är således klarlagt att det obligatoriska kravet även omfattar slipning av det avvikande spåret i växeln. Vossloh har med utgångspunkt i en anmärkning som återfinns under avsnitt 2.10 i Spenos anbudsdocument "Grinding of switches" dragit slutsatsen att Speno inte avser slipa det avvikande spåret för det fall det spåret inte är så mycket använt. Enligt förvaltningsrättens mening kan den aktuella skrivningen dock inte ges en så långtgående innebörd. Skrivningen får enligt förvaltningsrättens mening snarare tolkas som en ren upplysning från Spenos sida om att behovet av slipning kan komma att variera beroende på om det avvikande spåret i en växel är väldigt sparsamt använt eller inte. Den aktuella skrivningen utgör enligt förvaltningsrättens mening ingen indikation på att Speno haft för avsikt att reservera sig mot det obligatoriska kravet eller att Speno genom skrivningen velat förbehålla sig rätten att oberoende av vad beställaren anger självt avgöra i vilken omfattning växeln ska slipas (jfr 2.11.1 i dokumentet "Grinding of switches"). Därtill kommer att den ifrågasatta anmärkningen återfinns i ett dokument som främst får sägas beskriva utförandet av slipning av spårväxlar och dess moment ur ett allmängiltigt perspektiv.

Vad sedan gäller den av Speno bifogade ritningen konstaterar förvaltningsrätten, i likhet med vad Trafikverket påtalat, att denna i stora delar överensstämmer med den mall som återfinns i TDOK 2014:0074 och som hänvisas till i förfrågningsunderlaget (6.2 handling 11.2 Technical specification). Trafikverkets förklaring till hur det kommer sig att texten "*only if asked, to be specified in the program*" återfinns på Spenos ritning framstår enligt förvaltningsrättens mening som rimlig. Det finns därför skäl att anta att den aktuella texten inte har skrivits dit av Speno, utan att denna har lämnats kvar oavsiktligt. Även om ritningen kunde ha varit tydligare, är det förvaltningsrättens bedömning att den aktuella texten förenad med det

faktum att Speno inte på något sätt antytt att ytterligare ersättning ska utgå för det fall Trafikverket begär att hel växel ska slipas, inte ska betraktas som en otillåten reservation i förhållande till kravet i p. 4.

Vad slutligen gäller Vosslohs invändning om att Speno har reserverat sig mot det obligatoriska kravet i p. 8 i den tekniska specifikationen avseende slipning att växeltungan konstaterar förvaltningsrätten att Speno även i denna del har bekräftat att man accepterar det aktuella kravet. Bolaget har därtill uttryckligen uppgett att man har lång erfarenhet av slipning ”with 4 to 6 mm lifted switch blades” (6.1 i dokumentet ”208446 Technical Specification and Capacity Information”).

Den ifrågasatta uppgiften i Spenos ritning om att *“The switch tongue shall not be ground where its section is <30 mm”* är skriven med röd text i en röd ruta, vilket enligt den färgkodning som gäller enligt ritningen innebär slipning med ”positive pattern”. Av ritningen kan emellertid inte utläsas annat än att slipning med ”negative pattern” respektive ”special units” görs utan avbrott för växeltungan. Redan av den anledningen anser förvaltningsrätten att den ifrågasatta texten inte kan läggas till grund för slutsatsen att Speno har reserverat sig i förhållande till kravet i p. 8 på att växeltungan ska slipas och hur detta närmare ska utföras eller i förhållande till vad bolaget självt har angett gällande slipning av växeln inklusive växeltungan i de övriga anbudsdocumenten. Förvaltningsrätten anser inte heller att det genom den aktuella skrivningen i Spenos ritning är klarlagt att anbudet är villkorat på så sätt att växeltungan endast kommer att slipas för det fall denna har en bredd understigande 30 millimeter.

Enligt förvaltningsrätten har Trafikverket således haft fog för sin bedömning att Speno har avlämnat ett anbud som motsvarar de obligatoriska kraven i förfrågningsunderlaget. Vad Vossloh har anfört visar inte att Trafikverket har förfarit i strid med likabehandlingsprincipen eller någon annan grundläggande princip i LUF då man utvärderat Spenos anbud.

Sammanfattningsvis

Förvaltningsrätten finner sammanfattningsvis att det inte finns skäl för ingripande enligt LUF på de av Vossloh åberopade grunderna. Ansökan om överprövning ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (FR-05).

Lenart Andersson
rådman



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 nyårs-afton, räcker det att överklagandet kommer in nästa vardag.

Tänk på detta i mål om överprövning av upphandling

I vissa fall kan myndigheten ingå avtal efter 10 dagar från det att domstolen avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut, och i vissa fall får myndigheten ingå avtal omedelbart. Efter att avtal har slutits får kammarrätten inte överpröva upphandlingen. Detta gäller alltså även om tiden för överklagande fortfarande gäller.

Gör så här

1. Skriv förvaltningsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför ni tycker att beslutet ska ändras. Tala om vilken ändring ni vill ha och varför ni tycker att kammarrätten ska ta upp ert överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis ni vill hänvisa till. Förklara vad ni vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.

Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå er: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.

Om ni har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skicka eller lämna in överklagandet till förvaltningsrätten – adressen finns i beslutet.

Vad händer sedan?

Förvaltningsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att beslutet gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar förvaltningsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till kammarrätten.

Har ni tidigare fått brev genom förenklad delgivning kan även kammarrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i kammarrätten

När överklagandet kommer in till kammarrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Kammarrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att förvaltningsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om förvaltningsrätten dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om ni *inte* får prövningstillstånd gäller det överklagade beslutet. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt ni vill föra fram.

Vill ni veta mer?

Ta kontakt med förvaltningsrätten om ni har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i beslutet.

Mer information finns på www.domstol.se.

För fullständig information, se:

- lag (2016:1145) om offentlig upphandling, 20 kap.
- lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, 20 kap.
- lag (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet, 16 kap.
- lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner, 16 kap.
- lag (2016:1145) om offentlig upphandling, 20 kap.
- lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorn, 20 kap.