



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN
Föredragande
Matilda Skogberg

DOM
2020-02-18
Meddelad i Falun

Mål nr
5376-19

Sida 1 (12)

SÖKANDE

Siemens Mobility AB, 559149-7440

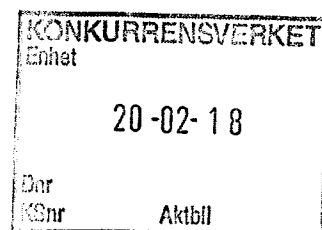
Ombud: Advokat Joakim Lavér, Advokat Nathalie Miskin och Jurist Frida
Svensson
Hannes Snellman Advokatbyrå AB
Box 7801
103 96 Stockholm

MOTPART

Trafikverket
781 89 Borlänge

SAKEN

Upphandling



FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan om överprövning.

Dok.Id 272834

| 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 |

BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Trafikverket gör en upphandling av totalentreprenad för utförande av utbyggnad av Alingsås omformarstation (CTM ID 202470). Upphandlingen genomförs genom ett förhandlat förfarande enligt lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF. Av tilldelningsbeslutet framgår att ett anbud från Strukton Rail AB (Strukton) antagits.

Siemens Mobility AB (Siemens) ansöker om överprövning och yrkar att upphandlingen ska göras om. Siemens anför i huvudsak följande. Trafikverket har tillämpat en utvärderingsmodell som är otydlig och leder till ett godtyckligt resultat. Trafikverket har därigenom brutit såväl mot de grundläggande principerna om öppenhet och transparens som mot principen om likabehandling. Utvärderingsmodellen är vidare utformad i strid med LUF eftersom den inte syftar till att anta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet samt eftersom utvärderingsmodellen inte innehåller något priselement. Trafikverket har heller inte viktat tilldelningskriterier pris i förhållande till kvalitet. Siemens har lidit eller kan komma att lida skada av Trafikverkets brott mot LUF.

Trafikverket anser att ansökan om överprövning ska avslås och anför i huvudsak följande. Utvärderingsmodellen uppfyller kraven på transparens och entreprenörsarvodet utgör priselementet i anbudsutvärderingen. Viktningen av utvärderingskriterierna har skett genom monetära värden. Kontraktstilldelningen har skett på grundval av en objektiv utvärdering av anbuden som säkerställer att det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga antagits.

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Utgångspunkter för förvaltningsrättens bedömning

I mål om överprövning enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling gäller som huvudprincip att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart och tydligt sätt ska ange vilka omständigheter denne

grundar sin talan på (RÅ 2009 ref. 69). Detsamma gäller mål enligt LUF. Av 20 kap. 6 § LUF följer att det förvaltningsrätten har att pröva är om det på grundval av vad Siemens anfört är visat att Trafikverket har brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LUF och att detta har medfört att Siemens har lidit eller kan komma att lida skada. De grundläggande principerna framgår av 4 kap. 1 § LUF och innebär att upphandlande enhet ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt, genomföra upphandlingar på ett öppet sätt samt iakttä principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet.

Upphandlingsdokumenten

I punkt AFB.31 i upphandlingsdokumenten anges bl.a. följande.

Anbudet skall innehålla;

- Genomförandebeskrivning, som ligger till grund för bedömning av mervärden, enligt AFB.53. I denna ska tillhörande dokumentation inkluderas såsom t.ex. organisations-schema, tidplan, riskanalys m.m.
- Önskat entreprenörarvode (% CAV). Anbudsgivaren ska inge ett procentuellt påslag avseende entreprenörarvode. I entreprenörarvodet inbegrips de ersättningar och kostnader som framgår av § 6 EK. Anbudsgivarens entreprenörarvode (CAV) ska lägst uppgå till tolv (12) procent (%) och maximalt uppgå till femton (15) procent (%) Utvärdering av pris kommer att ske i enlighet med AFB.53.

I punkt AFB.53 i upphandlingsdokumenten anges bl.a. följande.

AFB.53 Prövning av anbud

Beställaren kommer att anta det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga för beställaren. Detta kommer att avgöras enligt den utvärderingsgrund samt tilldelningskriterier som anges nedan.

För beställaren är det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet det anbud som har det bästa förhållandet mellan pris och kvalitet, d.v.s. lägst jämförelsetal enligt utvärderingsmodellen nedan. Trafikverket använder en så kallad absolut utvärderingsmodell. Detta innebär att utvärderingen av anbud görs enligt fastställda kriterier oberoende av andra anbudssummor och kvalitet.

Utvärderingsmodellen innebär att beställaren sätter pris på de kvalitativa egenskaper (mervärden) som värdesätts i upphandlingen. Vid utvärderingen justeras anbudssummorna med ett avdrag beroende på i vilken mån anbudsgivaren i sitt anbud erbjuder de mervärden beställaren efterfrågar. Vid lika jämförelsetal kommer det anbud som har högsta värdet av erbjudna mervärden att antas.

Sammanfattningsvis kan utvärderingsmodellen beskrivas enligt följande formel. Lägst jämförelsetal vinner: Jämförelsetal = anbudssumma – (minus) mervärden (SEK). Utvärdering kommer att ske enligt de kriterier och omständigheter som anges nedan.

Pris

Anbudsgivaren anger ett entreprenörarvode, vilket lägst ska uppgå till tolv (12) procent (%) och maximalt uppgå till femton (15) procent (%), s.k. CAV, central administration och vinst.

Pris = CAV x Fiktiv volym på 135 MSEK. Summan av detta utgör anbudets anbudssumma.

Den fiktiva volymen om 135 miljoner SEK (135 000 000) SEK är endast ett verktyg för utvärdering och blir inte avtalad omfattning.

Utvärderingsmodellen

Vad Siemens anför

Den utvärderingsmodell som tillämpats är otydlig och lämnar ett allt för stort utrymme för godtyckliga bedömningar. Utvärderingsmodellen strider därmed mot principerna om förutsebarhet och transparens liksom mot principen om likabehandling. Det har varit omöjligt för en rimligt informerad och normalt omsorgsfull anbudsgivare att förstå vad som skulle ge poäng. Även om utvärderingsmodellen innehåller vissa underkriterier till ledning för respektive tilldelningskriterium är det inte möjligt att förstå hur olika delmoment ska beskrivas till innehåll och omfattning för att uppnå ett visst betyg. Bedömningsgrunderna under respektive betyg är snarlika och saknar en tydlig avgränsning.

Som exempel på att utvärderingsmodellen inte är transparent har Trafikverket vid utvärdering av tilldelningskriteriet teknik och utveckling angett att Siemens inte har beskrivit vad de olika aktörerna ska göra eller beskrivet ansvarsfördelningen mellan dessa aktörer. Detta har dock inte uppställts som ett underkriterium till kriteriet. I punkt AFA.21 i upphandlingsdokumenten anges tvärt om att till vilken grad parterna samverkar i de olika arbetsuppgifterna avgörs gemensamt i samverkansorganisationen. Ansvarsfördelningen är vidare redan delvis beskriven i upphandlingsdokumenten. Mot denna bakgrund har det inte varit möjligt för en anbudsgivare att förutse att ansvarsfördelningen ska beskrivas och att detta kunnat generera mervärde. Siemens anbud innehåller en detaljerad beskrivning av vilka verifieringsprover som ska genomföras, när dessa ska genomföras samt förutsättningarna för provernas genomförande. Siemens genomförandebeskrivning ger tillsammans med bestämmelserna i upphandlingsdokumenten en fullgod beskrivning av hur arbetet med verifieringsprov ska genomföras. I alla fall har Siemens på grund av den information som lämnats av Trafikverket varit av

uppfattningen att ytterligare beskrivningar av det arbete som ska genomföras gemensamt under projekteringsfasen inte har efterfrågats redan i anbudet. Det har under alla omständigheter inte varit tydligt för Siemens att ytterligare beskrivningar skulle kunna generera mervärde. Vid en jämförelse mellan bedömningen av Siemens och Struktons beskrivningar på tilldelningskriteriet kvalitet framgår att Trafikverkets motivering i båda fallen är likartad. Trots detta har Struktons beskrivning genererat högre delpoäng än Siemens.

Vad Trafikverket anför

Partnering är relativt ovanligt i Trafikverkets omformarprojekt. Det är emellertid en mycket vanlig entreprenadform i bygg- och anläggningsbranschen. Trafikverket har genomfört fem möten med kvalificerade anbudsgivare för att informera om upplägget och säkerställa att anbudsgivarna förstått Trafikverkets upplägg med den aktuella entreprenadformen. Från Siemens har fem till åtta personer deltagit på samtliga möten.

Utvärderingsmodellen uppfyller med råge kraven på transparens. Trafikverket har i upphandlingsdokumenten beskrivit dels målsättningen med varje kriterium och dels mer detaljerat vad som har betydelse för att målsättningen ska kunna uppnås. Balansen mellan förutsägbarhet och flexibilitet har således upprätthållits. Vid utvärderingen har beaktats hur väl anbudsgivaren tänkt igenom projektets genomförande. Genom att i upphandlingsdokumenten noga beskriva utvärderingskriterierna har Trafikverket dels tydliggjort de parametrar som erfarenhetsmässigt leder till ett framgångsrikt projekt dels pekat på vilka situationer som måste planeras noga för att projektet ska bli framgångsrikt. Det ankommer på anbudsgivaren att visa att denne har förstått uppdraget och har den kompetens som krävs. Beställaren kommer aldrig att kunna formulera exakt vad som ska stå i en genomförandebeskrivning, då skulle beställaren lika gärna kunna formulera detta som obligatoriskt krav. Beställaren ska inte heller styra anbudsgivaren för

mycket i hur denna ska genomföra projektet, utan den kompetensen ska anbudsgivaren själv stå för.

Siemens har särskilt pekat på att utvärderingen av tilldelningskriterierna teknik och utveckling samt kvalitet skulle visa att modellen inte är transparent. Avseende teknik och utveckling framgår det att anbudsgivaren bl.a. ska beskriva hur denne avser att arbeta med verifieringsprov av omriktarfunktion. Denna punkt måste läsas tillsammans med AFD.712 i upphandlingsdokumenten. Siemens genomförandebeskrivning är i denna del undermålig då det överhuvudtaget inte finns någon projektanpassad och konkret information om hur Siemens avser att arbeta med verifieringsprov. I denna del efterlyser Trafikverket en beskrivning av hur entreprenören avser att genomföra samtliga aktiviteter inom sitt ansvarsområde. Det saknas information om hur man avser arbeta med planeringen av verifieringsprov tillsammans med Trafikverket och Trafikverkets besiktningsorganisation. Det är inte heller beskrivet hur Siemens avser arbeta under genomförandet av proven. Förfarandet med rapportskrivningar samt utlåtande av provresultat är felaktigt beskrivet, t.ex. så har Siemens missat att detta genomförs av besiktningsorganisationen. När det gäller utvärderingen av kvalitet konstaterades vissa brister i samtliga anbud. Vad Siemens har anfört i denna del är helt grundlöst.

Förvaltningsrättens bedömning

LUF ger inte närmare besked om hur upphandlingsdokumenten ska vara utformade eller hur en utvärderingsmodell ska vara konstruerad utöver vad som kommer till uttryck i de allmänt hållna bestämmelserna om krav på likabehandling, förutsebarhet och transparens. Högsta förvaltningsdomstolen har i RÅ 2002 ref. 50 bland annat uttalat att upphandlingsdokumenten ska vara så klart och tydligt utformade att en leverantör på grundval av detta kan avgöra vad den upphandlade enheten tillmäter betydelse vid upphandlingen. Vidare ska en utvärderingsmodell vara utformad så att den är ägnad att leda till ett rättvisande resultat. De skiftande förhållanden som förekommer i det

ekonomiska livet gör att även upphandlingsdokument och utvärderingsmodeller som inte är optimalt utformade får godtas under förutsättning att de principer som bär upp LUF och unionsrätten inte överträds.

Av upphandlingsdokumenten framgår att det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga kommer att antas samt att detta är det anbud som har det bästa förhållandet mellan pris och kvalitet, dvs. lägst jämförelsetal enligt den utvärderingsmodell som beskrivs i upphandlingsdokumenten. Utvärderingen av kvalitet sker på basis av den beskrivning som anbudsgivaren lämnat inom ramen för efterfrågade mervärden. De sex mervärden som anges har viktats och beskrivits genom att ett antal områden inom varje mervärde pekats ut där beställaren anser att anbudsgivarens arbete påverkar möjligheten att nå och skapa mervärde. Vidare anges att anbuderna kommer att betygsättas genom att vart och ett av mervärdena som angetts kommer att tilldelas poäng mellan noll (nøjaktigt) och tre (utmärkt). Slutligen anges vad som krävs för att uppnå respektive poäng, dels genom en allmän beskrivning och dels genom en specifik beskrivning för vad som krävs av riskanalysen och motiveringen för mervärde ett respektive två till sex.

I alla upphandlingar förekommer värderingar av anbud och det förhållande att en anbudsgivare på förhand inte kan förutse det exakta utfallet av en anbudsutvärdering innebär enligt förvaltningsrättens mening ingen brist i transparens hänseende. Förvaltningsrätten anser att vad som framgår av upphandlingsdokumenten avseende utvärderingsmodellen och de olika mervärdena är tillräckligt tydligt för att anbudsgivare ska kunna bilda sig en uppfattning om vad Trafikverket kommer att tillmäta betydelse vid utvärderingen och utforma anbudet därefter.

Förvaltningsrätten anser inte att de omständigheter som Siemens anfört visar att utvärderingsmodellen varit otydligt formulerad eller att Trafikverket lagt vikt vid omständigheter som inte framgått av upphandlingsdokumenten. Det

har inte heller framkommit några andra omständigheter som visar att det förekommer brister i utformningen av utvärderingsmodellen. Upphandlingsdokumenten kan därmed inte anses vara utformade på ett sätt som strider mot transparensprincipen.

Anbudspris

Vad Siemens anför

Det kan ifrågasättas om upphandlingen har syftat till att anta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. Uppdrag av aktuellt slag är tekniskt komplexa och har många lösningsmöjligheter. Möjligheten att olika leverantörer skulle komma att offerera skilda lösningar är stor. Eftersom såväl den tekniska lösningen som timpriset och riktpriiset tas fram under fas ett i upphandlingen, där endast en leverantör ges möjlighet att lägga fram ett konkret erbjudande, kan Trafikverket inte ställa leverantörernas tekniska lösningar eller priser mot varandra. Utvärderingsmodellen inbegriper inget priselement och anbudet har därmed, i strid med upphandlingslagstiftningen, utvärderats enbart på grundval av kvalitet. Utvärderingsmodellen tillåter i realiteten inte anbudsgivarna att ange ett verkligt pris eftersom priset fastställs först under projekteringsfasen, dvs. efter att upphandlingen avslutats. Det pris som får betydelse i utvärderingen är ett fiktivt pris, inget verkligt, av anbudsgivarna lämna pris. Det fiktiva priset har inte nödvändigtvis något med verkligheten att göra, vilket innebär att utvärderingsmodellen är missvisande i det att priset, som enligt utvärderingsmodellen ska tillmätas betydelse, i praktiken saknar betydelse. I vart fall går det inte att med den valda utvärderingsmodellen fastställa vilken betydelse det verkliga priset får förrän långt efter det att upphandlingen är avslutad. Det innebär vidare att anbudsgivare inte kan matcha kvalitet mot angivet pris eller vice versa då priset har en okänd betydelse. Det tillåtna intervallet för det entreprenörarvode som anbudsgivarna

lämnat (12–15%) och som getts viss betydelse vid utvärderingen av det fiktiva anbudspriset har varit så snävt att offererade påslag i praktiken inte kunnat resultera i någon betydande prisskillnad.

Trafikverket har även, i strid med 15 kap. 6 § LUF underlåtit att vikta eller prioritera tilldelningskriteriet pris. Även om priset kan anses ha viktats, har tilldelningskriteriet pris under alla förhållanden, i strid med upphandlingsbestämmelserna, kommit att ändras under upphandlingen då priset blir känt först efter upphandlingens genomförande. Trafikverket kan således knappast anses ha angett prisets vikt eller prioritet i förhållande till kvalitet.

Vad Trafikverket anför

Allmänt sett är några vanliga kärnkomponenter i partneringsprojekt att man utvärderar i huvudsak mjuka parametrar, dvs. kvalitet, för att bedöma leverantörens förmåga att genomföra uppdraget, samt att ersättningsformen är löpande räkning med bonus och viten. I ersättningsmodellen finns även incitament och ett fast entreprenörarvode. Den i målet aktuella upphandlings- och kontraktmodellen skiljer sig inte i något större avseende från detta. Det är riktigt att samverkan kommer att ske senare, detta är poängen med hela upplägget. Till grund för bedömningen för hur väl och effektivt denna samverkan kommer att fungera ligger dock bedömningen av anbudsgivarens genomförandebeskrivning.

Trafikverket har bestämt intervallet för entreprenörarvode till 12–15 % utifrån vad som rimligen ska ingå i central administration och vinst (CAV). CAV utgör kostnadselementet i anbudsutvärderingen. Eftersom ersättning utbetalas löpande under projektet är det inte entreprenörarvode som avgör vad som är ekonomiskt fördelaktigt eller inte. Vad som är ekonomiskt fördelaktigt är istället vad som framkommer i genomförandebeskrivningarna. Trafikverket har satt pris på de kvalitativa egenskaper (mervärden) som värdesätts i upphandlingen. Vid själva utvärderingen justeras anbudssummorna

med ett avdrag beroende på i vilken mån anbudsgivaren erbjuder de mervärden som efterfrågas. Viktningen av utvärderingskriterierna sker således genom monetära värden.

Förvaltningsrättens bedömning

Av 15 kap. 1 § LUF framgår att en upphandlande enhet ska tilldela den leverantör ett kontrakt vars anbud är det ekonomiskt mest fördelaktiga för enheten. Vilket anbud som är det mest fördelaktiga för enheten ska utvärderas på någon av följande grunder: (1) bästa förhållande mellan pris och kvalitet, (2) kostnad, eller (3) pris. Enheten ska i något av upphandlingsdokumenten ange den grund för utvärdering av anbud som den avser att använda.

Av 15 kap. 6 § LUF framgår att tilldelningskriterierna ska viktas inbördes när grunden för utvärdering är bästa förhållande mellan pris och kvalitet eller kostnad. De får viktas inom intervall med en lämplig största spridning. Om kriterierna inte kan viktas, ska enheten beakta dem genom en prioritetsordning. Enheten ska i någon av upphandlingsdokumenten ange hur kriterierna ska viktas eller vilken prioritetsordning som ska tillämpas.

Av punkt AFB.53 i upphandlingsdokumenten anges att Trafikverket valt att använda bästa förhållande mellan pris och kvalitet för att utvärdera vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga. Vidare framgår att anbudsgivarna ska ange ett procentuellt påslag mellan 12 och 15 % som utgör entreprenadarvode. Anbudssumman utgörs av det entreprenadarvode som utgår vid en fiktiv volym om 135 miljoner kronor. De sex mervärden som anges har viktats genom procenttal. Mervärdena betygsätts och betygen omvandlas till avdrag i kronor. Avdragen för respektive mervärde räknas ihop och subtraheras från anbudssumman och det erhållna värdet utgör anbudets jämförelsetal. Anbudet med lägst jämförelsetal anses vara det ekonomiskt mest fördelaktiga.

Siemens har gjort gällande att Trafikverket inte kan ställa leverantörernas tekniska lösningar och priser mot varandra eftersom den tekniska lösningen och riktpriiset tas fram i fas ett av upphandlingen. Förvaltningsrätten konstaterar att Trafikverket har stor frihet att, inom ramarna för LUF, välja hur upphandlingen utformas samt vilka omständigheter man utvärderar för att avgöra vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga. Förvaltningsrätten anser inte att det faktum att man valt att utvärdera mjuka värden, så som t.ex. anbudsgivarnas kompetens och förståelse för uppdraget och ett procentuellt medför att utvärderingsmodellen utformats i strid med LUF.

Siemens har även gjort gällande att utvärderingsmodellen inte inbegriper något priselement och att anbuden därmed endast utvärderats på grundval av kvalitet samt att det pris som får betydelse i utvärderingen är ett fiktivt pris som inte har någon betydelse. Förvaltningsrätten konstaterar att den utvärderingsmodell som använts medför att ingen specifik summa anges som pris. Anbudsgivarna ska istället ange pris genom att ange sitt entreprenadarvode i form av en procentsats. Det framgår inte annat än att detta entreprenadarvode är vad som kommer att ligga till grund för den ersättning som kommer att betalas ut till den tilldelade leverantören för att täcka bl.a. vinst och övriga poster som ska ingå i entreprenadarvodet. Även om anbudsgivarna inte angett en specifik summa anser förvaltningsrätten att entreprenadarvodet som angetts är att betrakta som ett pris. Förvaltningsrätten anser inte heller att Siemens anfört omständigheter som visar att de pris som angetts av anbudsgivarna saknat betydelse vid utvärderingen.

Siemens gör slutligen gällande att Trafikverket underlåtit att vikta eller prioritera tilldelningskriteriet pris. Förvaltningsrätten konstaterar att Trafikverket använt sig av en absolut utvärderingsmodell vilket innebär att värderingen av ett anbud inte är avhängigt andra anbud. Viktningen av tilldelningskriterierna har gjorts genom att Trafikverket har viktat de olika mervärdena genom procentsatser. Vid utvärderingen har de olika mervärdena

tilldelats poäng som sedan omvandlats till olika avdrag i kronor beroende på mervärdets viktning. Dessa avdrag har sedan subtraherats från anbudssumman. Det framgår tydligt av upphandlingsdokumenten vilka poäng som resulterar i vilka avdrag, hur anbudssumman tas fram samt hur jämförelsetalet tas fram med hjälp av avdragen och anbudssumman. Förvaltningsrätten anser att modellen är förutsägbar och garanterar att samtliga anbudsgivare behandlas lika och samtidigt får möjlighet till insyn (jfr. Kammarrätten i Stockholms dom i mål 3014-09). Eftersom det tydligt framgår hur anbudssumman står i relation till avdrag och jämförelsetalet anser förvaltningsrätten att Trafikverket inte agerat i strid med LUF när anbudssummans vikt inte uttryckts i procent eller liknande.

Sammanfattning

Förvaltningsrätten finner sammanfattningsvis att Siemens inte visat att Trafikverket utformat upphandlingsdokumenten eller utvärderingsmodellen i strid med någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LUF. Det föreligger således inte skäl för ingripande enligt LUF och Siemens ansökan om överprövning ska därför avslås.

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

Eric Enlund Andersson
förvaltningsrättsfiskal



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 rätts-tillämpningen.
- 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.