



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN**  
**I MALMÖ**  
 Avdelning 1

**DOM**  
 2019-09-05  
 Meddelad i Malmö

Mål nr  
 14547-18  
 15231-18

KONKURRENSVERKET	
2019-09-05	
Avd	
Dnr	
KSnr	Aktbil

### SÖKANDE

Transportcompaniet i Malmö AB, 556503-9657  
 John Ericssons Väg ABC-Husen  
 217 61 Malmö

Ombud: Advokat Kristoffer Ståhl och jur.kand. Zinajda Horozovic  
 Advokatfirman Ståhl AB  
 Malmöhusvägen 1  
 211 18 Malmö

### MOTPARTER

1. Malmö stad  
 205 80 Malmö

2. Region Skåne  
 291 89 Kristianstad

Ombud för 1-2: Advokat Annika Andersson och jur.kand. Hanna Wackå  
 Advokatfirman Lindahl KB  
 Studentgatan 6  
 211 38 Malmö

### SAKEN

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

### FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår Transportcompaniet i Malmö AB:s ansökan om ingripande enligt LOU.

Dok.Id 495945

**Postadress**  
 Box 4522  
 203 20 Malmö

**Besöksadress**  
 Kalendegatan 6

**Telefon**  
 040-35 35 00  
**E-post:** kansli1.fma@dom.se  
 www.förvaltningsrattenimalmo.domstol.se

**Telefax**

**Expeditionstid**  
 måndag–fredag  
 08:00–16:00

## **BAKGRUND**

Malmö stad och Region Skåne genomför upphandling avseende persontransporter (Persontransporter 2018 STK-2018-427). Upphandlingen genomförs enligt reglerna om öppet förfarande enligt LOU och är uppdelad i två områden. Område 1 består av fyra olika delar (1A – 1D) där avtal kommer att tecknas med fyra olika leverantörer. Område 2 består av en del där avtal kommer att tecknas med en leverantör. Leverantörer kan lämna anbud på en eller flera delar. Område 1 avser både samordnade och direkta köruppdrag. Del 1A motsvarar 50 % av dessa körningar, del 1B står för 25 %, del 1C står för 15 % och del 1D för 10 %. Genom tilldelningsbeslut meddelat den 3 december 2018 tilldelades följande leverantörer kontrakt. Taxi Kurir för del 1A, Taxi Skåne Aktiebolag för del 1B, Taxi Helsingborg Aktiebolag för del 1C och Transportcompaniet i Malmö AB för del 1D. För område 2 tilldelades Taxi Kurir i Malmö AB kontrakt.

## **YRKANDEN OCH INSTÄLLNING**

**Transportcompaniet i Malmö AB** (Transportcompaniet) ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar i första hand att upphandlingen ska göras om och i andra hand att rättelse av prövningen och utvärderingen av anbuden avseende område 1 ska göras. Transportcompaniet anför därvid bl.a. följande.

Upphandlingen bryter mot likabehandlingsprincipen. Till upphandlingen har tre företag i samma koncern lämnat in likalydande anbud. Det enda som skiljer anbuden åt är en prisskillnad på 20 kronor för det företag som fick tilldelning av 50 procent av transportererna. Totalt har koncernen fått 90 procent tilldelning. Taxikurir Malmö AB, Taxi Skåne AB och Taxi Helsingborg AB fick alla 16 poäng vilket motsvarar full poäng. Transportcompaniet samt Stockholms Taxi fick 8 poäng. Totalt sett skiljer sig priset mindre än

I procent mellan Transportcompaniet och övriga bolag inom samma koncern, vilket innebär att 1-2 poäng förändrar utgången i upphandlingen. Stockholms Taxi och Transportcompaniet har gjort beskrivningar som är mindre professionella men i sak innehåller samma information. Det är inte rimligt att formuleringar i svenska språket ska vara avgörande för utgången av en upphandling. Syftet med kvalitativa delmoment är att säkerställa av rätt kompetens och erfarenhet hos leverantören för att kunna utföra uppdraget och därför är det substansen i svaren som bör beaktas.

Bedömningen är inte objektivt utförd. Sammanträdesprotokoll saknas helt från bedömningstillfället och det är inte möjligt att säkerställa vilka representanter som deltagit i betygssättningen. Detaljerad information om hur processen gått till saknas såsom huruvida samtliga deltagande röstat anonymt eller om gruppdiskussion har föranlett poäng. Den handläggare på Malmö stad som varit ansvarig för den aktuella upphandlingen ("Upphandlaren") har tillsammans med en kollega öppnat anbuden och avidentifierat dem. I nästa steg skickade Upphandlaren med kollega ut de avidentifierade anbuden till sju andra kollegor. Samtliga nio deltog senare vid utvärderingsmötet där diskussioner fördes. Även Upphandlaren deltog vid detta möte och uttryckte sin åsikt. Prövningen, som bekräftas per telefon av Upphandlaren, har skett på subjektiva grunder vilket är i strid med objektivitetsprincipen.

Att det skiljer så mycket i poängbedömningen är inte rimligt då innehållet i princip är lika. Det finns några få punkter som Transportcompaniet har missat men därifrån till att göra en bedömning att de tre anbuden från koncernen skulle vara dubbelt så bra är orimligt och inte i enlighet med lika-behandlingsprincipen. Av Förfrågningsunderlaget att tyda är den valda utvärderingsmodellen av absolut karaktär. Malmö stad har dock i sin utvärdering gjort relativa bedömningar då man uppenbarligen har värderat de olika anbuden mot varandra. Såväl poängskalan, som vad som krävs

för att erhålla poäng, ska tydligt framgå så att det är förutsebart. Närmare definition av poänggivningen och gränsdragningen mellan de tre möjliga betygen görs dessvärre inte någonstans i varken Utvärdering eller Förfrågningsunderlaget och betygsmotiveringen framstår som godtycklig.

Att godta tre likalydande anbud från samma koncern är konkurrensbegränsande. Dessutom strider det mot Malmö stads mål med upphandlingen. Det kan innebära en negativ påverkan på Malmö stad om en koncern får problem eller går i konkurs. Små och medelstora bolag har få möjligheter att konkurrera med stora koncerner.

Enligt LOU ska alla anbudsgivare behandlas lika. Att inte kontrollera att anbudsgivare lever upp till de anbud de lämnat strider mot likabehandlingsprincipen.

Det utlämnade utvärderingsprotokollet från Malmö stad saknar närmare information om de interna överläggningarna. Ingen annan skriftlig dokumentation har lämnats ut till eller presenterats för leverantörerna. Malmö stad har således brutit i sin lagstadgade dokumentationsplikt enligt 12 kap. 14 § LOU.

Transportcompaniet har lidit skada genom att man antagit tre anbud som är likalydande och givit dem exakt samma poäng. Transportcompaniet har även lidit skada genom den subjektiva bedömningen av typfallen och bristande information gällande bedömningen av dessa. Bedömningsprocessen kan ha påverkats av en eller flera personers erfarenhetsatser av Transportcompaniet. Det kan antas att anbudsprövningens utgång hade sett annorlunda ut om tydligare information om utvärdering och poängsättning hade lämnats till leverantörerna.

**Malmö stad och Region Skåne** (staden) anser att ansökan ska avslås och anför bl.a. följande.

Staden har genomfört upphandlingen i enlighet med LOU och i enlighet med förfrågningsunderlaget vilket inte står i strid med de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna.

Aktuell upphandling avser persontransporter och omfattar anropsstyrda resor såsom färdtjänst-, sjuk-, kommun-, och tjänsteresor inom Malmö och Skåne samt andra sjukresor såsom konsultations- och permissionsresor. Upphandlingen är uppdelad i två områden. Område 1 innehåller fyra olika delar där avtal kommer att tecknas med fyra olika leverantörer. Område 2 innehåller en del där avtal kommer att tecknas med en leverantör. Vid anbudstidens utgång förelåg fem anbud som hade kommit in i rätt tid. Anbudsprövning och anbudsutvärdering har genomförts i enlighet med vad som framgår av förfrågningsunderlaget och staden avser att teckna avtal i enlighet med tilldelningsbeslutet.

LOU saknar bestämmelser som generellt sett tar sikte på anbudsgivare inom samma koncern. LOU saknar även bestämmelser om hur ett förfrågningsunderlag ska utformas och vilka krav eller vilka kravnivåer som den upphandlande myndigheten ska ställa på leverantören respektive på upphandlingsföremålet. På samma sätt saknas bestämmelser om hur en utvärderingsmodell ska vara utformad.

*Tilldelning av kontrakt till anbudsgivare i samma koncern*

Transportcompaniet har anfört att tre företag i samma koncern har lämnat anbud och att ett godtagande av dessa anbud är konkurrensbegränsande. Detta är inte korrekt. Det framgår klart och tydligt av punkt 1.1.8 i förfrågningsunderlaget att det är tillåtet för leverantörer som ingår i samma

koncern att lämna anbud i upphandlingen. Det kan även konstateras att tilldelning har skett i enlighet med förfrågningsunderlaget.

Transportcompaniet har vidare anfört att det kan innebära en negativ påverkan på staden om en koncern får problem eller går i konkurs och att det strider mot stadens mål med upphandlingen. Detta är inte korrekt. Staden uppfyller sina mål med upphandlingen mot bakgrund av att leverantörer i samma koncern inte kan tilldelas fyra av fyra delar i område 1 vilket klart framgår av punkt 1.1.8 i förfrågningsunderlaget. Det kan i sammanhanget noteras att bolag som har koncerngemenskap ändå ansvarar för sina egna åtaganden och förpliktelser och att det inte är givet att exempelvis en hel koncern får ekonomiska problem.

#### *Anbudsutvärdering*

Transportcompaniet har anfört att det saknas detaljerad information om hur utvärderingen har gått till och att bedömningsprocessen inte har varit rätts-säker. Detta är inte korrekt. Staden har i förfrågningsunderlaget samt bilaga typfall respektive bilaga utvärderingsmodell informerat om vad som ligger till grund för anbudsutvärderingen. Av bilaga utvärderingsmodell framgår poängskala för typfall, utbildning för medarbetare och krishantering. Av poängskala framgår hur anbudsgivare ska beskriva för att erhålla en viss poäng. Det som skapar mervärde för staden och som således har varit poänggivande framgår också av nu aktuell bilaga. Denna bilaga har utgjort del av förfrågningsunderlaget och således varit tillgänglig för samtliga potentiella anbudsgivare under upphandlingen. Detta innebär att samtliga potentiella anbudsgivare informerats om samtliga uppgifter som staden har beaktat för att anta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet.

Stadens anbudsutvärdering har genomförts av nio personer, varav fem personer från Serviceresor inom serviceförvaltningen, två personer från stadens

upphandlingsenhet, en person från stadskontoret och en person från Skånetrafiken. De två personerna från upphandlingsenheten är de personer som har öppnat och även avidentifierat anbudet. Dessa personer har även tagit del av anbudsgivarnas offererade priser. Detta innebär att övriga sju medlemmar i utvärderingsgruppen endast har tagit del av avidentifierade anbud och inte tagit del av anbudsgivarna offererade priser vid utvärdering. Det noteras även att de sju medlemmarna i utvärderingsgruppen har tagit del av de avidentifierade anbuden individuellt. Till skillnad från vad Transportcompaniet anför har utvärderingen således utförts objektivt. Det faktum att anbud inte har varit avidentifierade för vissa personer kan inte ligga till grund för ett antagande att upphandlingen inte skulle ha utvärderats på objektiva grunder. Att anbudsutvärdering ska ske på ett objektivt sätt innebär inte att det skulle vara omöjligt att utvärdera ett anbud med vetskap om vem som har lämnat det. Det finns flera vedertagna, och i praxis erkända, sätt att utvärdera ett anbud som förutsätter att personen som utvärderar anbudet vet vem som lämnat det. Transportcompaniets resonemang om att en utvärdering, där någon eller några personer vet om anbudsgivarens identitet, har skett i strid med objektivitetsprincipen ska därför lämnas utan avseende.

Staden har varit ytterst transparent rörande genomförd anbudsutvärdering och har på ett utförligt sätt motiverat respektive poängsättning. Motiveringen för varje poäng innehåller uppgifter om vad som har varit poänggivande samt, i de fall då full poäng inte erhållits, vilka uppgifter som har saknats vilket framgår av utvärderingsprotokoll och tillhörande bilaga.

Det skiljer visserligen mycket i poängbedömningen mellan å ena sidan Taxikurir AB, Taxi Skåne AB och Taxi Helsingborg AB, å andra sidan Transportcompaniet, men det skiljer också mycket mellan innehållet i de beskrivningar som getts in. Transportcompaniet har fått lägre poäng på grund av att beskrivningarna av några typfall varit otillräckliga och inne-

hållit brister. Det är alltså inte tal om att poängbedömningen har gjorts baserat på formuleringar i svenska språket som Transportcompaniet antyder. Den information som staden har efterfrågat för att anbudsgivare ska erhålla högsta poäng i enlighet med vad som framgår av bilaga utvärderingsmodell återfinns i Taxi Kurir i Malmö AB:s, Taxi Skåne AB:s och Taxi Helsingborg AB:s anbud vilket är anledningen till att dessa bolag har erhållit högsta poäng. Detta innebär att staden inte har agerat i strid med likabehandlingsprincipen. Staden har genomfört utvärderingen helt i enlighet med förfrågningsunderlaget och således inte gjort någon relativ utvärdering.

#### *Dokumentation*

Staden har angett hur inkomna anbud har öppnats, hur dessa prövats och utvärderats samt motiverat sin poängsättning. Detta har vidare legat till grund för tilldelningsbeslut som kommunicerats till samtliga anbudsgivare. Staden har således uppfyllt sin dokumentationsplikt, dvs. staden har dokumenterat genomförandet av upphandlingen och denna är tillräcklig för att motivera stadens beslut under upphandlingens samtliga skeden.

Med hänsyn till att staden har genomfört upphandlingen i enlighet med LOU och därmed med de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna har Transportcompaniet inte lidit eller riskerat att lida skada.

#### **SKÅLEN FÖR AVGÖRANDET**

#### *Tillämpliga bestämmelser*

Upphandlande myndigheter ska enligt 4 kap. 1 § LOU behandla alla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Upphandlingar ska vidare genomföras i enlighet med principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet.



Enligt 20 kap. 4 och 6 §§ LOU kan förvaltningsrätten pröva om en upphandlande myndighet har brutit mot någon bestämmelse i lagen och, på talan av en leverantör som har lidit eller kan komma att lida skada, besluta att en upphandling ska göras om eller får avslutas först sedan rättelse har gjorts.

*Förfrågningsunderlaget i relevanta delar*

Av punkt 1.1.8 i förfrågningsunderlaget framgår bl.a. följande.

En anbudsgivare och dess koncern (enligt aktiebolagslagens koncerndefinition) kan maximalt tilldelas 3 av 4 delar i område 1.

*Förvaltningsrättens bedömning*

Vid överprövningar enligt LOU gäller att förvaltningsrätten i princip endast prövar de särskilt angivna frågor som sökanden tar upp.

Tilldelning av kontrakt

Transportcompaniet har gjort gällande att staden genom att anta tre bolag i samma koncern som leverantörer i upphandlingens tre av fyra delar har begränsat konkurrensen och att detta också strider mot stadens mål med upphandlingen. Transportcompaniet menar att staden härigenom handlat i strid med LOU.

För att konkurrens ska kunna ske på lika villkor krävs ett klart och tydligt förfrågningsunderlag. Av förfrågningsunderlaget ska det framgå vilka krav som måste uppfyllas för att anbudet ska kunna antas. Sådana krav måste upprätthållas och ett anbud som inte tillgodoser dessa krav får inte antas.

En upphandlande myndighet har stor frihet att utforma förfrågningsunderlag så länge detta inte står i strid med de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna eller i övrigt står i strid med LOU. Först när det kan konstateras att en upphandlande myndighets bedömningar gjorts i strid med förfrågningsunderlaget eller i strid med det grundläggande principerna i LOU finns skäl att ingripa.

Ett förfrågningsunderlag får dock inte utformas i syfte att begränsa konkurrensen så att vissa leverantörer gynnas eller missgynnas på ett otillbörligt sätt (jfr. 4 kap. 2 § LOU, Artikel 18.1 Europaparlamentets och Rådets direktiv av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG, prop. 2015/16:195 s. 973).

Av förfrågningsunderlaget framgår att bolag från samma koncern får lämna anbud och antas som leverantörer i högst 3 av 4 delar i område 1 i upphandlingen. Staden har vid tilldelningen av område 1 tilldelat tre företag i samma koncern kontrakt och därmed följt de uppställda kraven i förfrågningsunderlaget. Det som Transportcompaniet anfört och åberopat i målet ger, enligt förvaltningsrätten, inte stöd för att förfrågningsunderlaget står i strid med LOU. Inte heller finner förvaltningsrätten att Transportcompaniet visat att staden handlat i strid med förfrågningsunderlaget, brutit mot likabehandlingsprincipen eller i övrigt agerat i strid med LOU.

#### Anbudsutvärdering

Transportcompaniet har gjort gällande att poängsättningen vid utvärderingen av anbudena varit relativ och godtycklig vilket gjort utvärderingen oförutsägbar.

Den upphandlande myndigheten har stor frihet att bestämma den utvärderingsmodell som på ett godtagbart sätt kan leda till att den upphandlade

tjänsten eller varan motsvarar det behov som motiverade upphandlingen (jfr. RÅ 2002 ref. 50 och RÅ 2010 ref. 78). Utvärdering av andra kriterier än pris, t.ex. kvalitet, innebär alltid ett visst mått av subjektivitet. Värderingen måste dock ske med likabehandling av anbudsgivarna och med iakttagande av att de kvalitetskrav som ställs står i överensstämmelse med övriga upphandlingsrättsliga principer. Utvärderingsmodeller med alltför stort godtycke ska underkännas (se t.ex. Kammarrätten i Göteborgs avgörande den 4 oktober 2017 i mål nr 5903-16 och Kammarrätten i Stockholms avgörande den 15 mars 2017 i mål nr 4063-16).

Av bilagan Utvärderingsmodell framgår en poängskala för typfall, utbildning för medarbetare samt krishantering. Poängskalan är indelad i utmärkt (2 poäng), bra (1 poäng) och dåligt (0 poäng). Av förfrågningsunderlaget samt bilagor framgår vad som ska utvärderas och vad beskrivningen ska innehålla för att erhålla en viss poäng samt att bedömning sker utifrån hur väl anbudsgivarna förmått beskriva och besvara de olika utvärderingspunkterna. Enligt förvaltningsrättens mening har det därmed varit tillräckligt tydligt för varje rimligt informerad anbudsgivare vad som kommer att tillmätas betydelse och premieras för att uppnå de olika nivåerna av poäng för att anbudsgivarna ska anses ha haft goda och lika förutsättningar att utforma konkurrenskraftiga anbud. Enligt förvaltningsrätten kan den aktuella modellen därmed inte anses vara otydlig och ge ett otillåtet utrymme för godtyckliga bedömningar.

Vidare har Transportcompaniet anfört att utvärderingen har utförts på subjektiva grunder och därmed strider mot objektivitetsprincipen.

Det som Transportcompaniet har anfört ger enligt förvaltningsrättens mening inte stöd för att utvärderingen brister i likabehandling. Utöver påståenden har Transportcompaniet inte åberopat något som talar för att staden vid utvärdering av anbudet har avvikit från förfrågningsunderlaget eller

påverkat utvärderingens resultat på ett sådant sätt att de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna eller LOU överträts.

Transportkompaniet har även gjort gällande att staden har brutit mot dokumentationsplikten i 12 kap. 14 § LOU genom att inte ha lämnat ut någon dokumentation avseende de interna överläggningarna. Enligt aktuell bestämmelse ska upphandlande myndighet dokumentera genomförandet av en upphandling. Dokumentationen ska vidare var tillräcklig för att motivera myndighetens beslut under upphandlingens samtliga skeden. Av förarbetena framgår att dokumentationsplikten inbegriper dokumentation om bl.a. interna överläggningar (prop. 2015/16:195 s. 675). Staden har anfört att man genom att ange hur inkomna anbud öppnats, hur dessa har prövats och utvärderats och genom att motivera sin poängsättning samt kommunicera detta till samtliga leverantörer, har uppfyllt sin dokumentationsplikt. För att i efterhand kunna kontrollera om en utvärdering genomförts enligt LOU är det nödvändigt att utvärderingen dokumenteras. Att särskilt redovisa varje enskild representants uttalanden eller bedömning i en utvärderingsmodell av nu aktuellt slag är enligt förvaltningsrättens bedömning inte nödvändigt för denna kontroll (jfr Kammarrätten i Göteborgs dom i mål nr 5194-16). Oaktat detta har Transportkompaniet enligt förvaltningsrättens mening inte förmått visa på vilket sätt bolaget har lidit eller riskerat att lida skada till följd av de åberopade bristerna.

Mot bakgrund av det ovan anförda finner förvaltningsrätten inte att det som Transportkompaniet anfört och åberopat visar att staden i det aktuella upphandlingsförfarandet tagit ovidkommande hänsyn, brutit mot principerna om öppenhet eller likabehandling eller på annat sätt agerat i strid med LOU.

Vid nu angivna förhållanden finner förvaltningsrätten att det på de grunder Transportkompaniet anfört inte finns grund för ingripande enligt LOU. Transportkompaniets ansökan ska därför avslås.

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

Louise af Klint

Astrid Lindeskog 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](http://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.

