

**SÖKANDE**

Securitas Sverige AB, 556108-6082
Box 12516
102 29 Stockholm

Ombud: Advokaten Göran Johansson
GoJo Advokatbyrå AB
Västerstigen 11 B
163 52 Spånga

MOTPART

Västtrafik AB, 556558-5873
Box 123
541 23 Skövde

Ombud: Advokaten Henrik Seeliger
Advokatfirman Lindahl KB
Box 11911
404 39 Göteborg

SAKEN

Överprövning av upphandling enligt lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten förordnar att upphandlingen ska göras om.

BAKGRUND

Västtrafik AB (Västtrafik) har inlett ett öppet upphandlingsförfarande enligt LUF för tilldelning av ramavtal avseende ansvar för funktionen biljettkontroll under den tid kollektivtrafik körs (dnr: 1-500-17). Avtal kommer att tilldelas en leverantör för hela åtagandet. Avsedd avtalsperiod är fem år, med möjlighet till maximalt två års förlängning.

I tilldelningsbeslut den 23 oktober 2017 har annan leverantör än Securitas Sverige AB (bolaget) antagits. Av beslutet framgår bl.a. följande. Tre leverantörer har lämnat anbud och samtliga har ansetts kvalificerade. Anbudet från ISS Facility Services AB (ISS) antogs som det kvalificerade anbud som fått lägst utvärderingspris utifrån de i upphandlingen uppställda kriterierna för utvärdering och därmed ansetts vara ekonomiskt mest fördelaktigt. Bolagets anbud kom på tredje plats vid anbudsvärderingen.

Av punkterna 5–5.3 i upphandlingsdokumentet framgår bl.a. följande. Avtal kommer att tilldelas den anbudsgivare som har lämnat det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet med hänsyn till det bästa förhållandet mellan pris och kvalitet. För att utvärdera kvalitet används följande underkriterier:

- Etablering
- Anbudsgivarens lösning

Respektive underkriterium har fem delkriterier. Delkriterierna för etablering är följande:

- Anbudsgivarens etableringsplan påvisar en organisationsuppbyggnad, ledning och bemanning av etableringsprojektet som har den kompetens och erfarenhet som ett etableringsprojekt av denna karaktär kräver.
- Anbudsgivarens etableringsplan påvisar ett strukturerat arbetssätt och en kvalitetssäkrad metod vid införandet av processer, rutiner och instruktioner och i utförandet av etableringen.
- Anbudsgivarens etableringsplan påvisar ett strukturerat arbetssätt och en kvalitetssäkrad metod vid uppsättning, test och verifiering av telefoni, datormiljö och IT-system.
- Anbudsgivarens etableringsplan påvisar en strukturerad rekryteringsmetod och rekryteringstakt av personal som säkerställer att personalen finns tillgänglig i god tid innan driftstart så att utbildningsaktiviteterna hinner genomföras.
- Anbudsgivarens etableringsplan påvisar att anbudsgivaren säkerställer att personalen har erforderlig kompetens för att kunna utföra tjänsten vid driftstart.

Delkriterierna för anbudsgivarens lösning är följande:

- Anbudsgivarens förslag till lösning påvisar en organisation med tydlig ledning och tydliga roller där funktioner och arbetsuppgifter är väl definierade.
- Anbudsgivarens förslag till lösning påvisar en bemanningsvolym, anpassad för uppdraget för att kunna uppnå ställda volymkrav.
- Anbudsgivarens förslag till lösning påvisar en metod som säkerställer att kunskaps- och kompetensöverföring vid personalomsättning sker på ett strukturerat och kvalitetssäkrat sätt.
- Anbudsgivarens förslag till lösning påvisar en metod som säkerställer att kunskaps- och kompetensöverföring vid införandet av nya eller förändrade processer och instruktioner sker på ett strukturerat och kvalitetssäkrat sätt.
- Anbudsgivarens förslag till lösning påvisar en metod som säkerställer att processer, rutiner och instruktioner efterlevs på ett strukturerat och kvalitetssäkrat sätt och att rapportering och dialog med Västrafik sker på ett sätt som möjliggör uppföljning och utveckling av affären.

Varje delkriterium kommer att poängsättas med 0-3 poäng enligt nedan.

Uppfyller kriteriet mycket väl	3 poäng
Uppfyller kriteriet väl	2 poäng
Uppfyller kriteriet	1 poäng
Uppfyller inte kriteriet	0 poäng

Poängsättningen av kvalitet innebär att anbudsgivaren maximalt kan erhålla 15 poäng för respektive underkriterium. Anbudsgivaren erhåller ett prispåslag på anbudspriset utifrån det antal poäng som erhålls. Vid 0 poäng ges maximalt påslag (60 milj. kr) och vid 15 poäng ges inget påslag. Däremellan ges påslag i intervall, mellan en femtondel och fjorton femtondelar av maximalt påslag. Uträkningen av prispåslaget för respektive delkriterium leder till två delsummor. Det utvärderingspris som ska ligga till grund för tilldelningen av avtalet räknas ut genom att anbudsgivarens anbudspris adderas med 40 procent av delsumman för påslaget gällande etablering och med 60 procent av delsumman för påslaget gällande anbudsgivarens lösning. Avtalet tilldelas anbudet med lägst totala utvärderingspris.

Av punkt 4.2.3 i upphandlingsdokumentet framgår följande. Det är angeläget att leverantören är och under avtalstiden förblir opartisk och självständig i förhållande till de trafikföretag som utför trafiktjänster som upphandlats av Västtrafik. Anbudsgivaren och framtida leverantör inklusive eventuella underleverantörer får därför inte ha några direkta eller indirekta kopplingar till sådana trafikföretag genom ägande, avtalsrelationer eller genom att ha gemensamma anställda, styrelseledamöter eller liknande. Som bevis på att kravet är uppfyllt ska anbudsgivaren i en bilaga redogöra för hur denne uppfyller ovanstående krav.

YRKANDEN

Bolaget yrkar, såsom dess talan slutligen bestämts, i första hand att förvaltningsrätten ska besluta att upphandlingen ska göras om. I andra hand yrkar bolaget att förvaltningsrätten ska besluta att upphandlingen inte får avslutas innan rättelse skett genom ny anbudsutvärdering. För det fall upphandlingen inte ska göras om yrkar bolaget även att förvaltningsrätten ska begära in anbuden i omaskerat skick från Västtrafik och ta ställning till om dessa kan kommuniceras med bolaget så att bolaget kan få till stånd en effektiv överprövning.

Västtrafik anser att ansökan om överprövning ska avslås.

VAD PARTERNA ANFÖR

Bolaget

Bolaget anser att ingen av de tre anbudsgivarna uppfyller kravet på opartiskhet i punkt 4.2.3 i upphandlingsdokumentet. Alla tre anbudsgivare har avtal med Västtrafiks trafikföretag. Inget anbud har därför rätteligen kunnat antas. Det kan inte uteslutas att potentiella anbudsgivare avstått från att lämna anbud i upphandlingen pga. att man inte kunde uppfylla det enligt

ordalydelsen långtgående kravet på opartiskhet. Upphandlingen ska därför göras om.

Den tillämpade utvärderingsmodellen brister i transparens och ger alltför stort utrymme för godtyckliga bedömningar. Detta har påverkat anbudsgivarnas möjligheter att avge ett optimalt anbud och därmed har det konkurrensuppsökande skedet påverkats. Upphandlingen ska även på denna grund göras om.

Tilldelningsbeslutet är bristfälligt motiverat då det inte går att utläsa om Västtrafik jämfört anbudsgivarnas beskrivningar av ”etablering” och ”anbudsgivarens lösning” och inte heller om poängsättningen skett utifrån objektiva och förutbestämda kriterier. Av tilldelningsbeslutet framgår inte ens hur många poäng respektive anbudsgivare fått gällande respektive delkriterium. Bolaget har även nekats att ta del av konkurrenternas anbud i relevanta delar. Bolaget har således inte haft möjlighet att granska Västtrafiks betygsättning. Det bör dock beaktas att bolaget utför motsvarande uppdrag i nuläget och har gjort detta i många år. Bolaget har därför mycket god insikt i vilka resurser som krävs för ett optimalt utförande av uppdraget. Bolagets förutsättningar att lämna bra beskrivningar på vad som erfordras får därför betecknas som goda. Trots detta har bolaget fått en nästan hälften så låg poäng som vinnande anbudsgivare. Detta ger i sig anledning att misstänka att Västtrafik vid sin poängsättning beaktat faktorer som inte är relevanta för anbudsgivarnas möjligheter att utföra det aktuella uppdraget på ett optimalt sätt.

I upphandlingsdokumenten anges inte vilka omständigheter som är avgörande för att ett kriterium ska anses mycket väl uppfyllt, väl uppfyllt osv. Exempelvis anges att det första delkriteriet avseende anbudsgivarens lösning är ”anbudsgivarens förslag till lösning påvisar en organisation med tydlig ledning och tydliga roller där funktioner och arbetsuppgifter är väl

definierade”. Vad Västtrafik värdesätter avseende ”tydlig ledning” och ”tydliga roller” anges inte. Det skulle förvåna om inte alla tre anbudsgivarna angett beskrivningar som påvisar en organisation med ”tydlig ledning” osv. Västtrafik har dock uppenbarligen värdesatt en viss typ av beskrivning som varit omöjlig för anbudsgivarna att förutse.

Västtrafik

Inget av de avtal anbudsgivarna har med Västtrafiks trafikföretag är av sådan art att det finns anledning att ifrågasätta anbudsgivarnas opartiskhet. Det har därför inte funnits skäl att förkasta något anbud med hänvisning till kravet på opartiskhet. Utvärderingsmodellen är heller inte otydlig eller på annat sätt bristfällig.

Västtrafik har definierat två nyckelparametrar för kvaliteten avseende det aktuella uppdraget: leverantörens etableringsplan och leverantörens lösning. Olika leverantörer kan etablera och organisera sin verksamhet på olika sätt och använda exempelvis olika rutiner, modeller, datasystem, telefonisystem, metoder för utbildning och kunskapsöverföring, tekniska hjälpmedel, metoder för inhämtande av instruktioner, rekryteringsmetoder, förhållningssätt, dimensionera personalstyrka på olika sätt och utnyttja olika personalkategorier för att säkerställa en hög kvalitet vid utförandet av uppdraget. Västtrafik har inte full kännedom om hur samtliga leverantörer på marknaden har organiserat eller kan organisera sin verksamhet i dessa avseenden. Västtrafik har därför inte på förhand kunnat beskriva exakt hur en optimal etableringsplan eller en optimal lösning ska vara utformade. Om Västtrafik hade försökt sig på detta hade Västtrafik inte haft möjlighet att dra nytta av de etableringsplaner och de lösningar leverantörer, genom sin specialkunskap och erfarenhet i branschen, arbetat fram. Inte heller hade Västtrafik kunnat dra nytta av nya tankar och idéer som en leverantör möjligen kan komma att föreslå.

Västtrafik har beskrivit de krav Västtrafik har och vilka parametrar som ska bedömas vid utvärderingen av kvalitet och begärt att de olika leverantörerna i fritext ska beskriva sin etableringsplan respektive lösning, baserat på angivna delkriterier. Ledning för hur dessa beskrivningar i fritext ska struktureras och vilka uppgifter som ska framgå av dem anges i bilaga A4. Dessa beskrivningar har sedan bedömts enligt angiven utvärderingsmodell. Härigenom har varje rimligt informerad och normalt omsorgsfull anbudsgivare kunnat förutse hur anbud ska utformas för att vara konkurrenskraftigt. En annan modell hade omöjliggjort en relevant utvärdering av kvalitet i den aktuella upphandlingen.

LUF innehåller inte någon ledning för vad slags kriterier som får tillämpas förutom vad som anges i 15 kap. 2 § tredje stycket. Varje utrymme till skönsmässiga bedömningar måste inte vara eliminerat. Det är ofrånkomligt att kriterierna i viss mån bedöms subjektivt vid utvärderingen. Kriterierna får dock inte ge den upphandlande enheten *obegränsad* valfrihet.

En utvärderingsmodell måste inte vara utformad på ett sätt som medför att anbudsgivarna redan i förväg kan sluta sig till exakt vilka poäng som deras anbud kommer att erhålla vid utvärderingen av respektive kriterium. Principerna och förutsebarhet och transparens är uppfyllda om en utvärderingsmodell är utformad på ett sådant sätt att anbudsgivarna rimligen kan förstå vad den upphandlande enheten avser att ta hänsyn till vid utvärderingen. Om principerna om förutsebarhet och transparens skulle tillämpas så strikt att varje anbudsgivare redan i förväg måste kunna se vilken poäng dess anbud kommer att erhålla skulle det givetvis inte vara tillåtet att utvärdera mjuka parametrar eller att ange utvärderingskriteriernas vikt i intervall på det sätt LUF föreskriver. Inte heller skulle det vara tillåtet att någonsin underlåta att vikta tildelningskriterierna. Det skulle heller inte vara meningsfullt att utvärdera lösningsförslag eller redogörelser och det skulle saknas

möjlighet för en upphandlande enhet att dra nytta av den kunskap och kompetens som leverantörerna måhända har och som enheten själv saknar.

Bolaget har inte preciserat på vilket sätt det skulle ha missgynnats vid utvärderingen. Det finns vidare inget krav i LUF på att ett tilldelningsbeslut ska innehålla så detaljerade redovisningar som bolaget gör gällande. En bristande motivering i ett tilldelningsbeslut utgör under alla förhållanden inte en självständig grund för ingripande enligt 20 kap. LUF då detta aldrig kan leda till skada eller risk för skada i LUF:s bemärkelse. Det är enligt Västtrafiks mening onödigt att begära in de handlingar som bolaget önskar tillgång till när det på befintligt material kan konstateras att ansökan ska avslås.

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Gällande regler

I 4 kap. 1–3 §§ LUF anges följande. Upphandlande enheter ska behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Upphandlingar ska vidare genomföras i enlighet med principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet. En upphandling får inte utformas i syfte att undanta den från lagens tillämpningsområde och får inte heller utformas i syfte att begränsa konkurrensen så att vissa leverantörer gynnas eller missgynnas på ett otillbörligt sätt. En upphandlande enhet bör beakta miljöhänsyn, sociala och arbetsrättsliga hänsyn vid upphandling om upphandlingens art motiverar detta.

Enligt 15 kap. 1 § LUF ska en upphandlande enhet tilldela den leverantör ett kontrakt vars anbud är det ekonomiskt mest fördelaktiga för myndigheten. Vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet ska utvärderas på någon av följande grunder:

1. bästa förhållandet 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. 2 § LUF framgår följande. När en upphandlande enhet utvärderar ett anbud på grunden bästa förhållandet mellan pris och kvalitet ska den bedöma anbudet utifrån kriterier som har anknytning till det som ska anskaffas. Ett tilldelningskriterium ska anses ha anknytning till den vara, tjänst eller byggentreprenad som ska anskaffas om kriteriet i något avseende hänför sig till denna vara eller tjänst eller till byggnadsverket under något skede av livscykeln. Tilldelningskriterierna ska säkerställa en effektiv konkurrens och får inte ge den upphandlande enheten en obegränsad valfrihet. De ska presenteras så att det utifrån leverantörens uppgifter går att kontrollera hur väl ett anbud uppfyller kriterierna. Om det finns anledning ska enheten kontrollera att leverantörens uppgifter är riktiga.

Enligt 20 kap. 4 § LUF anges följande. Efter ansökan av en leverantör som anser sig ha lidit eller kunna komma att lida skada får allmän förvaltningsdomstol överpröva

1. en upphandling, och

2. giltigheten av ett avtal som har slutits mellan en upphandlande myndighet och en leverantör.

Av 20 kap. 6 § LUF följer att om den upphandlande enheten har brutit mot de grundläggande principerna i 4 kap. 1 § eller någon annan bestämmelse i denna lag och detta har medfört att leverantören har lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att upphandlingen ska göras om eller att den får avslutas först sedan rättelse har gjorts.

Förvaltningsrättens bedömning*Inledning*

Förvaltningsrätten konstaterar inledningsvis att det i mål om ingripande enligt LUF, liksom vid ingripande enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, som huvudprincip gäller att den part som gör gällande att en upphandling är felaktig på ett klart sätt ska ange på vilka omständigheter han grundar sin talan och att domstolens prövning är begränsad till de grunder som parten har åberopat (se RÅ 2009 ref. 69).

Förvaltningsrätten prövar först de invändningar bolaget framfört avseende upphandlingens konkurrensuppsökande fas, d.v.s. de invändningar som tar sikte på utvärderingsmodellens utformning.

Utvärderingsmodellen

Förvaltningsrätten konstaterar att det i upphandlingsdokumenten ges en relativt utförlig beskrivning av vad som ska utvärderas utöver pris. Detta i form av två underkriterier, etablering och anbudsgivarens lösning, och fem delkriterier för varje underkriterium. I bilaga A4 ställs även vissa uttryckliga krav på vad beskrivningarna av etableringsplan och anbudsgivarens lösning ska innehålla. Bilagan innehåller även information om bl.a. beskrivningarnas längd och placering i anbudet samt liknande praktisk information.

De tio delkriterierna och föreskrifterna om vad som ska ligga till grund för bedömningen av dessa har dock en utformning som medger ett stort bedömningsutrymme för den upphandlande enheten. Det krävs därmed att det ges i vart fall en viss ledning för vad som kommer att belönas vid utvärderingen.

Såsom Västtrafik framhållit krävs det visserligen inte att delkriterierna och föreskrifterna om vad som ska ligga till grund för bedömningen av dessa är utformade på sätt att en anbudsgivare kan förutse exakt vilken poäng dennes anbud kommer att uppnå. Det krävs inte heller att tilldelningskriterierna är

utformade så att det i efterhand kan utläsas vilken poäng ett visst anbud rätteligen skulle ha tilldelats. Det krävs dock att ramarna för poängsättningen är tillräckligt angivna så att det i vart fall i någon mån går att utläsa vad som utmärker ett anbud som ska tilldelas maximal poäng. Vidare måste det i viss utsträckning framgå vilka omständigheter som beaktas i höjande och sänkande riktning.

I detta fall är upphandlingsdokumentens tilldelningskriterier utformade på så sätt att kriterierna ska bedömas utan några tydligt definierade ramar för bedömningen och utan ledning för vad Västtrafik anser vara ett väl respektive mycket väl uppfyllande av respektive delkriterium. Utvärderingsmodellen är därför enligt förvaltningsrättens mening så pass otydlig och ger så pass stort utrymme för godtycke vid bedömningen att den inte uppfyller de krav som följer av de grundläggande principerna i 4 kap. 1 § LUF och föreskrifterna i 15 kap. 1–2 §§ LUF. Bolaget har således förmått göra sannolikt att Västtrafik brutit mot LUF genom att föreskriva bristfälliga tilldelningskriterier.

Skaderekvisitet

Det kan inte bedömas hur anbuden hade sett ut eller hur anbudsprövningen hade utfallit för det fall den aktuella bristen i upphandlingen inte förekommit. Således kan bristen i upphandlingen ha påverkat anbudsprövningens utgång till bolagets nackdel. Bolaget har därmed förmått göra sannolikt att bristen i upphandlingen medför att bolaget lider eller kan komma att lida skada i LUF:s mening.

Sammanfattande bedömning och val av åtgärd

Bolaget har förmått göra sannolikt att Västtrafik brutit mot LUF och att detta medför att bolaget lider eller kan komma att lida skada i LUF:s mening. Då felet i upphandlingen är hänförligt till dess konkurrensuppsökande fas är rättelse inte en tillräckligt ingripande åtgärd. Därmed finns det skäl att

förordna att upphandlingen ska göras om. Vid denna utgång saknas anledning för förvaltningsrätten att ta ställning till bolagets yrkande om att förvaltningsrätten ska begära in anbudet i omaskerat skick från Västtrafik samt till bolagets övriga grunder för ansökan.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

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

Kjell Hammarborg

Victor Ericsson

Rådmannen Kjell Hammarborg (ordförande) och förvaltningsrättsfiskalen Victor Ericsson har avgjort målet. Föredragande juristen Ulf Nordberg har varit föredragande.



HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens avgörande ska skriva till Kammarrätten i Jönköping. **Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.** Adressen till förvaltningsrätten framgår av avgörandet.

Överklagandet ska ha kommit in till förvaltningsrätten **inom tre veckor** från den dag då klaganden fick del av avgörandet. Om avgörandet har meddelats vid en muntlig förhandling, eller det vid en sådan förhandling har angetts när det kommer att meddelas, ska dock överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag som avgörandet meddelades. För offentlig part räknas tiden för överklagande alltid från den dag avgörandet meddelades.

Om sista dagen för överklagandet infaller på lördag, söndag eller helgdag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton räcker det att skrivelsen kommer in nästa vardag.

Prövningstillstånd i kammarrätten

För att ett överklagande ska kunna tas upp i kammarrätten fordras att **prövningstillstånd** meddelas. Kammarrätten lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller

4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står förvaltningsrättens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Överklagandets innehåll

Skrivelsen med överklagande ska innehålla

1. Klagandens person- eller organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer till bostaden och mobiltelefon. Även adress och telefonnummer till arbetsplatsen ska anges, samt eventuell annan adress där klaganden kan nås för delgivning.

Om klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-post-adress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges.

Om samtliga ovan nämnda person- eller adressuppgifter har lämnats tidigare i målet och fortfarande är aktuella behöver de inte uppges igen. Om någon uppgift ändras, ska ändringen utan dröjsmål anmälas till kammarrätten.

2. uppgift om det avgörande som överklagas – förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för avgörandet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för en begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens avgörande som klaganden vill få till stånd,

5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Forts. nästa sida

Avtal före laga kraft i vissa mål

I vissa mål får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens avgörande har löpt ut. Detta gäller mål om överprövning enligt

- lagen (2007:1091) om offentlig upphandling,
- lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster,
- lagen (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet,
- lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner,
- lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, eller
- lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna

I de flesta fall får avtal slutas när tio dagar har gått från det att rätten avgjort målet eller upphävt ett interimistiskt beslut. I vissa fall får avtal slutas omedelbart. Ett överklagande av rättens avgörande får inte prövas sedan avtal har slutits. Fullständig information finns i 16 kapitlet i de ovan fyra förstnämnda lagarna och i 20 kapitlet i de två sistnämnda lagarna.

Ytterligare information

Behöver ni fler upplysningar om hur man överklagar kan ni vända er till förvaltningsrätten.