

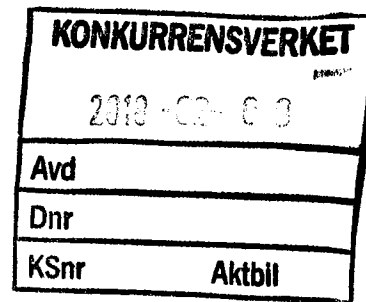


SÖKANDE

Göteborgs Buss AB, 556584-4346
Holmvägen 56
417 46 Göteborg

Ombud: Advokat Jimmy Carnelind
MAQS Advokatbyrå Göteborg AB
Box 11918
404 39 Göteborg

Ombud: Biträdande jurist Erik Jansson
MAQS Advokatbyrå Göteborg AB
Box 11918
404 39 Göteborg



MOTPART

Västtrafik AB, 556558-5873
Box 123
541 23 Skövde

Ombud: Biträdande jurist Anna Nikolina Erikson
Advokatfirman Lindahl KB
Box 11911
404 39 Göteborg

Ombud: Advokat Anders Nilsson
Advokatfirman Lindahl KB
Box 11911
404 39 Göteborg

SAKEN

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

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten bifaller ansökan om överprövning och beslutar att upphandlingen ska göras om.

BAKGRUND

Västtrafik upphandlar för Göteborgs Stads och Mölndals Stads räkning samordnad flexlinjetrafik beträffande fyra trafikområden; Trafikåtagande 10 Hisingen, Trafikåtagande 20 Göteborg Norr, Trafikåtagande 30 Centrum och Trafikåtagande 40 Göteborg Syd, genom upphandling benämnd "FLEX 2018". Upphandlingen har genomförts genom ett förhandlat förfarande med föregående annonsering. Av tilldelningsbeslut den 21 juni 2017 framgår att Sandarna Transporter AB (Sandarna) tilldelats kontrakt för tilldelningsområdena 10 och 20 i kombination samt tilldelningsområde 40 enskilt. Majviljan transport AB har tilldelats kontrakt för tilldelningsområde 30 enskilt.

YRKANDE M.M.

Göteborgs Buss AB ansöker om överprövning och yrkar att upphandlingen ska göras om.

Västtrafik bestrider bifall till ansökan.

VAD PARTERNA ANFÖR

Göteborgs Buss AB

Utvärderingsmodellen

Förfrågningsunderlaget leder inte till att det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet antas. Bolaget vill inledningsvis förtydliga att förfrågningsunderlaget är tydligt utformat på så vis att det framgår hur utvärderingen ska gå till väga och Västtrafik har också följt den angivna instruktionen. Dessa omständigheter är dock inte tillräckliga för att de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna ska uppfyllas.

Utvärderingsmodellen beaktar endast vilka anbud som för samtliga trafikåtaganden leder till den lägsta totalkostnaden för Västtrafik och tar ingen hänsyn till vilken anbudsgivare som för de enskilda eller möjliga kombinationerna har lämnat det lägsta priset. Att anbudsgivares möjlighet att vinna tilldelning på detta sätt är beroende av vilka priser andra anbudsgivare har lämnat på enskilda trafikområden och på andra kombinationer uppfyller inte LUF:s krav på likabehandling och transparens.

Otillbörliga konkurrensfördelar

Kilometerantal

Genom frågor och svar har annan anbudsgivare än bolaget begärt att ta del av bl.a. kilometerantal från den föregående upphandlingen. Västtrafik har uppgett att kilometerantal inte finns tillgängligt. Anbudsgivarna har visserligen tagit del av information rörande hållplatser, antal produktionstimmar och antal lediga timmar (väntetid). Utan uppgift om antal kilometer går det dock inte att kalkylera ett anbud på bästa sätt. Uppgiften om kilometerantal är väsentlig för att kunna beräkna fordons- och drivmedelskostnad och den är väsentlig för att kunna bilda sig en uppfattning om möjligheten att med uppdragsbussarna utföra uppdrag vid sidan av det upphandlade uppdraget.

Sandarna är innehavare av det befintliga uppdraget för samtliga trafikområden och har därigenom total kontroll över kilometerantal och känner som enda anbudsgivare till den högst väsentliga parametern som möjliggör en korrekt kalkylering av fordons- och drivmedelskostnader. Detta informationsöverskott har gett Sandarna en otillbörlig fördel. Denna information hade Västtrafik utan större ansträngning kunnat införskaffa från Sandarna och förmedla till övriga anbudsgivare. Västtrafik har därför haft en skyldighet att neutralisera Sandarnas konkurrensfördel.

Restvärde

Utöver sin kännedom om kilometerantal har Sandarna haft en otillbörlig fördel genom hantering av själva bussarna i upphandlingen. En förutsättning i upphandlingen är att vinnande leverantör ska överta ett antal fordon från Västtrafik som idag trafikeras i flexlinjetrafiken av befintlig trafikutövare, dvs. Sandarna. Det rör sig om 42 fordon som övertas till ett restvärde. Det har i frågor och svar begärts en redovisning av anskaffningspris och avskrivningstid för dessa fordon så att anbudsgivarna kan göra en bedömning av om upphandlingen behandlar anbudsgivarna lika.

Varken av upphandlingsdokumenten eller av Västtrafiks svar går det att dra någon slutsats om fordonen överläts till marknadsvärde eller om restvärdet är ett avskrivningsvärde. Bolaget har vid de inspektionstillfällena som förevarit gjort bedömningen att restvärdet väsentligen överstiger marknadsvärdet. Det framgår inte klart om Västtrafik ska förvärva fordonen från Sandarna och i så fall till vilket pris eller om Västtrafik förmedlar en affär mellan Sandarna och vinnande leverantör. Att potentiella anbudsgivare förpliktas att överta befintlig leverantörs fordon till ett överpris strider uppenbarligen mot likabehandlingsprincipen. Fram till dess att Västtrafik reder ut oklarheterna i frågan gör bolaget gällande att Sandarna även på denna grund getts en otillbörlig konkurrensfördel som snedvrider konkurrensen på så vis att likabehandlingsprincipen träts för när i upphandlingen.

Västtrafiks bedömning att den valda lösningen har varit den mest neutrala och likabehandlande i förhållande till anbudsgivarna kan enkelt avfärdas. Den enda neutrala och likabehandlande lösningen är givetvis att de villkorade fordonen överläts till marknadsvärde. Är marknadsvärdet lägre än restvärdet gynnas ju Sandarna på anbudsgivarnas bekostnad. Ur bolagets perspektiv är det fullkomligt oacceptabelt att överlåtelse av de villkorade fordonen sker till annat värde än marknadsvärdet.

Bolaget har inte tillgång till de villkorade fordonen och kan inte utverka en marknadsmässig värdering av dem. Det är dock bolagets bestämda uppfattning att restvärdet är högre än marknadsvärdet. Detta innebär att potentiella anbudsgivare måste kalkylera anbuden med högre fordonskostnader än Sandarna. Det måste ankomma på Västtrafik att visa att restvärdet överensstämmer med marknadsvärdet. I annat fall behandlas inte anbudsgivarna lika. Det är vidare Västtrafik som är den aktör som kan utverka en värdering. I den uppkomna situationen utsätts inte Sandarna för marknadens nycker och den utbuds- och efterfrågan som tillsammans med anbudsgivarnas förhandlingsposition avspeglar en normal konkurrenssituation har satts ur spel av Västtrafik.

Införskaffning av de 42 aktuella fordonen till det uppskattade genomsnittliga marknadsvärdet om 809 250 kr medför en årlig besparing på totalt 1 060 000 kr. För att visa effekterna har även en jämförelse gjorts med bl.a. ett fiktivt genomsnittligt marknadsvärde om 870 000 kr (vilket enligt bolaget är ca 60 000 kr för högt räknat). Ett marknadsvärde om 870 000 kr leder till årliga besparingar om 545 328 kr. Dessa besparingar hade bolaget kunnat beakta vid prissättning i anbudet. Bolaget hade således kunnat lämna anbud till lägre pris.

På samma sätt som gäller vid hänvisningar till exempelvis visst varumärke är det svårt att förstå hur en överlåtelse av fordon från en konkurrent som sker till pris som överstiger marknadsvärdet varken kan gynna konkurrenten eller missgynna övriga anbudsgivare. I upphandlingen finns inte heller några likvärdiga lösningar. Bolagets kalkyl visar att bolaget har en väsentligt högre månadskostnad vid anskaffning av de aktuella 42 fordonen till restvärdet än vad bolaget skulle haft om bolaget givits möjlighet att erbjuda nya fordon eller förvärva de 42 fordonen till marknadsvärdet. Olika anbudsgivares möjligheter att förhandla pris och finansieringsvillkor skiljer sig visserligen åt men marknaden är relativt homogen. Sandarna som är en av

de större aktörerna i Västsverige har dock troligen en starkare position än andra anbudsgivare. Detta innebär, vilket kalkylen visar, att Sandarna har en väsentligt lägre månadskostnad för de 42 fordonen än vad någon annan anbudsgivare har, vilket i sin tur beror på att Sandarna tidigare nyansskaffat fordonen. Upplägget i upphandlingen har möjliggjort för Sandarna att behålla den låga månadskostnaden för fordonen samtidigt som övriga anbudsgivare har tvingats till en annan lösning med högre månadskostnader. Det är i ögonfallande klart att Sandarna har särbehandlats och gynnats på övriga anbudsgivares bekostnad.

Förklaringen till att bolagets anbudspris ligger nära Sandarnas anbudspris är att bolaget ansträngt sig till det yttersta och lämnat det lägsta möjliga anbudspriset utifrån förutsättningarna i upphandlingen. Bolaget hade kunnat lämna väsentligen lägre anbudspriser vid andra förhållanden. Det är således väsentligen mer ingripande att kräva att de 42 fordonen ska tas över till restvärde och inte till marknadsvärde. Kravet är således varken proportionerligt eller likabehandlande.

Brister i förfarandet

Upphandlingen genomförs som en förhandlad upphandling enligt LUF. Rätteligen har Väststrafik avsett förhandlat förfarande med föregående annonsering. Någon förhandling har inte ägt rum. Bolaget tillstår att rättsläget inte är fullt ut klarlagt men Bolaget gör gällande att Väststrafik har haft en skyldighet att genomföra förhandlingar med anbudsgivarna, åtminstone har detta gällt Bolaget, Sandarna och Majvillan transporter AB.

Väststrafik

Utvärderingsmodellen

Utvärderingsmodellen har utformats och tillämpats i enlighet med LUF. Tilldelningsgrunden är det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet baserat på pris. Tilldelning i upphandlingen ska ske på så vis att de anbudsgivare som

lämnat det totalt lägsta utvärderingspriset/priserna tilldelas kontraktet. Det ekonomiskt mest fördelaktiga för Västtrafik är därmed det lägsta totalpriset. Utvärderingsmodellen har tillämpats i enlighet med vad som föreskrivs i upphandlingsföreskrifterna och har lett till avsett resultat, dvs. att Västtrafik har tilldelat de anbudsgivare som tillsammans offererat det lägsta totalpriset i upphandlingen. Utvärderingsmodellen är transparent. Det framgår hur utvärderingen ska genomföras. Att Västtrafik har utvärderat anbuden i enlighet med utvärderingsmodellen har även vitsordats av Göteborgs Buss. Utvärderingsmodellen är därmed förenlig med LUF och dess grundläggande principer. Den omständighet att en anbudsgivare är beroende av vilka priser som andra anbudsgivare lämnar i en upphandling för att tilldelas kontrakt är en självklarhet och en oundviklig följd av att delta i ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande.

Sammantaget framgår att utvärderingsmodellen har medfört att Västtrafik har tilldelat de anbudsgivare som sammantaget offererat lägst totalpris för Västtrafik, vilket har varit Västtrafiks avsikt. Det har tydligt framgått hur utvärderingen skulle komma att ske och Västtrafik har genomfört utvärderingen på föreskrivet sätt. Samtliga anbudsgivare har haft samma möjligheter att lämna konkurrenskraftiga anbud. Utvärderingsmodellen har inte heller inbjudit till strategisk anbudsgivning. Att utvärderingsmodellen är förenlig med LUF och dess grundläggande principer är uppenbart.

Otillbörliga konkurrensfördelar

Inledningsvis ser Västtrafik anledning att framhålla att en befintlig leverantör av ett uppdrag alltid har vissa naturliga konkurrensfördelar när uppdraget ska upphandlas på nytt. Det föreligger vidare inte någon generell skyldighet för en upphandlande enhet att neutralisera sådana naturliga konkurrensfördelar, jfr Kammarrätten i Stockholms dom i mål 5995-14. Sådana konkurrensfördelar är därmed inte generellt att betrakta som otillbörliga eftersom de utgör en naturlig följd av att verka i det kommersiella livet.

Kilometerantal

Liksom Västtrafik tidigare redogjort för har anbudsgivarna inte fått del av kilometerangivelser på grund av att Västtrafik saknar tillgång till sådana data. Flexlinjens planerings- och trafikledningssystem planerar och registrerar efter tid, inte avstånd.

Det noteras att Sandarna inte heller hade kunnat bistå Västtrafik med uppgifter om kilometerantal då bolaget nyttjat de aktuella fordonen även för annan trafik än den anropsstyrda.

Restvärde

Vad gäller frågan om övertagande av fordon konstateras att fordonen ska övertas till bokfört restvärde. Detta restvärde har delgetts anbudsgivarna genom upphandlingsdokumenten. Det bokförda restvärdet är korrekt och har verifierats av en revisor. Den lösning Västtrafik har valt har enligt Västtrafiks bedömning varit den mest neutrala och likabehandlande i förhållande till anbudsgivarna. Detta eftersom den vinnande anbudsgivaren, oavsett om denne är Sandarna eller inte, ska överta fordonen till samma bokförda värde med följden att det värde som upptas i vinnande anbudsgivares balansräkning kommer att vara ett och samma. Avskrivning av fordonen ska därför ske enligt samma principer, varför även den kostnad som upptas i en vinnande anbudsgivares resultaträkning kommer att vara densamma. Göteborgs buss påstående om att andra anbudsgivare kommer att behöva kalkylera med högre fordonskostnader än Sandarna är därför felaktigt. Samtliga anbudsgivare har därmed att lämna anbud utifrån samma förutsättningar. Huruvida det bokförda värdet och marknadsvärdet överensstämmer eller inte saknar betydelse.

Brister i förfarandet

I upphandlingsföreskrifterna anges följande:

Beställaren äger rätt att ta upp förhandlingar med anbudsgivarna om anbudet. Anbud kan antas utan föregående förhandling.

Västtrafik har därmed förbehållit sig rätten att anta anbud utan föregående förhandling. Att Västtrafik inte har förhandlat med Göteborgs buss innebär således inte att Västtrafik agerat i strid med LUF. Det noteras vidare att Västtrafik inte förhandlat med någon anbudsgivare.

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Gällande regler

Enligt 4 kap. 1 § LUF ska upphandlande enheter 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.

Av 20 kap. 6 § LUF framgår att om den upphandlande enheten har brutit mot någon av 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

Förvaltningsrätten har att pröva om det av Göteborgs Buss AB anförda visar att Västtrafik har brutit mot någon av de grundläggande principerna eller någon annan bestämmelse i LUF och om detta medfört att bolaget lidit eller kan komma att lida skada.

Utvärderingsmodellen

Syftet med anbudsutvärderingen har varit att ta fram det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet för Västtrafik. Förutsättningarna för hur anbudet ska utvärderas har varit kända och tydligt uttalade i upphandlingsdokumenten.

Det är vidare ostridigt att Västtrafik har genomfört utvärderingen i enlighet med den valda utvärderingsmodellen. Förvaltningsrätten anser att bolaget inte har visat att utvärderingsmodellen står i strid med de grundläggande principerna i LUF. Ansökan om överprövning kan därför inte bifallas på denna grund.

Brister i förfarandet

Förvaltningsrätten konstaterar inledningsvis att det inte framgår av direktiv 2014/25/EU (nya försörjningsdirektivet) att det finns någon skyldighet för upphandlande enheter att förhandla vid val av förhandlat förfarande. Av propositionen som legat till grund för den nya lagstiftningen framgår vidare att 6 kap. 4 § LUF motsvarar bestämmelserna om förhandlat förfarande i den numera upphävda lagen om LUF. Däri följde ingen skyldighet för upphandlande enheter att förhandla med anbudsgivarna. Enligt förvaltningsrättens mening har därmed Västtrafik inte haft någon skyldighet att förhandla i förevarande fall. Skäl för ingripande med stöd av LUF föreligger således inte på denna grund.

Otillbörliga konkurrensfördelar

Kilometerantal

Förvaltningsrätten konstaterar att i och med att upphandlingen rör flexlinjen föreligger det osäkerhet för alla leverantörer inklusive upphandlande enhet beträffande vilket kilometerantal som bussarna ska åka under avtalsperioden. Befintlig leverantör har av förklarliga skäl kännedom om kilometerantal under föregående uppdrag för Västtrafik. Enbart den omständigheten att en leverantör lagt ner viss tid på körning innebär dock inte att kilometerantalet är representativt för framtida kilometerantal. Alla anbudsgivare har vidare fått information om antal stopp på linjen och annan information. Förvaltningsrätten anser därmed att information om kilometerantal inte är något som krävs för att anbudsgivarna ska kunna lämna in ett konkurrenskraftigt anbud. Förvaltningsrätten noterar även att Västtrafik uppgett att de saknar

uppgifter om kilometerantal. Ansökan om överprövning kan därför inte heller bifallas på denna grund.

Restvärde

Enligt upphandlingsdokument bilaga D5 fordonskrav ingår i upphandlingen 42 villkorade fordon. Vinnande trafikföretag ska överta dessa fordon från Beställaren till ett restvärde om sammanlagt 39 242 159 kr. Det framgår inte av själva upphandlingsdokumenten vad för slags restvärden det är fråga om. Av senare skriftväxling kan dock utläsas att de avser fordon som ägs av Sandarna som trafikerade flexlinjen vid tidpunkten för upphandlingsdokumentens tillkomst. Vidare avser restvärdena detta företags bokförda restvärden efter avskrivningar på fordonen.

Göteborgs Buss hävdar att fordonens marknadsvärden understiger restvärdena och att det strider mot likabehandlingsprincipen att potentiella anbudsgivare förpliktas överta befintlig leverantörs fordon till överpris. Detta innebär enligt Göteborgs Buss att potentiella anbudsgivare måste kalkylera anbuden med högre fordonskostnader än Sandarna. Ett genomsnittligt marknadsvärde om 870 000 kr leder till årliga besparingar om 545 328 kr jämfört med det genomsnittliga restvärdet om 934 377 kr. Dessa besparingar hade Göteborgs Buss kunnat beakta vid prissättning i anbudet. Bolaget hade således kunnat lämna anbud till lägre pris.

Västtrafik har bemött Göteborgs Buss argument med bl.a. följande. Den valda lösningen har varit neutral eftersom den vinnande anbudsgivaren, oavsett om denne är Sandarna eller inte, ska överta fordonen till samma bokförda värde. Avskrivning av fordonen ska därför ske enligt samma principer, varför den kostnad som upptas i en vinnande anbudsgivares resultaträkning kommer att vara densamma. Göteborgs Buss påstående att andra anbudsgivare kommer att behöva kalkylera med högre fordonskostnader än Sandarna är därför felaktigt. Samtliga anbudsgivare har därmed att lämna anbud uti-

från samma förutsättningar. Huruvida det bokförda värdet och marknadsvärdet överensstämmer eller inte saknar betydelse.

Göteborgs Buss uppgift att fordonens marknadsvärden understiger deras aktuella restvärden har inte dementerats av Västtrafik och kan mycket väl ha fog för sig. Uppgiften måste därför, enligt förvaltningsrättens mening, läggas till grund för bedömningen. Vid sådant förhållande får andra anbudsgivare än Sandarna antas ha kalkylerat med högre fordonskostnader och därigenom högre anbudspris än de annars skulle ha gjort vid en marknadspriservärdering. Sandarna har således haft en konkurrensfördel genom restvärde-metoden. Detta innebär ett brott mot likabehandlingsprincipen.

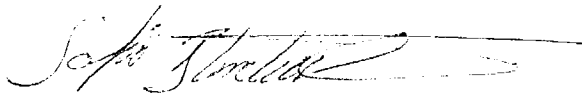
Även Västtrafik hänvisar till likabehandling som skäl för restvärdelösningen.

I Överprövning av upphandling – och andra rättsmedel enligt LOU och LUF av Asplund m.fl. (s. 39) anges följande. Utöver öppen och direkt diskriminering av vissa leverantörer eller varor är det också förbjudet att vidta åtgärder som indirekt eller potentiellt har motsvarande verkan. Detta kan till exempel vara att en upphandlande myndighet använder krav eller utvärderingskriterier i en upphandling som i formellt hänseende är likabehandlande, men som i praktiken utesluter eller favoriserar vissa leverantörer/varor och det saknas en sakligt godtagbar koppling mellan kraven/utvärderingskriterierna och föremålet för upphandlingen.

Såsom angetts ovan får Sandarna anses ha fått en fördel av att även övriga leverantörer varit tvungna att kalkylera sina fordonskostnader på Sandarnas restvärden i stället för på marknadspris på fordonen. Vidare framstår det som affärsmässigt riktigare att Sandarna får betalt för fordonen enligt deras marknadsvärden än enligt deras interna restvärden. Västtrafik har inte lämnat någon annan förklaring till restvärdelösningen än att den skulle innebära

en likabehandling. Enligt förvaltningsrättens bedömning har den valda metoden emellertid i praktiken utgjort en favorisering av Sandarna, vilken därför är otillåten enligt likabehandlingsprincipen i 4 kap. 1 § LUF. Till följd härav och då Göteborgs Buss kan ha lidit skada härigenom ska upphandlingen göras om.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 3109/1D LOU)



Sofia Blomkvist

Rådmannen Sofia Blomkvist har avgjort målet. Föredragande jurist har varit Nina Melander.



SVERIGES DOMSTOLAR

HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Jönköping.

Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.

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

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

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 beslut fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla

1. Klagandens person-/organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer

till bostaden och mobiltelefon. Adress och telefonnummer till klagandens arbetsplats ska också anges samt eventuell annan adress där klaganden kan nås för delgivning. Om dessa uppgifter har lämnats tidigare i målet – och om de fortfarande är aktuella – behöver de inte uppges igen. Om klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-postadress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges. Om någon person- eller adressuppgift ändras, ska ändringen utan dröjsmål anmälas till kammarrätten.

2. den dom/beslut som överklagas med uppgift om förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för en begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens dom/beslut som klaganden vill få till stånd,
5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Adressen till förvaltningsrätten framgår av domen/beslutet.

I mål om överprövning enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling eller lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens dom eller beslut har löpt ut. 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 angivna lagarna.

Behöver Ni fler upplysningar om hur man överklagar kan Ni vända Er till förvaltningsrätten.