



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I KARLSTAD**

Enhet 2

DOM

2024-01-02

Meddelad i Karlstad

Mål nr

3892-22

SÖKANDE

Konkurrensverket

MOTPART

Örebro Läns Flygplats AB, 556241-6353

SAKEN

Upphandlingsskadeavgift

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten bifaller ansökan och beslutar att Örebro Läns Flygplats AB ska betala 1 400 000 kr i upphandlingsskadeavgift.

ANSÖKAN M.M.

Konkurrensverket yrkar att förvaltningsrätten ska besluta att Örebro Läns Flygplats AB (ÖLF) ska betala upphandlingsskadeavgift om 1 400 000 kr. Till stöd för sin ansökan anför Konkurrensverket sammanfattningsvis följande.

ÖLF har den 11 september 2021 ingått ett avtal om marknadsföringstjänster (Avtalet) med Airport Marketing Services Limited (AMS) utan föregående annonsering. Avtalet utgör därmed en otillåten direktupphandling. Samma dag har ÖLF även ingått ett avtal med Ryanair om etablering av en flyglinje mellan Örebro-London (Ryanairavtalet). ÖLF är ett sådant offentligt styrt organ som ska jämföras med en upphandlande myndighet (1 kap. 22 § 2 lagen [2016:1145] om offentlig upphandling, LOU). Vid upphandlingar i syfte att utöva verksamhet enligt lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF, kan ÖLF även anses utgöra en upphandlande enhet.

ÖLF har ingått två separata avtal, dels Avtalet om marknadsföringstjänster med AMS, dels Ryanairavtalet. De båda avtalen uppfyller kriterierna för vad som är ett kontrakt. Att avtalen ingåtts separat talar för att de är objektivt delbara. Enligt EU-domstolen utgör avtalsparternas uttryckliga eller presumerade avsikt att betrakta de olika delarna av ett blandat kontrakt som oskiljaktiga inte en tillräcklig omständighet. Ryanairavtalet reglerar de operativa villkoren för flyglinjen samt villkoren för landning, hantering och andra tjänster som ÖLF tillhandahåller och säljer. Avtalet om marknadsföringstjänster syftar däremot till att främja turist- och affärsattraktioner i regionen. De båda avtalen avser således olika verksamheter och syften, en som omfattas av LUF (Ryanairavtalet) och en som omfattas av LOU (Avtalet). Ryanairavtalet är förvisso grunden till Avtalet och en förutsättning för att Avtalet ska gälla. När Avtalet väl trätt i kraft står det dock fristående från Ryanairavtalet. Avtalet utgör parternas hela överenskommelse, utan beaktande av tidigare avtal eller

uppgörelser. De sakliga omständigheterna innebär att avtalen är delbara. LOU är således tillämplig på Avtalet.

Vid uppskattningen av Avtalets värde ska förlängningsoptioner som följer av Avtalet beaktas som om de hade utnyttjats. Upphandlingens värde uppgår därmed till ett belopp som överstiger aktuellt tröskelvärde. Avtalet skulle därmed som huvudregel ha annonserats i enlighet med 10 kap. 1 § LOU. För att ÖLF ska få använda ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering krävs att något av undantagen i 6 kap. 14 § LOU är tillämpligt. AMS innehar en civilrättslig ”ensamrätt” i betydelsen att Ryanair har upplåtit en exklusiv rätt till sitt dotterbolag att sälja annonsutrymme på webbplatsen. Detta innebär däremot inte att marknadsföringstjänsten är föremål för skydd av ensamrätt i den mening som avses i 6 kap. 14 § 3 LOU. För att undantaget för tekniska skäl i 6 kap. 14 § 2 LOU ska kunna tillämpas krävs att det av tekniska skäl inte finns någon konkurrens. Det är inte tillräckligt att det rör som om en tjänst som utförs på en teknisk plattform (webbplats) och att det av andra skäl än tekniska inte finns några andra leverantörer som kan utföra uppdraget. ÖLF har inte upprättat någon detaljerad kravställning avseende marknadsföringstjänster och har uppgett att behovet av dessa tjänster från AMS var beroende av Ryanairs etablering av flyglinjen. Den påstådda avsaknaden av konkurrens kan därmed bero på en konstruerad avgränsning av förutsättningarna för upphandlingen. Det föreligger ingen objektivt exklusiv situation, utan situationen har skapats genom att ÖLF ingått Ryanairavtalet. Förutsättningarna för att använda ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering har därför inte varit uppfyllda vid tidpunkten då Avtalet slöts.

Att det är fråga om en otillåten direktupphandling talar för ett högt sanktionsvärde. Omständigheterna i övrigt är varken försvårande eller förmildrande. Det saknas omständigheter som talar för ringa fall eller för att avgiften ska efterges. Vid en sammantagen bedömning anser Konkurrensverket

att en upphandlingsskadeavgift om 1 400 000 kr är en proportionerlig sanktion för överträdelsen.

YRKANDEN M.M.

Örebro Läns Flygplats AB yrkar i första hand att Konkurrensverkets ansökan ska avslås. I andra hand yrkar bolaget att förvaltningsrätten ska besluta om en lägre upphandlingsskadeavgift. Bolaget anför sammanfattningsvis följande.

Avtalet med AMS har inte slutits i strid med LOU och förutsättningarna för att besluta om upphandlingsskadeavgift är inte uppfyllda. Ryanairavtalet och Avtalet är så sammanbundna att de inte kan separeras och bildar därför en odelbar enhet. Ryanairavtalet utgör inte något kontrakt vare sig i LOU eller LUF:s mening och omfattas därför inte av upphandlingsplikt. Eftersom etableringen av flyglinjen Örebro-London enligt Ryanairavtalet utgör det huvudsakliga ändamålet med de båda avtalen ska Avtalet undantas från upphandlingsskyldighet. För det fall förvaltningsrätten inte anser att det är fråga om ett odelbart blandat kontrakt har bolaget ändå haft rätt att ingå Avtalet med stöd av undantagen om tekniska skäl alternativt ensamrätt (6 kap. 14 § 2 och 3 LOU). Om förvaltningsrätten beslutar om upphandlingsskadeavgift ska den bestämmas till ett lägre belopp än vad som yrkats av Konkurrensverket, dels eftersom verket gjort en felaktig uppskattning av upphandlingens värde, dels då beloppet som sådant är oproportionerligt.

Konkurrensverket har därefter tillagt bland annat följande.

Enligt EU-domstolen kan endast sakliga omständigheter ligga till grund för bedömningen om ett kontrakt är odelbart eller inte (se mål C-215/09 *Mehiläinen*). Ryanairs affärsupplägg att villkora etableringen av flyglinjen med ingåendet av Avtalet är endast en rättslig teknik som inte medför att avtalen *objektivt* ska betraktas som en odelbar enhet. När avtalen väl är tecknade står

de isolerade och löper oberoende av varandra vad gäller utförandet av respektive kontraktsföremål. Ryanairavtalet är ett avtal mellan en upphandlande myndighet/enhet och en leverantör samt syftar till utövandet av sådan verksamhet som avses i 2 kap. 7 § LUF. Ryanairavtalet innehåller ekonomiska villkor då Ryanairs prestation är av direkt ekonomiskt intresse för ÖLF och regionen. Det är därmed ett kontrakt i LUF:s mening. Det finns inget tillämpligt undantag från annonseringsplikten. Önskemålet om att etablera en flyglinje och Ryanairs motkrav att Avtalet ska ingås har tillskapat en situation där AMS är den enda som kan tillgodose uppfyllandet av motkravet, men det påverkar inte den upphandlingsrättsliga bedömningen.

Gällande upphandlingsskadeavgiftens storlek innebär bestämmelsen i 5 kap. 3 § LOU att värdet av en upphandling är det totala beloppet exklusive mervärdesskatt som ska betalas i upphandlingen, inklusive *varje form* av eventuell optionsrätt och de eventuella klausuler om förlängning av kontrakten som uttryckligen anges. Varken av lagtext eller förarbeten framgår ett enbart ensidiga optioner ska beaktas.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Förvaltningsrättens bedömning

Inledningsvis konstaterar förvaltningsrätten att Konkurrensverkets ansökan om upphandlingsskadeavgift har inkommit i tid då den inkommit inom ett år från det att avtalet som är föremål för ansökan slöts (21 kap. 7 § andra stycket LOU).

Upphandlande myndighet och/eller upphandlande enhet

Av 1 kap. 2 § LOU framgår att lagens bestämmelser gäller för upphandling som genomförs av en upphandlande myndighet. Av 1 kap. 2 § LUF framgår att

lagens bestämmelser gäller för upphandling som genomförs av en upphandlande enhet för verksamhet inom områdena vatten, energi, transport eller posttjänster (upphandling inom försörjningssektorerna). Med en upphandlande myndighet eller upphandlande enhet jämföras bland annat ett sådant offentligt styrt organ som tillgodoser behov i det allmännas intresse, under förutsättning att behovet inte är av industriell eller kommersiell karaktär. Vidare krävs att organet till största delen är finansierat av staten, en kommun, en region eller en upphandlande myndighet, att dess verksamhet står under kontroll av staten, en kommun, en region eller en upphandlande myndighet eller att mer än halva antalet ledamöter i dess styrelse utses av staten, en kommun, en region eller en upphandlande myndighet (jfr 1 kap. 18 och 22 §§ LOU samt 1 kap. 17, 22 och 23 §§ LUF).

Av ÖLF:s bolagsordning framgår att bolaget är skyldig att utföra de uppdrag som tilldelas av Örebro kommun och Region Örebro län samt att bolaget i sin verksamhet måste följa de kommunalrättsliga principerna i kommunallagen. Bland dessa kommunalrättsliga principer återfinns självkostnadsprincipen. Som Konkurrensverket anför står bolaget därmed under offentlig kontroll och tillgodoser behov i det allmännas intresse utan industriell eller kommersiell karaktär. Mot denna bakgrund bedömer förvaltningsrätten att bolaget är att betrakta som ett sådant offentligt styrt organ som ska jämföras med en upphandlande myndighet (jfr 1 kap. 18 § samt 1 kap. 22 § 2 LOU).

Av bolagsordningen framgår vidare att ÖLF:s verksamhet består i att driva och förvalta Örebro läns flygplats. Bolagets ändamål är härvid att tillvarata och utveckla kommunikationer med reguljärflyg, fraktflyg och charterflyg till och från regionen och att därigenom bidra till regionens utveckling och tillväxt. Eftersom verksamheten därmed är sådan att den kan omfattas av LUF kan ÖLF vid upphandlingar i syfte att utöva den verksamheten även betraktas som ett sådant offentligt styrt organ som ska jämföras med en upphandlande enhet i LUF:s mening (1 kap. 17, 22 och 23 §§ LUF).

Tillämplig lag

Av utredningen i målet framgår att ÖLF har ingått ett avtal med Ryanair om etablering av en flyglinje mellan Örebro och London (Ryanairavtalet), och ett avtal med AMS om marknadsföringstjänster (Avtalet) som på Ryanairs webbplats ska marknadsföra Region Örebro läns turistattraktioner och affärsmöjligheter gentemot resenärer som besöker webbplatsen. Detta i syfte att locka utländska besökare till regionen.

Eftersom avtalen avser verksamheter som kan omfattas av olika upphandlingsrättsliga regelverk, LUF eller LOU, har förvaltningsrätten inledningsvis att ta ställning till om avtalen kan anses utgöra kontrakt och i sådana fall om de två avtalen ska betraktas som ett odelbart blandat kontrakt eller ett delbart kontrakt. Detta för att kunna ta ställning till vilken lagstiftning som är tillämplig på avtalen.

Med kontrakt avses ett skriftligt avtal med ekonomiska villkor som ingås mellan en eller flera upphandlande myndigheter /enheter och en eller flera leverantörer och avser en leverans av varor, tillhandahållande av tjänster eller utförande av byggentreprenad (1 kap. 15 § LOU och 1 kap. 14 § LUF).

Förvaltningsrätten konstaterar att ÖLF ingått två separata avtal, dels Avtalet om marknadsföringstjänster med AMS, dels Ryanairavtalet avseende etableringen av flyglinjen mellan Örebro och London med Ryanair.

De båda avtalen får enligt förvaltningsrättens mening anses uppfylla kriterierna för vad som är ett kontrakt i LOU och LUF:s mening då det är skriftliga avtal med ekonomiska villkor som ingåtts mellan en upphandlande myndighet/enhet och en eller flera leverantörer samt avser tillhandahållandet av tjänster (1 kap. 15 § LOU och 1 kap. 14 § LUF).

Delbara kontrakt är kontrakt där det ingår delar som kan särskiljas objektivt, till skillnad från odelbara kontrakt som motsatsvis innehåller delar som inte kan särskiljas objektivt (2 kap. 4 § LOU). Frågan om ett blandat kontrakt ska anses delbart eller inte får enligt förarbetena avgöras från fall till fall. Vid denna bedömning är den upphandlande myndighetens avsikt att avtalet ska utgöra en odelbar enhet inte avgörande. Bedömningen ska i stället grunda sig på sakliga skäl som innebär att det är motiverat och nödvändigt att tilldela ett enda kontrakt. Ett exempel på en sådan situation är uppförandet av en byggnad, där en del kommer att användas av den upphandlande myndigheten och en annan del kommer utgöra en koncession exempelvis för att tillhandahålla parkeringsplatser till allmänheten (prop. 2015/16:195 s. 947).

De omständigheter som framgår av utredningen i målet talar enligt förvaltningsrättens mening i huvudsak för att de aktuella avtalen ska betraktas som ett delbart blandat kontrakt. ÖLF har de facto ingått två separata avtal avseende de aktuella tjänsterna. Vidare anser förvaltningsrätten att avtalen avser olika verksamhetsområden och att de till sitt innehåll kan särskiljas objektivt. Det ena avtalet avser etablering av en flyglinje, det andra avtalet marknadsföringstjänster som syftar till att främja turist- och affärsattraktioner i regionen. I EU-domstolens praxis bekräftas att en avtalsparts avsikt att ett blandat avtal ska anses odelbart inte är av avgörande betydelse utan att bedömningen måste grundas på sakliga omständigheter (se t.ex. EU-domstolens avgörande C-215/09 *Mehiläinen*, punkt 39). Vad ÖLF anfört om att avtalen ska anses utgöra ett odelbart blandat kontrakt vinner enligt förvaltningsrättens mening inte stöd i sakliga omständigheter och har därför ingen avgörande betydelse för bedömningen i denna del (jfr 2 kap. 5 och 6 §§ LOU). Vad ÖLF anfört om att avtalen har samma huvudsakliga syfte (att etablera en bärkraftig flyglinje från Örebro till London) och att Avtalet varit avhängigt att etableringen av flyglinjen kommer till stånd förändrar inte denna bedömning. Förvaltningsrätten noterar vidare att det av Avtalet framgår att det utgör hela parternas överenskommelse utan beaktande av tidigare avtal eller

uppgörelser. Detta talar i sin tur för att Avtalet när det väl ingåtts är fristående från Ryanairavtalet.

Mot denna bakgrund bedömer förvaltningsrätten att de två avtalen ska betraktas som ett delbart blandat kontrakt. Det innebär att LOU är tillämplig på Avtalet. Avtalet utgör ett tjänstekontrakt i LOU:s mening (1 kap. 21 § LOU).

Avtalets värde

Av 5 kap. 3 § LOU framgår att värdet av en upphandling är det totala belopp som, enligt den upphandlande myndighetens uppskattning, ska betalas enligt de varukontrakt, tjänstekontrakt eller byggentreprenadkontrakt som ingår i upphandlingen. Värdet på options- och förlängningsklausuler ska inbegripas som om de utnyttjats. Värdet ska bestämmas exklusive mervärdesskatt.

I förarbetena framhålls att den allmänna bestämmelsen innebär att värdet av en upphandling ska inbegripa varje form av eventuell optionsrätt och de eventuella klausuler om förlängning av kontrakten som uttryckligen anges i upphandlingsdokumenten (prop. 2015/16:195 s. 481). ÖLF har uppskattat avtalets värde baserat på den planerade utbetalningen för den initiala avtalsperioden. Av Avtalet framgår emellertid att avtalet kan förlängas för ytterligare en period om samma tid som den inledande avtalsperioden, förutsatt att båda parter senast en viss tid innan utgången av den initiala avtalsperioden skriftligen samtycker till det. Frågan är därmed om denna förlängningsoption ska beaktas vid beräkningen av Avtalets värde.

Varken av lagtext eller förarbeten kan utläsas att endast optioner eller förlängningsklausuler som är ensidiga ska beaktas vid uppskattningen av en upphandlings värde. Mot den bakgrunden delar förvaltningsrätten Konkurrensverkets bedömning att den i Avtalet aktuella förlängningsoptionen ska beaktas vid uppskattningen av upphandlingens värde, trots att den inte kan

påkallas ensidigt. Värdet får därmed anses uppgå till det av Konkurrensverket uppskattade beloppet.

Förutsättningar för att använda ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering

Förvaltningsrätten konstaterar att Avtalets värde, oavsett om förlängningsoptionen beaktas eller inte, är sådant att det överstiger tillämpligt tröskelvärde och gränsen för direktupphandling (se tillkännagivande [2020:8] om tröskelvärden vid offentlig upphandling enligt vilket tröskelvärdet för andra än statliga myndigheter år 2021 uppgick till 2 197 545 kr). Upphandlingen skulle därför i enlighet med 10 kap. 1 § LOU som huvudregel ha annonserats, förutsatt att någon av undantagen i LOU inte är tillämpligt.

Det är ostridigt i målet att det Avtalet ingåtts utan föregående annonsering enligt 10 kap. 1 § LOU. ÖLF har gjort gällande att bolaget haft rätt att ingå avtalet utan föregående annonsering dels med hänsyn till att det av tekniska skäl inte finns någon konkurrens (6 kap. 14 § 2 LOU), dels då det som ska anskaffas på grund av ensamrätt endast kan tillhandahållas av AMS (6 kap. 14 § 3 LOU). I 6 kap. 14 § andra stycket LOU förtydligas att ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering enligt punkterna 2 och 3 endast får användas om det inte finns något rimligt alternativ och avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstruerad avgränsning av förutsättningarna för upphandlingen.

Tolkningen av om något av undantagen från kravet på annonsering är tillämpliga ska göras restriktivt. Med hänsyn till de skadliga effekter det har på konkurrensen bör ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering endast användas under mycket exceptionella omständigheter (jfr skäl 50, direktiv 2014/24/EU).

Till stöd för att undantagen i 6 kap. 14 § 2 och 3 LOU är tillämpliga har ÖLF i huvudsak anfört följande. ÖLF har bedömt att marknadsföring via webbplatsen för ett känt och väletablerat flygbolag, som Ryanair, var det bästa och mest kostnadseffektiva alternativet för att locka utländska besökare direkt till Örebro Airport och regionen. Det är svårt att marknadsföra en destination direkt mot konsument på en utlandsmarknad om det saknas goda kommunikationer. Det bedömdes därför endast vara möjligt i samverkan med en researrangör som också var beredd att etablera en direktlinje till Örebro. Utifrån de marknadsanalyser och överväganden som bolaget gjort bedömdes att det av tekniska skäl och ensamrätt inte fanns någon konkurrens eller annat möjligt alternativ till AMS som leverantör av de aktuella tjänsterna, d.v.s. att marknadsföra Örebro Airport och Örebroregionen på Ryanairs webbplats där potentiella besökare också kan boka sin resa. Mot bakgrund av att transportörernas portaler, t.ex. flygbolags webbplatser, enligt Visit Sweden är en av de viktigaste informationskanalerna när briter söker information om destinationer, blev ÖLF mycket intresserade av att synas på en sådan webbplats på den brittiska marknaden. Det enda sättet att marknadsföra och synas på Ryanairs webbplats är att gå via AMS som har exklusiv licens att erbjuda turismrelaterade marknadsföringstjänster på webbplatsen. ÖLF har därför bedömt att det fanns förutsättningar att ingå avtalet efter ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering.

Tekniska skäl

ÖLF har bland annat gjort gällande att bolaget mot bakgrund av sina genomförda marknadsanalyser bedömt att det av tekniska skäl och ensamrätt inte fanns någon konkurrens eller möjligt alternativ till AMS som leverantör av de aktuella tjänsterna. Någon dokumentation av dessa marknadsanalyser har emellertid inte underställts förvaltningsrätten (jfr 12 kap. 14 § LOU). För att undantaget ska vara tillämpligt krävs att det av tekniska skäl inte ska finnas någon konkurrens.

Att Ryanair och AMS ingått ett avtal som ger AMS en exklusiv rätt att tillhandahålla annonsplatser/marknadsföringstjänster på flygbolagets webbplats innebär emellertid inte nödvändigtvis att det av tekniska skäl inte finns någon konkurrens. Vad som framkommit om de marknadsföringstjänster som Avtalet omfattar och som syftar till att marknadsföra turistattraktioner och affärsmöjligheter i regionen mot möjliga resenärer ger inte anledning att anta att marknadsföringstjänsterna i sig är så pass komplicerade att tillhandahålla att det av den anledningen inte är möjligt för någon annan att genomföra uppdraget (jfr Kammarrätten i Stockholms avgörande, mål nr 5426-12). Mot denna bakgrund bedömer förvaltningsrätten att undantaget i 6 kap. 14 § 2 LOU inte är tillämpligt.

Ensamrätt

Som redogjorts för ovan har Ryanair ingått ett avtal med dotterbolaget AMS som ger AMS en exklusiv rätt att sälja annonsutrymme och marknadsföra tjänster på flygbolagets webbplats, vilket medför att det inte är möjligt för andra leverantörer att tillhandahålla marknadsföringstjänster på den aktuella webbplatsen. Enligt förvaltningsrättens mening medför det civilrättsliga avtalet mellan AMS och Ryanair i det nu aktuella sammanhanget att det uppstår en slags konstruerad ensamrätt att tillhandahålla tjänster på webbplatsen. Detta innebär emellertid inte att marknadsföringstjänsten i sig, och det som således ska anskaffas enligt avtalet, skyddas av en sådan ensamrätt som avses i 6 kap. 14 § 3 LOU.

Av praxis från EU-domstolen framgår vidare att det för att undantaget i punkten 3 ska vara tillämpligt inte är tillräckligt att en vara eller tjänst är skyddad av ensamrätt. Det ska i princip inte heller vara möjligt för någon annan att genomföra uppdraget (C-328/92 Kommissionen mot Spanien, punkt 17). Som förvaltningsrätten anført ovan, gällande undantaget av tekniska skäl, ger vad som framkommit om de aktuella marknadsföringstjänsterna inte

anledning att anta att marknadsföringstjänsterna som sådana är så pass komplicerade att tillhandahålla att det av den anledningen inte är möjligt för någon annan att genomföra uppdraget. Mot denna bakgrund kan inte heller undantaget i punkten 3 anses vara tillämpligt i målet.

Eftersom det därmed saknats förutsättningar för ÖLF att ingå det aktuella Avtalet utan föregående annonsering har bolaget i strid med LOU genomfört en otillåten direktupphandling genom att ingå avtalet utan sådan annonsering.

Upphandlingsskadeavgiftens storlek

En upphandlingsskadeavgift ska uppgå till lägst 10 000 kr och högst 10 000 000 kr och får inte överstiga tio procent av upphandlingens värde. Vid fastställandet av avgiften ska särskild hänsyn tas till hur allvarlig överträdelsen är. I ringa fall ska någon avgift inte beslutas och vid synnerliga skäl får avgiften efterges (21 kap. 4 och 5 §§ LOU).

En otillåten direktupphandling anses utgöra en av de allvarligaste överträdelserna inom upphandlingsområdet vilket medför att sanktionsvärdet i dessa fall ofta anses vara högt (se prop. 2009/10:180 s. 197). Vad bolaget anfört innebär inte att överträdelsen kan anses ringa eller att det föreligger synnerliga skäl att efterge avgiften.

Som konstaterats tidigare bedömer förvaltningsrätten att upphandlingens värde ska anses uppgå till det av Konkursverket uppskattade beloppet, dvs med beaktande av aktuell förlängningsoption. Förvaltningsrätten bedömer att den yrkade avgiften får anses väl avvägd och proportionerlig i förhållande till den aktuella överträdelsen och upphandlingens värde. Konkursverkets ansökan ska därför bifallas och bolaget åläggas att betala en upphandlingsskadeavgift om 1 400 000 kr.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Detta avgörande kan överklagas. För information om hur man överklagar, se bilaga (FR-05).

Lily Maher
Förvaltningsrättsfiskal

Föredragande i målet har varit Sanna Gåård.