



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I LINKÖPING**
Enhet 2

DOM
2012-11-01
Meddelad i
Linköping

Mål nr
4430-12

SÖKANDE

ClearIT AB, 556522-7765
Smidesvägen 7
171 41 Solna

Ombud: Advokat Per Ågren
Grönberg Gunnard Advokatbyrå KB
Hitechbuilding 151
101 52 Stockholm

MOTPART

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping

Ombud: Advokat Roland Adrell
Gärde Wesslau Advokatbyrå AB
Kungstorget 2
411 17 Göteborg

SAKEN

Överprövning av upphandling enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling, LOU

KONKURRENSVERKET	
2012-11-02	
Avd	
Dnr	
Doss	Aktbil

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan.

Dok.Id 98689

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 406	Brigadgatan 3	013-25 10 00	013-25 11 40	måndag – fredag
581 04 Linköping		E-post: forvaltningsratten@linkoping.dom.se		08:00-16:00

BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Transportstyrelsen har genomfört en upphandling av systemstöd för kontaktcenter, självservice samt bemanningsplanering. Upphandlingen är indelad i två anbudsområden, anbudsområde A och anbudsområde B. Upphandlingen genomfördes först som en öppen annonserad upphandling, varvid annonsen publicerades den 31 januari 2012. För anbudsområde A avgavs anbud från fyra leverantörer. Under det öppna förfarandet gjorde Transportstyrelsen bedömningen att inget av de inkomna anbuden var kvalificerat. Transportstyrelsen övergick då till ett förhandlat förfarande enligt 4 kap. 5 § första stycket LOU. Av tilldelningsbeslut den 27 juni 2012 framgår att Transportstyrelsen har beslutat att anta anbud från TeliaSonera Sverige Aktiebolag (TeliaSonera) för anbudsområde A.

ClearIT AB (bolaget) ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar i första hand att upphandlingen inte får avslutas förrän rättelse har skett på så sätt att det tidigare påbörjade förfarandet fortsätter, att bolagets anbud anses kvalificerat i det öppna förfarandet, att övriga anbudsgivares anbud diskvalificeras i det öppna förfarandet och att bolaget tilldelas kontraktet för anbudsområde A. I andra hand yrkar bolaget att upphandlingen ska göras om.

Transportstyrelsen bestrider att bolagets anbud rätteligen skulle ha upptagits till anbudsutvärdering i det öppna förfarandet. Vidare bestrids såväl att förfrågningsunderlagets utformning står i strid med LOU som att förfrågningsunderlaget har blivit föremål för otillåtna förändringar under anbuds tiden.

VAD PARTERNA ANFÖRT

Bolaget

Transportstyrelsen har felaktigt gjort bedömningen att bolagets anbud inte är kvalificerat. Detta har föranlett Transportstyrelsen att utan laglig grund övergå från ett öppet förfarandet till ett förhandlat förfarande enligt 4 kap. 5 § första stycket LOU. Vid det förhandlade förfarandet har annan leverantör än bolaget tilldelats kontrakt.

Utformning av förfrågningsunderlaget

I förfrågningsunderlaget anges att antalet SMS uppgår till ca 5 500 000 stycken per år. Under upphandlingen har bolaget efterfrågat uppgifter om hur de totala SMS-volymerna fördelar sig mellan "gratis-SMS" och "betal-SMS", vilket Transportstyrelsen svarat att de inte har någon kännedom om. Av yttrande inskickat av Transportstyrelsen till förvaltningsrätten följer att volymen för "betal-SMS" uppgår till ca 6 000 000 stycken per år. Den enda anbudsgivare som haft kännedom om denna summa är TeliaSonera. Det utgör sannolikt det bärande skälet till att TeliaSonera kunnat beräkna sin prissättning utifrån ett mer komplett underlag än övriga anbudsgivare och sedermera kunnat sänka sitt offererade pris till den nivå som offererats under slutförhandlingen.

Krav relaterade till betaltjänstlagen

Delar av de uppställda kraven syftar till att leverantören ska kunna leverera information till Transportstyrelsens kunder via SMS. Den 17 februari 2012 tillställde Transportstyrelsen leverantörerna ett förtydligande av kraven som rör information via SMS, där anbudsgivaren ombads att tydliggöra hur offererad funktion/tjänst tillämpar den nya lagen (2010:751) om betaltjänster, betaltjänstlagen. Anbudsgivaren skulle även tydliggöra vilken insats som kom att krävas av medborgaren för att kunna använda tjänsten. Transportstyrelsen angav vidare att om tillämpning av den nya betaltjänstlagen

innebar att en förändring krävdes gällande hur redovisning av antal nyttjande SMS sker, jämfört med det som har fastställts i kravspecifikationen, kunde en anpassning accepteras efter överenskommelse.

Bolaget lämnade inte Transportstyrelsen den efterfrågade informationen i samband med att anbudet ingavs. Till följd av detta gjorde Transportstyrelsen bedömningen att bolagets anbud inte var kvalificerat. Det föreligger inte någon laglig grund för att diskvalificera bolagets anbud p.g.a. det uteblivna svaret. Vidare strider det uppställda kravet mot proportionalitetsprincipen, eftersom tjänsterna som upphandlingen avser inte omfattas av betaltjänstlagen. Det finns därmed inte något som helst skäl för att kräva en tvingande redovisning från leverantörerna av hur funktionen/tjänsten tillämpar lagen. Konsekvensen av Transportstyrelsens argumentation är att det skulle vara möjligt att uppställa irrelevanta krav för att därefter lägga dessa till grund för att diskvalificera en anbudsgivare. En sådan tillämpning av LOU överensstämmer inte med gällande rätt.

Krav relaterade till nuvarande design och lösning

Den tjänst som upphandlingen avser är inte en standardiserad tjänst som en ny leverantör kan tillhandahålla. En installation och anpassning av en kontaktcenterlösning kräver ett långtgående integrationsarbete, ett flertal anpassningar och även ett visst utvecklingsarbete innan tjänsten fungerar tillsammans med den upphandlande myndighetens befintliga IT-system.

Kravspecifikationen innehåller näst intill uteslutande olika funktionsbeskrivningar. Det faktum att förfrågningsunderlaget helt saknar beskrivningar av de befintliga tekniska systemen medför att det inte har varit möjligt för bolaget att i anbudet beskriva funktionerna på annat sätt än att dessa kommer att motsvara den befintliga lösning som bolagets konkurrent TeliaSonera redan idag levererar till Transportstyrelsen. Av punkten 1.1.3.5. i förfrågningsunderlaget framgår att anbudsgivaren ska garantera komplett funktion/tjänst från och med den 1 september 2012. Av samma

punkt framgår att införandet av avtalad funktion/tjänst ska påbörjas direkt efter avtalstecknande i samråd med Transportstyrelsen. Bolaget har i sitt anbud lämnat en detaljerad beskrivning av vilka åtgärder som behöver vidtas för att integrera den offererade tjänsten med Transportstyrelsens system och vilken tid detta kommer att ta i anspråk.

Vid tidpunkten då bolaget förevisade systemet för Transportstyrelsen under det förhandlade förfarandet hade systemet samma funktionalitet som fanns då anbudet inlämnades vid det öppna förfarandet. Bolaget har använt uttrycket nuvarande design och lösning på ett antal punkter där en kund normalt uppställer krav på att funktionen levereras på ett kundanpassat sätt.

I och med att bolaget har kryssat ”ja” på de aktuella punkterna i kravspecifikationen har Transportstyrelsen inte haft någon anledning att uppfatta anbudet som att funktionskraven inte är uppfyllda. De uppgifter som lämnats i anbudet har inte heller varit tvetydiga, eftersom det av texten tydligt framgår att funktionskraven var uppfyllda och att de skulle uppfyllas i enlighet med Transportstyrelsens ”nuvarande design och lösning”. Enligt bolagets uppfattning måste det mot bakgrund av hur funktionerna beskrivits i det lämnade anbudet ha stått klart för Transportstyrelsen att det var den kundspecifika utvecklingen av funktionerna som avsågs i svaret, inte att funktionerna skulle nyutvecklas.

Konsekvensen av Transportstyrelsens ställningstagande att ”funktionen inte finns tillgänglig idag” och att anbudet diskvalificeras är att ingen annan leverantör än TeliaSonera kan komma ifråga för leveransen av den upphandlade tjänsten. Förfrågningsunderlagets avsaknad av tekniska beskrivningar och förutsättningar för integration medför ett brott mot likabehandlingsprincipen. Under upphandlingsprocessen är det endast TeliaSonera som, i egenskap av nuvarande tjänsteleverantör, har haft någon insyn i Transportstyrelsens IT-system.

Det ska även noteras att DGC Access AB (DGC), som deltog i det öppna anbudsförfarandet, har använt uttrycket "nuvarande design och lösning" på samma sätt som bolaget utan att detta har föranlett diskvalificering. DGC har dock på ett korrekt sätt diskvalificerats på helt andra grunder. Transportstyrelsen har emellertid inte efterfrågat motsvarande kompletteringar från DGC i fråga om uttrycket "nuvarande design och lösning". Ett sådant förfarande strider mot likabehandlingsprincipen.

Eftersom bolagets anbud uppfyllde kraven i förfrågningsunderlaget, har Transportstyrelsen felaktigt diskvalificerat bolaget. Det har då inte heller förelegat förutsättningar för att med stöd av 4 kap. 5 § 1 LOU övergå till ett förhandlat förfarande utan föregående annonsering. För det fall Transportstyrelsen hade tillämpat lagen på ett korrekt sätt under det öppna förfarandet, hade bolagets anbud utgjort det enda kvalificerade anbudet, varför kontraktet då rätteligen skulle ha tilldelats bolaget. På grund av Transportstyrelsens överträdelse av LOU har bolagets möjligheter att erhålla kontraktet minskat. Det föreligger därmed skada, alternativt risk för skada för bolaget.

Transportstyrelsen

Utformning av förfrågningsunderlaget

Transportstyrelsen har efter en genomgång av inkomna frågor och svar samt övrigt material i upphandlingen inte kunnat återfinna något som utvisar att bolaget, på så sätt som görs gällande, har efterfrågat information om hur SMS-volymer fördelas mellan betal-SMS och gratis-SMS. Förfrågningsunderlaget redovisar tillräcklig information om förväntade ungefärliga betal-SMS-volymer för att en rimligt informerad och normalt omsorgsfull anbudsgivare ska kunna utforma ett konkurrenskraftigt anbud i upphandlingen.

Krav relaterade till betaltjänstlagen

En av tjänsterna som ingår i upphandlingen är en SMS-tjänst som möjliggör åtkomst av information från Transportstyrelsens databaser direkt från en mobiltelefon. Merparten av dessa tjänster tillhandahåller Transportstyrelsen mot betalning. Ersättningen för tjänsten dras direkt från användarens mobiltelefonräkning alternativt kontantkort. En systemoperatör kan under vissa förutsättningar bli att betrakta som en betaltjänstleverantör i betaltjänstlagens mening. Om så är fallet, inträder en rad skyldigheter för systemoperatören. För en aktör som tillhandahåller betaltjänster aktualiseras även en tillämpning av lagen (2009:62) om åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism, PTL. Av PTL följer ett krav på att vidta grundläggande åtgärder för att uppnå s.k. kundkännedom. Transportstyrelsen menar att det har varit befogat för myndigheten att begära information från anbudsgivarna i upphandlingen om hur de tillämpar betaltjänstlagen. Transportstyrelsen hade i samband med att det aktuella meddelandet skickades ut erhållit uppgifter från TeliaSonera om att regelverket kunde komma att föranleda förändringar i avtalsförhållandet bl.a. vad gäller leverantörens uppgiftsredovisning till Transportstyrelsen avseende SMS-tjänstens utnyttjande. Beträffande åtgärder mot penningtvätt har frågan därtill bäring på hur tjänsten kan utnyttjas av Transportstyrelsens kunder. Enligt Transportstyrelsen kan det inte betraktas som ett oproportionerligt betungande krav att avkräva anbudsgivarna ett besked om hur de avser att tillämpa lagen sett till svarets betydelse.

Transportstyrelsen efterfrågade kompletterande information från anbudsgivarna 24 dagar innan anbudstiden löpt ut för det öppna förfarandet. I meddelandet angavs att efterfrågad information ska bifogas som bilaga till anbudet. Bolagets inlämnade anbud innehöll inte detta och Transportstyrelsen fann därför att bolagets anbud inte uppfyllde det obligatoriska informationskravet som meddelandet uppställit.

Krav relaterade till nuvarande design och lösning

Bolaget har i sitt ursprungliga anbud vid det öppna förfarandet, för krav nr 24, 31, 129, 131, 132, 134, 135, 141, 143 och 172, angett formuleringar varvid samtliga svar avslutats med texten ”enligt nuvarande design och lösning specificerad av Transportstyrelsen”. Transportstyrelsen fann bolagets svarsformuleringar tvetydliga såvitt gäller om de efterfrågade funktionerna faktiskt kunde erbjudas eller om de skulle utvecklas. Transportstyrelsen efterfrågade därför den 10 april ett förtydligande av bolaget och fick som svar att bolaget inte hade tillgång till Transportstyrelsens nuvarande design och lösning utan funktionen utvecklas efter specificerande av Transportstyrelsen. Utifrån bolagets svar gjorde Transportstyrelsen bedömningen att bolaget inte kunde erbjuda de aktuella funktionerna, utan att bolagets anbud innefattade ett åtagande om att framledes utveckla funktionerna. Bolaget bedömdes därmed inte kunna erbjuda funktionerna vid tidpunkten för anbudets ingivande och funktionskraven var därmed inte uppfyllda.

Anledningen till att Transportstyrelsen inte har noterat att DGC använde samma uttryck som bolaget och att denna anbudsgivare inte getts samma möjlighet att lämna ett förtydligande som bolaget fick, är att det vid detta tillfälle redan stod klart att DGC på ett antal övriga punkter hade misslyckats med att uppfylla de obligatoriska kraven i upphandlingen. Det var inte heller motiverat att inhämta något förtydligande, eftersom det redan stod klart att DGC skulle diskvalificeras på flera andra grunder. Mot denna bakgrund utgör inte heller vad bolaget anfört om Transportstyrelsens agerande gentemot DGC en överträdelse av likabehandlingsprincipen eller av LOU i övrigt. Under alla förhållanden har agerandet inte medfört skada eller risk för skada för bolagets del.

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

I mål om ingripande enligt LOU gäller som huvudprincip 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 (jfr RÅ 2009 ref. 69).

Utformning av förfrågningsunderlaget

Förvaltningsrätten har inledningsvis att pröva bolagets invändning att utformningen av förfrågningsunderlaget och myndighetens divergerande krav anbudsgivarna emellan skett i strid med de grundläggande EU-rättsliga principerna. I förfrågningsunderlaget ska den upphandlade myndigheten beskriva föremålet för upphandlingen och de krav som myndigheten ställer. Kraven och villkoren måste dock vara förenliga med nämnda principer, däribland likabehandlingsprincipen.

Bolaget har gjort gällande att förfrågningsunderlaget saknat tekniska beskrivningar och förutsättningar för integration. Vidare har bolaget anfört att det inte haft samma tillgång till information avseende hur många SMS-tjänsten kommer att omfatta som det bolag som fram till nu levererat tjänsten till Transportstyrelsen.

När anbudsgivare ska utforma sina anbud är det otvivelaktigt så att tidigare leverantör genom sina erfarenheter av redan utförda uppdrag kan ha kännedom om förhållanden hos den upphandlande myndigheten som övriga potentiella anbudsgivare saknar. Detta förhållande i sig utgör dock inte någon överträdelse av likabehandlingsprincipen. För att det ska vara fråga om en otillbörlig snedvridning av konkurrensen krävs att förfrågningsunderlagets utformning eller myndighetens agerande i övrigt under upphandlingsprocessen är sådant att den presumtive eller faktiske anbudsgivaren

inte behandlats i enlighet med likabehandlingsprincipen och därmed inte beretts tillfälle att författa ett konkurrenskraftigt anbud.

Förvaltningsrätten finner mot bakgrund av det parterna framfört att förfrågningsunderlaget inte har en sådan utformning eller att myndigheten i övrigt agerat på ett sätt som trätt likabehandlingsprincipen eller någon av de övriga grundläggande EU-rättsliga principerna för när. Det finns därför inte grund för åtgärder enligt 16 kap. 6 § LOU på denna punkt.

Krav relaterade till betaltjänstlagen

Förfrågningsunderlaget utgör ramen för upphandlingen. I LOU saknas detaljerade regler beträffande förfrågningsunderlagets utformning och i vilka fall ändringar av förfrågningsunderlaget är tillåtna. Såvitt gäller anbud m.m. från leverantörer framgår av 9 kap. 8 § LOU att det finns visst utrymme för kompletteringar och förtydliganden. Detta får dock inte ske om det riskerar särbehandling eller konkurrensbegränsning. I fråga om förfrågningsunderlag får den upphandlande myndigheten i regel inte tillföra andra krav än de som finns återgivna i detta underlag, eftersom det då finns risk att förutsättningarna för upphandlingen ändras. En komplettering eller ett förtydligande får inte innebära en väsentlig förändring av förfrågningsunderlaget. En ändring eller ett tillägg av ett skall-krav kan ses som en väsentlig förändring och får likväl som förtydliganden och kompletteringar bedömas med utgångspunkt i de grundläggande EU-rättsliga principerna som kommer till uttryck i 1 kap. 9 § LOU. (Jfr Kammarrättens i Jönköping dom den 20 september 2011 i mål nr 1367-11 och 1399-11).

Transportstyrelsens begäran om kompletterande information om hur leverantören tillämpar betaltjänstlagen innebär att myndigheten lagt till ett skall-krav. Det kan därför ifrågasättas om det inte är en väsentlig förändring av förfrågningsunderlaget. Denna förändring annonserades dock till samtliga leverantörer som hämtat ut förfrågningsunderlaget vid en tidpunkt

då 24 dagar kvarstod av anbudstiden. De efterfrågade beskrivningarna kan dessutom inte anses vara betungande att ta fram. De anbudsgivare som i detta skede redan hade hämtat ut förfrågningsunderlaget får anses ha haft fullgoda möjligheter att efterkomma kravet inom den återstående anbudstiden. Eftersom det i detta fall är fråga om ett tillkommande krav under upphandlingens gång, torde det kunna uteslutas att numerärt fler anbudsgivare skulle ha varit intresserade av att delta i upphandlingen, om kravet relaterat till betaltjänstlagen varit känt redan vid annonseringens början. Vid en samlad bedömning finner förvaltningsrätten att det kompletterande skalkravet inte strider mot principerna om likabehandling eller transparens.

Vad gäller principen om proportionalitet får en upphandlande myndighet inte ställa högre krav på leverantörerna än vad som behövs och som är ändamålsenligt för den aktuella upphandlingen. Kraven ska ha ett naturligt samband med och stå i proportion till det behov som ska täckas. Av EU-domstolens praxis rörande proportionalitetsprincipen framgår att en bedömning ska göras i tre steg. För det första ska en bedömning göras om det är en lämplig och effektiv åtgärd för att uppnå det eftersträvade syftet. För det andra ska en bedömning göras om åtgärden är nödvändig för att uppnå det eftersträvade syftet, såtillvida att det inte finns något mindre ingripande alternativ. För det tredje ska det bedömas om den negativa effekten som åtgärden får är oproportionerlig eller överdriven jämfört med det eftersträvade syftet.

Transportstyrelsen lade till aktuellt krav efter det att myndigheten blivit uppmärksam på att föremålet för upphandlingen eventuellt kan komma att hamna inom betaltjänstlagens tillämpningsområde. Under rådande förhållanden framstår det tillagda kravet – att anbudsgivarna skulle komma in med ett förtydligande om ”hur offererad funktion/tjänst tillämpar den nya betaltjänstlagen” samt att anbudsgivaren ska ”tydliggöra vilken insats som kommer att krävas av medborgaren för att kunna använda tjänsten” – som

både lämpligt och effektivt för att uppnå det eftersträvade syftet att säkerställa att tjänsten är förenlig med gällande lagstiftning. Förvaltningsrätten uppfattar därvid att ett svar med innebörden att lagstiftningen enligt leverantörens mening inte är tillämplig hade varit tillräckligt för att uppfylla skall-kravet. Transportstyrelsens åtgärd att efterfråga informationen får även anses nödvändig för att uppnå det eftersträvade syftet.

Transportstyrelsens begäran att anbudsgivarna ska definiera den tjänst som myndigheten önskar köpa utifrån det tillkomna kravet får i sammanhanget ses som ett begränsat tillägg vid utformandet av anbudet. De eventuella negativa effekterna för anbudsgivarna av det tillagda skall-kravet kan inte anses oproportionerliga eller överdrivna jämfört med det eftersträvade syftet. Enligt förvaltningsrätten strider således inte kravet om information om betaltjänstlagen mot proportionalitetsprincipen.

Mot bakgrund av det nu återgivna finner förvaltningsrätten att det kompletterade skall-kravet inte kan anses som en väsentlig förändring av förfrågningsunderlaget och att det inte heller strider mot de grundläggande EU-rättsliga principerna. Det är otvistigt att bolaget inte uppfyller det nu berörda skall-kravet. Det finns därför inte heller på denna grund skäl för åtgärd enligt LOU.

Krav relaterade till nuvarande design och lösning

Förvaltningsrätten har ovan funnit att Transportstyrelsen haft fog för sin bedömning att bolaget inte uppfyllt skall-kravet om information om hur leverantören tillämpar betaltjänstlagen. Bolagets anbud har redan av denna anledning inte svarat mot kraven så som de framfördes under det öppna förfarandet och det har därmed funnits tillräcklig grund för Transportstyrelsen att enligt 4 kap. 5 § p. 1 LOU övergå till ett förhandlat förfarande. Förvaltningsrätten finner ändå anledning att även pröva den omständighet-

en att Transportstyrelsen bedömt att bolagets anbud inte uppfyller kravet på funktionalitet.

I sitt upphandlingsprotokoll har Transportstyrelsen angett följande som anledning till att bolagets anbud inte ansetts kvalificerat i denna del.

”Många ska-krav beskrivs med formulering enligt nuvarande design och lösning specificerade av Transportstyrelsen. (I förtydligande framkom att funktionen skulle utvecklas, vilket ledde till bedömning att funktionen inte fanns tillgänglig idag och därmed bedömdes krav ej uppfyllt).”

Bolaget har bl.a. invänt att samtliga de efterfrågade funktionerna fanns tillgängliga när anbudet lämnades in, att tjänsten kräver anpassningar innan den kan fungera tillsammans med den upphandlande myndighetens befintliga IT-system samt att visst arbete med anpassning och utveckling synes ha varit förutsatt i förfrågningsunderlaget mot bakgrund av den tidsfrist som anges där, den 1 september 2012. Bolaget menar att det strider mot förfrågningsunderlaget att kräva en tjänst som inte behöver utvecklas.

Förvaltningsrätten noterar att det av förfrågningsunderlaget (1.1.3.5.) vad gäller avtalad leverensdag framgår att komplett ”funktion/tjänst” ska garanteras av anbudsgivaren från och med den 1 september 2012 och att införande av avtalad funktion/tjänst ska påbörjas direkt efter avtalstecknandet i samråd med Transportstyrelsen. Myndigheten har vidare planerat för att avtalstecknandet ska kunna ske den 1 maj 2012 (se 1.1.4.1. i förfrågningsunderlaget).

Parterna är överens om att det i upphandlingen inte krävts att tjänsten skulle ha full funktionalitet vid en tidigare tidpunkt än den 1 september 2012. Det har således stått klart att den tjänst som en leverantör erbjuder i upphandlingen skulle kunna komma att behöva justeras för att svara mot Transportstyrelsens krav. Frågan i målet i denna del gäller om bolagets

tjänst hade tillräcklig funktionalitet vid det tillfället anbudet skulle prövas under det öppna förvarandet.

Enligt förvaltningsrättens mening innehåller förfrågningsunderlaget inte någon tydlig redogörelse för hur pass utvecklad tjänsten (enligt kravspecifikationen i bilaga 2) vid provningstillfället ska vara, eller hur vidsträckt implementeringsarbete som kan accepteras, för att tjänsten ska anses ha tillräcklig funktionalitet. Formuleringarna i förfrågningsunderlaget visar dock att Transportstyrelsen accepterat ett implementeringsarbete uppgående till fyra månader. Det förhållandet att bolagets anbud efter det att det förhandlande förfarandet inletts och systemet förevisats för Transportstyrelsen ansågs uppfylla funktionskravet underbygger bolagets invändning om att dess tjänst redan innan dess svarade mot det krav på funktionalitet som kan utläsas ur förfrågningsunderlaget.

Enligt förvaltningsrättens mening kan Transportstyrelsen inte anses ha haft stöd i förfrågningsunderlaget för att under det öppna förfarandet diskvalificera bolagets anbud även på grund av bristande funktionalitet. Som förvaltningsrätten påpekat ovan leder denna bedömning dock inte till att Transportstyrelsen saknat fog för att anse att bolagets anbud inte var kvalificerat under det öppna förfarandet.

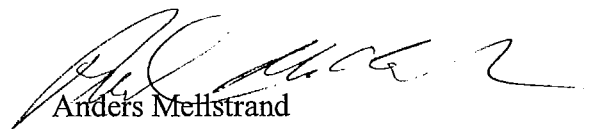
Bolaget har vidare uppgett att Transportstyrelsen brutit mot likabehandlingsprincipen genom att inte efterfråga kompletteringar även från DGC Access AB. Bolaget hänvisar till att den leverantören använt samma uttryck, "nuvarande design och lösning" som bolaget gjort. Även för det fall bolagets påstående är korrekt, medför det enligt förvaltningsrättens mening inte att bolaget lidit skada. Denna omständighet utgör därför inte grund för någon åtgärd enligt LOU från förvaltningsrättens sida.

Förvaltningsrätten finner sammanfattningsvis att det bolaget framfört inte visar att Transportstyrelsen har handlat i strid med LOU eller de principer som bär upp denna lag på sådant sätt att det föreligger grund för att besluta om någon åtgärd enligt 16 kap. 6 § LOU. Ansökan om överprövning ska därför avslås.

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



Mats Edsgården



Anders Mellstrand

Föredragande har varit Marion Kronberg.



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. Tiden för överklagandet för offentligpart räknas emellertid 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 det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas, anledning förekommer till ändring i det slut vartill förvaltningsrätten kommit eller 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. den klagandes namn, personnummer, yrke, postadress och telefonnummer. Dessutom ska adress och telefonnummer till arbetsplatsen och eventuell annan plats där klaganden kan nås för delgivning lämnas om dessa uppgifter inte tidigare uppgetts i målet. Om någon person- eller adressuppgift ändras är det viktigt att anmälan snarast görs till kammarrätten,
2. det beslut som överklagas med uppgift
3. om förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
4. de skäl som klaganden anger till stöd för begäran om prövningstillstånd,
5. den ändring av förvaltningsrättens beslut som klaganden vill få till stånd,
6. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans ombud. Adressen till förvaltningsrätten framgår av beslutet. Om klaganden anlitar ombud ska denne sända in fullmakt i original samt uppge sitt namn, adress och telefonnummer.

Om någon person- eller adressuppgift ändras, ska Ni utan dröjsmål anmäla ändringen till kammarrätten.

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.

DV 3109/1D LOU