



KLAGANDE

Park Trade Europe AB, 556673-0551

Ombud: Advokat Henrik Saalman och jur.kand. Gustav Knopp
Wistrand Advokatbyrå

MOTPARTER

1. Transportstyrelsen
2. Euro Parking Collection plc, GB3515275

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten i Linköpings dom den 14 februari 2019 i
mål nr 7972-18, se bilaga A

SAKEN

Överprövning av upphandling

KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE

Kammarrätten upphäver förvaltningsrättens dom och beslutar att
Transportstyrelsens upphandling *Tillhandahållande av fordons- och ägar-
uppgifter samt avisering och betalningshantering avseende utländska for-
don* får avslutas först sedan rättelse har gjorts i form av en ny anbudsutvär-
dering med bortseende från Euro Parking Collection plc:s anbud.

YRKANDEN M.M.

Park Trade Europe AB (ParkTrade) yrkar att kammarrätten ska besluta om rättelse innebärandes att Euro Parking Collection plc:s (EPC) anbud ska förkastas. Alternativt ska kammarrätten besluta att målet ska återförvisas till förvaltningsrätten för prövning.

Transportstyrelsen och EPC motsätter sig bifall till överklagandet.

VAD PARTERNA ANFÖR

ParkTrade

ParkTrade var en av två leverantörer som lämnade anbud i upphandlingen. Den andra anbudsgivaren var EPC. Det anbud som EPC lämnat uppfyller emellertid inte kraven i upphandlingen. EPC har nämligen angett att de har rätt att vidareförmedla data inhämtad från Storbritanniens fordonsregister till Transportstyrelsen. Storbritanniens fordonsregister tillåter dock inte att uppgifter om fordonsägare och fordon, utan särskilt tillstånd, vidareförmedlas till tredje part på sätt som krävs i upphandlingen. Sådana tillstånd brukar heller inte beviljas.

Utöver den brist i kravuppfyllnad som angetts ovan kan konstateras att EPC avser att identifiera fordon via sin egen databas EPC Web Accounts, vilket skulle strida mot lagen om vägtrafikregister, lagen om trängselskatt samt villkoren i upphandlingen. Vidare är det pris EPC har offererat onormalt lågt. Hade Transportstyrelsen förkastat EPC:s anbud är ParkTrades anbud det ekonomiskt mest fördelaktiga. Eftersom så inte skedde har ParkTrade lidit skada.

Transportstyrelsen

Det finns i nuläget inte skäl att förkasta anbudet från EPC, vare sig med hänvisning till bristande kravuppfyllnad eller för att anbudet är att anse som onormalt lågt.

För att kunna uppfylla kraven på lösningsgrad krävs att leverantören har tillgång till/pågående samarbete med fordons-/trafikregister i angivna länder och att leverantören kan lämna uppgift till Transportstyrelsen om bl.a. fordonsägare.

EPC har tidigare bekräftat att man kommer kunna uppfylla de avtalade villkoren, inklusive villkoret om överföring av information till Transportstyrelsen. Med anledning av de uppgifter som ParkTrade har inkommit med i överprövningsprocessen har Transportstyrelsen kontaktat företrädare för Storbritanniens fordonsregister för att få svar på ett antal frågor, bl.a. om EPC har eller kan få rätt att överföra information till Transportstyrelsen. Något svar har ännu inte mottagits. Transportstyrelsen har även haft ett möte med företrädare för EPC som bekräftat att det krävs ett skriftligt godkännande från Storbritanniens fordonsregister för att information ska få överföras till Transportstyrelsen. EPC bekräftade också att ett sådant godkännande inte föreligger i nuläget. Bolaget framförde dock att förutsättningarna för att erhålla ett godkännande föreligger och att företaget har kontakt med Storbritanniens fordonsregister inom ramen för en sådan ansöknings- och godkännandeprocess. Transportstyrelsen kan därför i nuläget inte avgöra om EPC har möjlighet att erhålla ett sådant godkännande.

ParkTrade tar i sitt överklagande upp användandet av EPC Web Accounts. Transportstyrelsen vidhåller att det är tillåtet att använda detta system för avisering och betalning, dvs. på samma sätt som ParkTrade idag använder sitt system EPASS24.

Transportstyrelsen har tidigare begärt en förklaring från EPC avseende lämnade priser. Myndigheten gjorde utifrån de svar som EPC lämnade bedömningen att det inte fanns skäl att förkasta anbudet, att det inte fanns anledning att anta att det lämnade priset är oseriöst och att det är sannolikt att EPC kommer att kunna leverera i enlighet med anbudets priser.

EPC

Vissa länders fordonsregister undersöker noggrant grunderna för den tjänst som kommer att utföras av EPC när bolaget antar en ny myndighet som klient. Denna granskning kan påbörjas först när det finns ett avtal, i detta fall mellan EPC och Transportstyrelsen. Upphandlingsdokumentet anger också att anbudsgivaren ska ha tillgång till/pågående samarbete med fordonsregistret i fråga, vilket tyder på att anbudsgivaren efter tilldelning ska vara i position att få tillgång till fordonsregistret.

EPC har i dagsläget inte fått någon information om att bolaget kommer att nekas tillgång till Storbritanniens fordonsregister. Tvärtom har EPC ombetts att komma in med ytterligare information, vilket bolaget kommer att ge in efter det att avtalet med Transportstyrelsen har ingåtts.

Det pris som EPC har offererat Transportstyrelsen är rimligt i förhållande till bolagets kostnader och kommer att innebära lönsamhet för EPC:s kärnverksamhet.

SKÄLEN FÖR KAMMARRÄTTENS AVGÖRANDE

Enligt punkt 5.3 i upphandlingsdokumentet ska anbudsgivare ange minst tio länder där denne åtar sig att garantera avtalad lösningsgrad enligt avtalade villkor. Detta innebär bl.a. att anbudsgivaren ska kunna leverera en lösningsgrad på minst 30 procent för varje enskilt land denne åtar sig att kunna

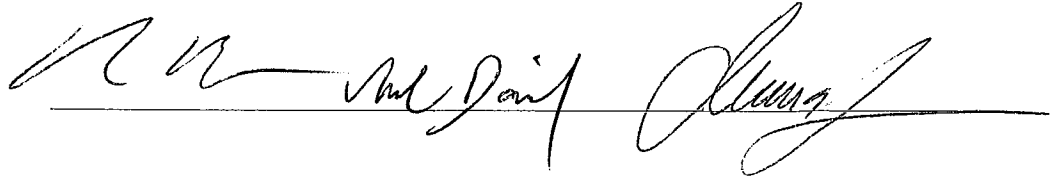
hantera (punkt 5.2.13). Kravet på lösningsgrad innebär i sin tur att anbudsgivaren ska ha tillgång till/pågående samarbete med fordons-/trafikregister i länderna (punkt 5.2.3) och kunna lämna uppgifter om fordonsägare innehållandes bl.a. namn och adress till Transportstyrelsen (punkt 5.2.4). Det är fråga om obligatoriska krav som enligt punkt 5.1.1 i upphandlingsdokumentet måste vara uppfyllda för att ett anbud ska kunna gå vidare till utvärdering, dvs. före anbudstidens utgång.

EPC har i sitt anbud angett tio länder där bolaget garanterar avtalad lösningsgrad. Ett av dessa länder är Storbritannien. Av såväl EPC:s som Transportstyrelsens yttranden till Kammarrätten framgår att bolaget i dagsläget inte har tillstånd från behörig myndighet i Storbritannien att lämna uppgifter om fordonsägare vidare till Transportstyrelsen. Det innebär att EPC inte uppfyller kravet om att kunna garantera en lösningsgrad på minst 30 procent gällande Storbritannien. Därmed uppfyller bolaget inte heller kravet om minst tio garanterade länder. Det är, som framgår ovan, fråga om obligatoriska krav som skulle ha varit uppfylla redan före anbudstidens utgång. Med hänsyn till principen om likabehandling borde därför EPC inte ha fått delta i utvärderingen av anbuden. Att bolaget ändå har tillåtits att delta innebär att Transportstyrelsen har brutit mot det grundläggande principerna och att Park Trade Europe AB har lidit skada. Det finns därmed grund för att ingripa i upphandlingen.

Bristerna i upphandlingen hänför sig inte till det konkurrensuppsökande skedet i upphandlingen. Det är därför tillräckligt att upphandlingen rättas genom en ny anbudsutvärdering. I denna ska EPC:s anbud inte beaktas.

Med hänsyn till ovanstående saknas anledning för kammarrätten att pröva övriga skäl för ingripande som ParkTrade har anfört i sitt överklagande.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B (formulär 9).

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anders Bengtsson', is written over a horizontal line. The signature is cursive and somewhat stylized.

Kammarrättsråden Anders Bengtsson (ordförande) och Anders Davidson (referent) samt adjungerade ledamoten Anna Widströmer har deltagit i avgörandet.

Föredragande jurist: Håkan Jöngren

**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I LINKÖPING****DOM**
2019-02-14
Meddelad i LinköpingMål nr
7972-18**SÖKANDE**

Park Trade Europe AB, 556673-0551

Ombud: Advokat Henrik Saalman och jur.kand. Gustav Knopp

MOTPART

Transportstyrelsen, 202100-6099

SAKEN

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

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår ansökan.

BAKGRUND OCH YRKANDEN

Transportstyrelsen genomför upphandlingen ”*Tillhandahållande av fordons- och ägaruppgifter samt avisering och betalningshantering avseende utländska fordon*” (dnr TSG 2018-1845). Upphandlingen genomförs som ett öppet förfarande enligt LOU med tilldelningsgrunden det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet utifrån bästa förhållandet mellan pris och kvalitet. Genom tilldelningsbeslut den 8 oktober 2018 antogs Euro Parking Collection plc (nedan EuroParking) som leverantör i upphandlingen.

Park Trade Europe AB (nedan ParkTrade) ansöker om överprövning av upphandlingen och yrkar att den ska rättas på så sätt att EuroParkings anbud ska förkastas.

Transportstyrelsen bestrider bifall till ansökan.

VAD PARTERNA SAMMANFATTNINGSVIS ANFÖR

ParkTrade

Enligt punkten 5.3 i upphandlingsdokumentet ska anbudsgivaren ange vilka länder som denne åtar sig att garantera avtalad lösningsgrad enligt avtalsvillkoren. Det är ett obligatoriskt krav att anbudsgivaren ska garantera minst sex länder i kategori A samt minst tio länder i kategori A och B tillsammans. För att kunna garantera avtalad lösningsgrad i kategori A och B krävs att anbudsgivaren kan erhålla uppgifter från fordons-/trafikregistret ifråga och även med rätt att använda sådana uppgifter på det sätt som krävs enligt upphandlingen. Eftersom största delen av de avgifter som ska aviseras enligt upphandlingen formellt sett utgör en form av skatt innebär regelverket att uppgifter från fordonsregistret ifråga behöver vidareförmedlas till Skatteverket för beslut om avgift. Vid beslut om avgift lagras de uppgifter som legat till grund för beslutet av Skatteverket. I praktiken innebär det att fordonsregistret ifråga måste medge att uppgifterna från registret lämnas ut till Transportstyrelsen och sedermera lagras hos Skatteverket.

EuroParking har i sitt anbud garanterat att det kan inhämta data från Storbritannien och nio andra länder. Såvitt är känt tillåter emellertid Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) inte att uppgifter om fordonsägare och fordon lämnas ut för lagring utanför Storbritannien på det sätt som krävs inom ramen för upphandlingen. ParkTrade har gjort upprepade försök att erhålla uppgifter från DVLA i syfte att identifiera och avisera fordonsägare baserat på underlag från Transportstyrelsen. DVLA har emellertid skriftligen bekräftat att den inte lämnar ut uppgifter för sådana syften. Oviljan att lämna ut uppgifter har vid flera tillfällen bekräftats av brittisk parlamentsledamot respektive tjänstemän. Det ska i sammanhanget också noteras att även ParkTrade är medlem i British Parking Association sedan 2013. Vad Transportstyrelsen anfört om krav på sådant medlemskap saknar således relevans för

målet. Det ifrågasätts inte att EuroParking har tillgång till DVLA:s fordonsregister. Det avgörande momentet är i stället om bolaget har rätt att överföra uppgifter från registret till svenska myndigheter i enlighet med uppdraget som är föremål för upphandlingen.

Enligt Transportstyrelsen har EuroParking bekräftat att det enligt tidigare praxis inte varit möjligt att överföra uppgifter från DVLA till myndigheter i andra länder. Enligt EuroParking har avtalet med DVLA emellertid förändrats genom införandet av EU:s dataskyddsförordning på så sätt att information numera får överföras till myndigheter inom EU som uppfyller bestämmelserna i förordningen. För att söka klarhet i detta påstående ställdes frågan direkt till DVLA huruvida någon förändring gjorts i regelverket beträffande möjligheten att lämna uppgifter vidare till myndighet utanför Storbritannien. Enligt DVLA är vidareförmedling av uppgifter till svenska myndigheter för syften som avses i upphandlingen alltså inte tillåtet.

Transportstyrelsen har dessutom gjort gällande att avtalet mellan EuroParking och DVLA som getts in i målet, ger bolaget rätt att vidareförmedla uppgifter om fordonsägare och fordon till Transportstyrelsen. Det ska dock framhållas att det i paragraf B2.4 i avtalet anges att data inte får lagras på mer än en databas, kopieras eller länkas till annan databas utan skriftligt godkännande från DVLA. Vidare avser paragraf D5.1 i avtalet informationshantering gentemot underleverantörer och medger inte överlämning av data till annan myndighet såsom Transportstyrelsen. Det framgår tydligt i avtalet att information inte får lämnas vidare till tredje part utan skriftligt godkännande från DVLA. För att uppfylla kraven på identifiering i punkterna 5.2.3 och 5.3 i upphandlingsdokumentet kommer uppgifter om fordonsägare och fordon från DVLA:s register behöva sändas vidare till Transportstyrelsen. Det framstår därmed som om Transportstyrelsen bortser från innehållet i Minimum Data Security Requirements och paragraferna B2.4 och B2.5 i det aktuella avtalet.

EuroParking måste ha ett skriftligt tillstånd från DVLA för att kunna lämna uppgifter vidare till Transportstyrelsen på det sätt som krävs enligt upphandlingen. Svaret från DVLA den 15 november 2018 ger vid handen att DVLA inte givit eller har någon kännedom om något godkännande till EuroParking gällande sådan informationsöverföring från EuroParking till Transportstyrelsen. Dessutom har det skriftligen bekräftats att tillstånd för informationsöverföring till myndigheter utanför Storbritannien krävs och att processen är under utvärdering. Med beaktande härav pekar således allt på att EuroParking saknar nödvändigt skriftligt godkännande från DVLA för att kunna lämna uppgifter om brittiska fordonsägare vidare till Transportstyrelsen. Därmed kan EuroParking inte inhämta och leverera uppgifter avseende registrerade fordon i Storbritannien. Med anledning härav kan EuroParking alltså rätteligen endast garantera nio länder i Kategori A och B tillsammans och det obligatoriska kravet härom är därmed inte uppfyllt. Anbudet borde därmed ha förkastats.

Vidare har EuroParking offererat 8,95 kronor per fullgjort ärende oavsett land. För posterna fast pris per ärende för merarbete avsett land respektive timpris för tillkommande punktinsatser/tjänster har bolaget offererat noll kronor. I den efterfrågade tjänsten ingår bl.a. skyldighet att göra postavisering inom Europa upp till två gånger för den som inte betalar i tid. Endast portokostnaden för varje enskild sådan postavisering uppgår till mellan sju och nio kronor, beroende på var fordonsägaren är bosatt. Därutöver tillkommer identifieringskostnader gentemot utländska fordonsregister vid inhämtningar av ägaruppgifter, transaktionskostnad för bank- och kortbetalningar samt kostnader för kundsupport gentemot fordonsägare. Dessutom finns en direkt supportkostnad gentemot Transportstyrelsen som kund i form av att assistera den i utredningsarbete samt allmänna och löpande uppföljningsmöten. ParkTrade offererade 11,79 kronor per fullgjort ärende, vilket motsvarar den förväntade genomsnittliga självkostnaden för att hantera ett ärende. Till

saken hör också att EuroParking vid förgående upphandling lämnade anbudspriset 29,75 kronor på jämförbara grunder. Sammantaget är anbudet att anse som onormalt lågt.

Vidare framstår det som att EuroParking har baserat sitt anbudspris på att en hög andel av betalningsskyldiga fordonsägare kommer att identifieras via ett eget register. Transportstyrelsen anför nämligen att EuroParking kommer att använda databasen EPC Web Accounts, vilket beskrivs som en databas som sammanställs av bolaget där fordonsägare frivilligt kan registrera sina fordonsuppgifter. Enligt Transportstyrelsen har EuroParking angett att det nuvarande antalet registrerade brittiska fordonsägare i den egna databasen kommer att möjliggöra att mer än åttio procent av ärendena kommer att hanteras och betalas via den. Det anförda förklarar det låga anbudspriset och själva förfarandet står i strid mot punkterna 5.2.13 och 7.5.1 i upphandlingsdokumentet. Därutöver står ett användande av en egen databas som bygger på frivilliga registreringar i strid mot lagen (2004:629) om trängselskatt och lagen (2001:58) om vägtrafikregister. EuroParkings anbud borde således även ha förkastats med hänvisning till ett otillåtet användande av egen databas för identifiering av betalningsskyldiga fordonsägare och som möjliggör ett onormalt lågt anbudspris.

Transportstyrelsen

Enligt den information som EuroParking inkommit med är bolaget etablerat i England och Wales och det har haft tillgång till utdrag av registrerade uppgifter från DVLA sedan 2004. Det har inte varit möjligt för privata företag utanför Storbritannien att teckna avtal med DVLA, beroende på att DVLA sedan flera år kräver att företaget måste vara medlem av en i Storbritannien godkänd industriorganisation. EuroParking är sedan 2008 medlem av en sådan godkänd industriorganisation. Vidare har det enligt tidigare praxis inte varit möjligt att utan fordonsägarens eller DVLA:s godkännande överföra

dessa uppgifter till andra länder. Det har inneburit att all avisering av fordonsägare har skett från EuroParking i tidigare uppdrag. Genom införandet av dataskyddsförordningen har dock avtalet med DVLA förändrats så att uppgifter nu får överföras till myndigheter inom EU som uppfyller bestämmelserna i dataskyddsförordningen.

ParkTrade framför tvivel på att EuroParking kan garantera kravuppfyllnad. Detta baseras på ParkTrades egna erfarenheter och av kontakter med myndigheter i Storbritannien. Det bör förtydligas att det i upphandlingen inte uppställts något krav på att anbudsgivare ska inkomma med bevisning avseende angivna garanterade länder. Med anledning av aktuell överprövningsprocess har Transportstyrelsen dock tagit del av det avtal som EuroParking tecknat med DVLA. Av punkten B2 i avtalet framgår att data lämnas ut bland annat i syfte att på uppdrag av myndigheter inom EU ta in betalning för vägavgifter och broavgifter. Av punkten D4 i avtalet följer att DVLA måste godkänna eventuell överföring av information utanför EU. Detta ytterligare godkännande gäller alltså inte för data som överförs inom EU. Vidare ska framhållas att det aktuella kravet innebär att anbudsgivaren ska ange vilka länder som garanteras. Angivna åtaganden kommer att följas upp under avtalstiden och därvid kopplas till aktuella sanktioner om de inte uppfylls. Därutöver är den genomsnittliga lösningsgraden åttio procent, medan kravet för ett enskilt land är trettio procent. Sammantaget finns det inte anledning att anta att EuroParking inte kommer att uppfylla kravet på garanterade länder under avtalstiden.

Transportstyrelsen begärde en förklaring från EuroParking avseende de lämnade priserna för posterna merarbete respektive tillkommande punktinsatser/tjänster. Priset på 8,95 kronor per ärende bedömdes dock inte i sig vara onormalt lågt. Efter EuroParkings förklaring gjordes bedömningen att det saknades skäl att förkasta anbudet med hänvisning till att leverantören inte hade förklarat det låga priset på ett tillfredställande sätt. Vidare är skillnaden

mellan uppdraget 2014 och uppdraget 2018 att det nu finns möjlighet att använda frivilliga registreringar och att endast en databas tillåts för registrering av utländska fordonsägare. Detta möjliggör en högre andel av registreringar och en väsentligt mer kostnadseffektiv hantering än vad EuroParking antog i anbudet 2014. Vidare har utvecklingen sedan 2014 möjliggjort väsentliga kostnadseffektiviseringar. Vad ParkTrade anger om sin egen beräkning, sina egna kostnader och organisation m.m. är i sammanhanget inte styrande för hur marknaden ser ut. Sammantaget finns det inte anledning att anta att det lämnade priset är oseriöst eller att EuroParking inte kommer att kunna leverera i enlighet med anbudspriset.

Vidare är det viktigt att förstå att uppdraget består av olika delar. Leverantören ska inledningsvis identifiera betalningsskyldiga fordonsägare och sedan, efter Transportstyrelsens beslut om påförd skatt eller infrastrukturavgift, avisera och ta emot betalningen från den betalningsskyldige. Som ParkTrade anför är det inte tillåtet att använda en egen databas för att identifiera fordonsägare. Identifieringen ska ske via ett samarbete med aktuellt fordonsregister. EuroParking har samarbeten med fordonsregister i de länder som garanteras i anbudet, vilka kommer användas för identifiering av fordonsägare. EPC Web Accounts, som i nuläget används i Norge, är avsett att vara en direkt ersättning till nuvarande system EPASS24 som ägs av ParkTrade och som fungerar på samma sätt som den av EuroParking beskrivna lösningen. Syftet är alltså inte att använda de frivilliga registrerade uppgifterna för att identifiera fordonsägare. Transportstyrelsens bedömning är att användandet av WEB Accounts eller motsvarande EPASS24 inte står i strid mot lagen om vägtrafikregister eller lagen om trängselskatt. Det strider inte heller mot de krav som ställs i upphandlingen.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Rättslig reglering

I 20 kap. 6 § LOU anges att om den upphandlande myndigheten 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.

Enligt 4 kap. 1 § LOU ska upphandlande myndigheter behandla leverantörer på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt samt genomföra upphandlingar på ett öppet sätt. Vid upphandlingar ska vidare principerna om ömsesidigt erkännande och proportionalitet iakttas.

Av 16 kap 7 § LOU framgår att om ett anbud förefaller onormalt lågt, ska den upphandlande myndigheten begära att leverantörer förklarar det låga priset eller kostnaden. Myndigheten ska förkasta anbudet om leverantörer inte på ett tillfredställande sätt har förklarat det låga priset eller kostnaden.

Förvaltningsrättens bedömning

Av punkten 1.2 i upphandlingsdokumentet framgår att uppdraget som är föremål för den aktuella upphandlingen innebär att antagen leverantör – efter att Transportstyrelsen har urskilt ett utländskt fordon – ska identifiera betalningsskyldiga fordonsägare eller vid registrerat leasingförhållande identifiera innehavaren av fordonet samt ta fram adressuppgifter och klassificering av fordonet. Transportstyrelsen fattar efter identifiering beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift. Därefter ska leverantören avisera och ta emot betalningen. I uppdraget ingår även att hantera påminnelser med sanktionsavgift samt kundtjänstverksamhet.

ParkTrade har gjort gällande att EuroParking saknar rätt att lämna uppgifter från Storbritanniens fordonsregister till Transportstyrelsen på det sätt som krävs enligt upphandlingen. Med anledning härav borde den antagna leverantörens anbud enligt ParkTrade rätteligen ha förkastats på grund av att det obligatoriska kravet avseende minsta antalet garanterade länder inte är uppfyllt. Till stöd för talan i denna del har ParkTrade åberopat bl.a. skriftliga besked från myndigheter i Storbritannien.

Transportstyrelsen har framfört att EuroParking uppfyller kraven i upphandlingen och att det inte kommit fram skäl att anta att EuroParking inte kommer att uppfylla kravet på angivna garanterade länder under avtalstiden. Transportstyrelsen har gett in ett avtal mellan EuroParking och DVLA.

I punkten 5.3 i upphandlingsdokumentet anges att anbudsgivare ska ange vilka länder som garanteras, det vill säga för vilka länder som anbudsgivaren åtar sig att garantera avtalad lösningsgrad enligt avtalade villkor. I nämnda punkt anges vidare uttryckligen att det är ett obligatoriskt krav att anbudsgivare garanterar minst sex länder i kategori A och minst tio länder i Kategori A och B tillsammans.

Av punkterna 5.2.13 och 7.7.6 i upphandlingsdokumentet följer att leverantören ska leverera en lösningsgrad om minst trettio procent för varje enskilt land som garanteras i anbudet. Med lösningsgrad avses andelen av beslut om debitering aviserade genom leverantören som leder fram till betalning från fordonsägaren. Därutöver kan utläsas ur upphandlingsdokumentet att för det fall leverantören vid fullgörandet av avtalet avviker från kravet kan påföljder i form av vite eller uppsägning av avtalet under vissa förutsättningar aktualiseras.

Förvaltningsrätten konstaterar att det i upphandlingsdokumentet inte har uppställts något krav på att anbudsgivare i samband med anbudslämnandet

ska påvisa att det aktuella obligatoriska kravet avseende garanterade länder är uppfyllt. En upphandlande myndighet kan emellertid normalt inte bortse från att en anbudsgivare brister i uppfyllelse av ett obligatoriskt krav. En misstanke om eller ett påpekande från annan anbudsgivare att ett anbud inte uppfyller ett givet obligatoriskt krav kan därmed medföra att det finns skäl för myndigheten att kontrollera uppgiften i fråga (jfr Kammarrätten i Göteborgs mål 3162–3174-15). Den utvidgade utredningsskyldigheten gäller även om uppgifterna blivit kända först i samband med en överprövningsprocess.

Enligt förvaltningsrätten visar det som ParkTrade har åberopat i målet att DVLA iakttar en restriktivitet beträffande när uppgifter från fordonsregistret lämnas ut. Därutöver förefaller det som att det enligt det ingivna avtalet mellan EuroParking och DVLA krävs ett godkännande från DVLA för det fall uppgifter från fordonsregistret ska vidarebefordras till annan. I målet är det dock klarlagt att EuroParking har tillgång till aktuellt fordonsregister hos DVLA. EuroParking har alltså ett pågående samarbete med aktuellt fordonsregister i Storbritannien och det som kommit fram i målet ger enligt förvaltningsrätten, med beaktande av Transportstyrelsens invändningar, inte tillräckligt stöd för slutsatsen att EuroParking skulle vara helt förhindrat att föra vidare uppgifter från aktuellt fordonsregister på det sätt som krävs enligt upphandlingen. Det har således inte gjorts sannolikt att EuroParking brister i kravuppfyllelse på ett sådant sätt att det inte kommer att kunna garantera en avtalad lösningsgrad om trettio procent avseende ärenden om trängselskatt och infrastrukturavgift som är hänförliga till fordon registrerade inom Storbritannien. Vad ParkTrade har åberopat i denna del utgör således inte skäl för ingripande mot upphandlingen.

Av punkten 5.2.3 i upphandlingsdokumentet framgår att leverantören ska ha tillgång till eller ett pågående samarbete med fordonsregister i de länder som

garanteras i anbudet. Utifrån underlag från Transportstyrelsen ska leverantören identifiera fordonsuppgifter samt ägare eller innehavare av fordon. I punkten 7.5.1 i upphandlingsdokumentet anges att det inte får förekomma egna databaser som inte är uppdaterade eller inte hanteras i enlighet med gällande svensk lagstiftning, framför allt lagen om vägtrafikregister.

Enligt förvaltningsrätten har det inte kommit fram omständigheter som stödjer att EuroParking kommer att använda den egna databasen, EPC Web Accounts, för att identifiera ägare eller innehavare av fordon. Såvitt är upplyst i målet kommer användandet av EPC Web Accounts ske i samband med den delen av uppdraget som avser avisering och mottagande av betalning från ägare eller innehavare av fordon och alltså inte vid identifieringen. Det har således inte gjorts sannolikt att EuroParking kommer att använda databasen EPC Web Accounts på ett sådant sätt som står i strid mot lagen om vägtrafikregister, lagen om trängselskatt eller villkoren i upphandlingen.

Av punkten 6.1 i upphandlingsdokumentet framgår att anbudsgivarna har haft att lämna pris för tre angivna poster i) pris per fullgjort ärende ii) pris per ärende för merarbete iii) timpris för eventuellt tillkommande punktinsatser/tjänster.

EuroParking har offererat 8,95 kronor per fullgjort ärende och för de övriga två posterna har noll kronor offererats. I aktuellt fall har Transportstyrelsen ansett att EuroParkings offererade pris har förefallit vara onormalt lågt beträffande prissättningen av posterna pris per ärende för merarbete och timpris för eventuellt tillkommande punktinsatser/tjänster. På Transportstyrelsens begäran lämnade därför EuroParking en förklaring till offererat pris som av myndigheten bedömdes vara tillfredställande.

Enligt förvaltningsrätten ger EuroParkings lämnade förklaring en tillräckligt tillförlitlig motivering till varför anbudspriset kan offereras. EuroParking

har bl.a. redogjort för att det har lång erfarenhet av att ta fram ägaruppgifter om utländska fordonsägare, skicka aviseringar, ta emot betalningar samt följa upp obetalda ärende. Baserat på erfarenheten har EuroParking utvecklat system som kan hantera de flesta behoven alternativt snabbt bemöta behov som kan uppstå. Vidare har EuroParking anfört att det bedömt att endast mindre justeringar kommer att behövas beträffande aktuellt uppdrag och att de behov som Transportstyrelsen kan komma att ange helt eller delvis finns i existerande system. Som förvaltningsrätten ovan konstaterat har det inte heller i målet kommit fram omständigheter som visar att EuroParking skulle använda den egna databasen EPC Web Accounts vid identifiering av betalningsskyldiga fordonsägare i strid mot villkoren i upphandlingen eller lag. Allt sammantaget finner förvaltningsrätten att det som ParkTrade har anfört i målet inte ger ett tillräckligt stöd för slutsatsen att EuroParkings anbudspris är så lågt att det inte är allvarligt menat (jfr t.ex. EU-domstolens avgörande i mål C-599/10, *SAG ELV m.fl.*). EuroParkings förklaring uppfyller således kraven enligt 16 kap. 7 § LOU och det har därmed saknats skäl för Transportstyrelsen att förkasta anbudet på denna grund.

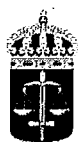
Sammantaget finner förvaltningsrätten att det inte finns skäl för ingripande mot upphandlingen enligt 20 kap. 6 § LOU utifrån vad ParkTrade har anfört. Ansökan ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Information om hur man överklagar finns i bilaga 1 (FR-05).

Magnus Wickström
rådman

Föredragande har varit Robert Larsson.



SVERIGES DOMSTOLAR

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Den som vill överklaga kammarrättens avgörande ska skriva till Högsta förvaltningsdomstolen. Skrivelsen ställs alltså till Högsta förvaltningsdomstolen *men ska skickas eller lämnas till kammarrätten*.

Överklagandet ska ha kommit in till kammarrätten *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 överklagande för det allmänna räknas dock från den dag beslutet meddelades.

Om sista dagen för överklagande infaller på en lördag, söndag eller helgdag, midsommar-, jul- eller nyårsafton, räcker det att skrivelsen kommer in nästa vardag (söndagsregeln).

För att ett överklagande ska kunna tas upp i Högsta förvaltningsdomstolen krävs att prövningstillstånd meddelas. Högsta förvaltningsdomstolen lämnar prövningstillstånd om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas eller om det finns synnerliga skäl till sådan prövning, såsom att det finns grund för resning eller att målets utgång i kammarrätten uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Om prövningstillstånd inte meddelas står kammarrättens beslut fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Högsta förvaltningsdomstolen varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

I mål om överprövning enligt lagen (2011:1029) om om upphandling på försvars- och Säkerhetsområdet, lagen (2016:1145) om offentlig upphandling, lagen (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna eller lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner får avtal slutas innan tiden för överklagande av rättens dom eller beslut har löpt ut. Vanligtvis får, då kammarrätten inte har fattat något interimistiskt beslut om att upphandlingen inte får avslutas, avtal slutas omedelbart. I de fall där kammarrätten har fattat ett interimistiskt beslut om att upphandlingen inte får avslutas, får avtal slutas när tio dagar har gått från det att rätten avgjort målet eller upphävt det interimistiska beslutet. Vid beräkningen av de tio dagarna gäller söndagsregeln. Ett överklagande av rättens avgörande får inte prövas sedan avtal har slutits. Fullständig information finns i 16:e eller 20:e kapitlet i de ovan angivna lagarna.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla följande uppgifter;

1. den klagandes namn, person-/organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer till bostaden och mobiltelefon. 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 klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-postadress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges. Om någon person- eller adressuppgift ändras är det viktigt att anmälan snarast görs till Högsta förvaltningsdomstolen
2. det beslut som överklagas med uppgift om kammarrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet
3. de skäl som klaganden vill åberopa för sin begäran om att få prövningstillstånd
4. den ändring av kammarrättens beslut som klaganden vill få till stånd och skälen för detta
5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.