



FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN
 Enhet 2
 Ann-Louice Jonsson

DOM
 2012-07-09
 Meddelad i
 Falun

Mål nr
 2662-11

KLAGANDE

World Wide Air, 556722-5403
 Box 436
 901 09 Umeå

Ombud: Johnny Bäck
 c/o DKCO Advokatbyrå Ab
 Pb 236
 AX-22101 Mariehamn
 Åland

KONKURRENSVERKET	
2012-07-11	
Avd	
Dnr	
Doss	Aktbil

MOTPART

Trafikverket
 781 89 Borlänge

Ombud: Anders Ljungberg och Helena Kers
 Trafikverket
 781 89 Borlänge

ÖVERKLAGAT BESLUT

Trafikverkets beslut den 9 juni 2011, ärendenummer TRV 2010/102590

SAKEN

Överklagande av tilldelningsbeslut i mål om offentligt anbudsförfarande rörande lufttrafik

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår överklagandet.

Förvaltningsrätten avslår yrkandet om ersättning för rättegångskostnader.

Förvaltningsrättens interimistiska beslut den 23 juni 2011 upphör härmed att gälla.

Dok.Id 61723

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 45	Kullen 4	023-383 00 00	023-383 00 80	måndag – fredag
S-791 21 Falun		E-post: forvaltningsrattenifalun@dom.se		08:00-12:00 13:00-16:00

BAKGRUND

Trafikverket har genomfört ett offentligt anbudsförfarande enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (förordningen) beträffande flygtrafik på linjerna Arlanda – Arvidsjaur, - Lycksele, - Vilhelmina, - Hemavan och Gällivare (TRV 2010/102590). Trafikverket beslutade den 9 juni 2011 att tilldela NextJet AB (NextJet) avtal om regelbunden flygtrafik på dessa linjer. Sedan World Wide Air AB (WWA) överklagat beslutet och förvaltningsrätten meddelat interimistiskt beslut i målet, beslutade Trafikverket den 31 januari 2012 att avbryta det offentliga anbudsförfarandet. WWA överklagade avbrytandebeslutet och förvaltningsrätten har i dom denna dag beslutat att upphäva Trafikverkets avbrytandebeslut (mål nr 737-12). Vid dessa omständigheter och med beaktande av vad Högsta förvaltningsdomstolen uttalat i mål nr 5074-11 föreligger enligt förvaltningsrättens mening förutsättningar för att pröva WWA:s överklagande av Trafikverkets tilldelningsbeslut den 9 juni 2011.

YRKANDEN M.M.

WWA yrkar att Trafikverkets tilldelningsbeslut ska rättas på så sätt att anbudet från NextJet förkastas då det utgör ett orent anbud och inte uppfyller förfrågningsunderlagets skullkrav gällande tidtabell och flygstolar. WWA:s anbud, som ligger näst bäst, ska då antas. WWA yrkar även att anbudet från DAT (Danish Air Transport AS, förvaltningsrättens anmärkning) ska förkastas på den grunden att DAT:s anbud inte uppfyller förfrågningsunderlagets krav på undertecknande. WWA yrkar vidare att Trafikverket ska förpliktigas att betala WWA:s rättegångskostnader om 6 500 euro exklusive mervärdesskatt. WWA anför i korthet följande. Trafikverket har inte iakttagit sin utredningsskyldighet och har inte heller gjort en objektiv anbudsprövning. Trafikverkets förfarande strider mot likabehandlings- och transparensprincipen och agerandet strider mot förordningens

krav och medför ett otillbörligt gynnande av NextJet. WWA har lidit skada till följd av Trafikverkets förfarande.

Trafikverket bestrider bifall till överklagandet och anför i korthet följande. Anbudsurvalet har skett i enlighet med både artikel 17 punkt 7 och 8 i förordningen, de grundläggande gemenskapsrättsliga principerna som gäller för tilldelning av tjänstekoncession och allmänna förvaltningsrättsliga principer. NextJet:s anbud uppfyller skullkraven avseende tidtabell och flygstolar och även DAT:s anbud uppfyller förfrågningsunderlagets krav på undertecknande.

FÖRFRÅGNINGSUNDERLAGET

Anbudsinbjudan

I anbudsinbjudan anges att anbudet ska undertecknas av person som är behörig att företräda anbudsgivaren (2.4.1). Under huvudrubriken "Anbudets innehåll" (2.4.2) anges bl.a. följande. Anbudsgivare ska skriftligen intyga att villkoren i bilagorna Avtalsförlaga respektive Kravspecifikation accepteras (p. 10). Anbudsgivare ska, i enlighet med bilagan Kravspecifikation, i anbudet redovisa följande uppgifter. Anbudsgivare ska för varje deluppdrag som anbudet avser ange flygplanstyp(er), stolskapacitet per kalenderår, antal turer per kalenderår, tidtabell, [...]. Om anbudsgivaren avser använda olika flygplanstyper med olika stolskapacitet i ett deluppdrag ska anbudsgivaren ange i vilken omfattning på årsbasis som respektive flygplanstyp ska användas. [...] (p. 11). Om anbudsgivare avser utföra deluppdrag med mellanlandning eller förlängd flygsträcka till ort som inte omfattas av det här anbudsförfarandet ska anbudsgivaren ange hur det säkerställs att det i enlighet med kraven i bilaga Kravspecifikation på samtliga turer fram till avgång finns flygstolar att boka till och från ort som omfattas av det här anbudsförfarandet (p. 18).

Under rubriken "Prövning av anbud" (2.8.3) anges att anbud som inte uppfyller de krav som ställts kommer att förkastas och att anbud som innehåller reservationer mot framställda krav kan komma att resultera i att anbudsgivare inte anses uppfylla kravet/kraven i fråga.

Kravspecifikationen

Under rubriken "Beräkning av produktion av turer och sittplatser" (4.6) anges följande. För samslingade deluppdrag som omfattas av det här anbudsförfarandet och som utförs så att mellanlandning sker i bägge riktningarna ska antalet producerade flygstolar minst uppgå till summan av kraven på de ingående deluppdragen. För deluppdrag som utförs med mellanlandning på ort som inte omfattas av trafikplikt gäller att produktion av flygstolar till fullgörande av trafikåtagandet ska beräknas genom att den totala produktionen av flygstolar minskas med det antal flygstolar som sålts till och från den ort där mellanlandning sker.

Under rubriken "Mellanlandningar och förlängd flygsträcka" (4.7) anges följande. En anbudsgivare kan planera att utföra deluppdrag med mellanlandning på [...] orter till vilka trafik inte är föremål för detta anbudsförfarande. Sådana mellanlandningar [...] är inte en del av en operatören trafikåtagande, och det står operatören fritt att upphöra med mellanlandningen eller förlängningen av flygsträckan. Om anbudsgivaren planerar att utföra deluppdrag med mellanlandning på orter till vilka trafik inte är föremål för detta anbudsförfarande får en sådan mellanlandning endast ske på orterna Kramfors, Mora eller Storuman. Om anbudsgivaren under avtalsperioden mellanlandar på [...] en ort som inte omfattas av detta anbudsförfarande ska anbudsgivaren säkerställa att det i enlighet med kraven för deluppdraget på samtliga turer fram till avgång finns flygstolar att boka till och från ort som omfattas av det här anbudsförfarandet.

Arvidsjaur – Stockholm/Arlanda (Underbilaga 1.1)

Minst 52 000 flygstolar ska erbjudas Arvidsjaur – Stockholm tur och retur per kalenderår (p.1). Minst 1 226 enkelturer ska produceras på kalenderår (p.2). På sträckan ska följande tidtabell on/off block gälla förmiddag (p.8):

måndag – fredag

- Avgång från Arvidsjaur ska, för en morgontur tidigast ske klockan 06.00
- Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30

- Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
- Ankomst till Arvidsjaur ska senast ske klockan 11.55

Gällivare – Stockholm/Arlanda (Underbilaga 1.2)

Minst 68 000 flygstolar ska erbjudas Gällivare – Stockholm tur och retur per kalenderår (p.1). Minst 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår (p.2). På sträckan ska följande tidtabell on/off block gälla förmiddag (p.7):

måndag – fredag

- Avgång från Gällivare ska, för en morgontur tidigast ske klockan 06.00
- Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30

- Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
- Ankomst till Gällivare ska senast ske klockan 11.55

Hemavan – Stockholm/Arlanda (Underbilaga 1.4)

Minst 25 000 flygstolar ska erbjudas Hemavan – Stockholm tur och retur per kalenderår (p.1). Minst 900 enkelturer ska produceras per kalenderår (p.2).

Lycksele – Stockholm/Arlanda (Underbilaga 1.5)

Minst 40 000 flygstolar ska erbjudas Lycksele – Stockholm tur och retur per kalenderår (p.1). Minst 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår (p.2). På sträckan ska följande tidtabell on/off block gälla förmiddag (p.7):

måndag – fredag

- Avgång från Lycksele ska, för en morgontur tidigast ske klockan 06.40
- Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30

- Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
- Ankomst till Lycksele ska senast ske klockan 11.05

Vilhelmina – Stockholm/Arlanda (Underbilaga 1.8)

Minst 24 000 flygstolar ska erbjudas Vilhelmina – Stockholm tur och retur per kalenderår (p.1). Minst 1 122 enkelturer ska produceras per kalenderår (p.2). På sträckan ska följande tidtabell on/off block gälla förmiddag (p.7):

måndag – fredag

- Avgång från Vilhelmina ska, för en morgontur tidigast ske klockan 06.40
- Ankomst till Arlanda ska för en morgontur senast ske klockan 08.30

- Avgång för morgontur från Arlanda ska senast ske klockan 09.15
- Ankomst till Vilhelmina ska senast ske klockan 11.05

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Obligatoriska krav gällande tidtabeller/flygtider

WWA gör gällande att NextJet inte uppfyller vissa skallkrav i förfrågningsunderlaget gällande flygtider. Bolaget anför i denna del i huvudsak följande. Enligt kravspecifikationen (underbilaga 1.8 p. 7) ska flygtiden Vilhelmina – Arlanda som längst uppgå till 1 timme och 50 minuter. I NextJet:s anbud anges flygtiden till 2 timmar och 10 minuter på flyglinjen Arvidsjaur – Arlanda (via Lycksele). Flyglinjen Vilhelmina – Lycksele – Arlanda är 28 kilometer kortare, vilket i sig betingar en flygtid på 3 minuter. Mot den bakgrunden kommer den verkliga flygtiden på sträckan Vilhelmina – Lycksele – Arlanda således att uppgå till 2 timmar och 7 minuter, vilket betyder att NextJet inte uppfyller detta krav. Enligt Rikstrafikens utredning ”Flyg i norr” uppgår flygtiden för sträckan Vilhelmina - Arlanda (via Lycksele) till mellan 2 timmar och 5 minuter och 2 timmar och 10 minuter med en flygplanstyp som dessutom är snabbare än den som NextJet kommer att trafikera aktuell linje med. Enligt PPM (Pilot Planning System), vilket används av nästan samtliga flygbolag, uppgår ren flygtid för sträckan Vilhelmina - Lycksele till 25 minuter och Lycksele - Arlanda till 1 timme och 19 minuter. Till detta kommer minst 25 minuter på mark

vid start och landning, vilket medför en sammantagen flygtid som ligger långt utöver vad som är tillåtet enligt förfrågningsunderlaget.

NextJet:s anbud uppfyller inte heller skullkravet gällande flygtid för linjen Gällivare – Arlanda, vilken enligt kravspecifikationen (underbilaga 1.2 p. 7) ska uppgå till längst 2 timmar och 30 minuter (2 timmar och 40 minuter i motsatt färdriktning). NextJet har lämnat anbud på sträckan Gällivare – Arlanda med en mellanlandning i Kramfors (deluppdrag 2). Enligt vedertagna beräkningsmodeller kan den tillåtna flygtiden inte uppnås av NextJet på denna flygsträcka. NextJet, som under tidigare period har trafikerat den aktuella sträckan med en mellanlandning i Kramfors, har hitintills inte heller uppfyllt Trafikverkets krav gällande flygtid.

NextJet bör inte medges att skriva in flygtider godtyckligt i tidtabellen, utan ställda krav ska även kunna realiseras. Trafikverket, som måste anses ha kunskap om den tid som krävs för att flyga de ifrågavarande sträckorna, borde ha prövat i fall de uppgifter som NextJet angett i anbudet om tidtabeller kan tillämpas i praktiken utifrån de praktiska förhållandena som råder. Trafikverket har i vart fall en skyldighet att beakta de uppgifter och brister i NextJet:s anbud som blivit kända under överprövningsprocessen. Trafikverket kan inte anses vara i god tro vad gäller NextJet:s uppfyllelse av tidtabellskraven. Den omständigheten att Trafikverket i det nya anbuds-förfarandet rörande samma flyglinjer (ärendenummer TRV 2011/76519, förvaltningsrättens anmärkning) lagt in ett krav på driftfärdplan styrker enligt WWA:s mening påståendet att NextJet:s anbud inte uppfyller skullkraven gällande flygtider.

Trafikverket gör å sin sida gällande att NextJet uppfyller kraven på flygtider och tidtabeller och anför i denna del i huvudsak följande. I NextJet:s anbud och angivna tidtabeller framgår inte annat än att kraven på tidtabell i förfrågningsunderlaget (underbilaga 1.8 p. 7 och underbilaga 1.2 p. 7 i

kravspecifikationen) kan och kommer att uppfyllas. Av NextJet:s angivna tidtabell för linjen Arvidsjaur- Lycksele - Arlanda framgår inte när planet anländer Lycksele eller hur lång stopptid som ingår i den totala flygtiden på 2 timmar och 10 minuter. Det går därför inte att beräkna flygtiden för linjen Vilhelmina – Lycksele – Arlanda på det sätt WWA gör gällande. Enligt statistik från Arvidsjaur's flygplats framgår vidare att flera turer på sträckan Arlanda – Lycksele – Arvidsjaur har flugits på 1 timme och 50 minuter - 1 timme och 55 minuter av NextJet med flygplanstypen ATP. Den kortare sträckan Vilhelmina – Lycksele – Arlanda kan därmed flygas på i vart fall samma tid. NextJet flyger för närvarande sträckan Gällivare – Kramfors – Arlanda på 2 timmar och 10 minuter. Majoriteten av alla turer flygs enligt tidtabell och vid det fåtal fall detta inte sker utgår vite enligt avtalet. Det saknas skäl för Trafikverket att ifrågasätta de uppgifter om tidtabell som NextJet har lämnat. De krav som ställs i detta hänseende har dessutom karaktären av särskilda kontraktsvillkor i den meningen att de ska bekräftas av anbudsgivaren, men måste uppfyllas först när uppdraget ska genomföras. Då NextJet i sitt anbud har bekräftat att kraven är uppfylla förutsätts att bolaget inför uppdragets genomförande vidtar de åtgärder som krävs för att säkerställa genomförandet enligt de villkor som anges i förfrågningsunderlaget.

Förvaltningsrätten anser inledningsvis att det av förfrågningsunderlaget klart och tydligt framgår vilka tidtabeller som ska gälla för respektive sträcka som ingår i anbudsförfarandet. NextJet – som har lämnat ett kombinationsanbud i samslingat utförande - har till sitt anbud bifogat en tidtabell för varje deluppdrag som omfattas av anbudet. Förvaltningsrätten konstaterar att NextJet – för de sträckor som omfattas av dess anbud - har angett tidtabeller som samtliga ligger inom de tidsramar som anges i förfrågningsunderlaget (jfr. underbilagorna till kravspecifikationen). Trafikverket har i förfrågningsunderlaget inte ställt upp något krav på att lämnade uppgifter om angivna flygtider därutöver ska styrkas av anbudsgivaren på nå-

got sätt. De uppgifter som WWA framfört i målet gällande bl.a. beräknade flygtider medför enligt förvaltningsrättens mening inte att det funnits anledning för Trafikverket att ifrågasätta riktigheten i de uppgifter som NextJet lämnat i nu aktuella delar. Förvaltningsrätten anser att Trafikverket uppfyllt sin undersökningsplikt genom att vid anbudsprövningen jämföra de flygtider/tidtabeller som NextJet angivit i anbudet med vad som anges i berörda delar i förfrågningsunderlaget. Den omständigheten att Trafikverket i förfrågningsunderlaget angett att anbudsgivare i anbudet skriftligen ska intyga att villkoren i bilagorna Avtalsförlaga respektive Kravspecifikation accepteras, talar enligt förvaltningsrättens mening även för att de krav som ställs i detta hänseende snarast är av kontraktuell karaktär än obligatoriska krav kopplade till själva anbudsgivningen. Förvaltningsrätten anser sammanfattningsvis att NextJet:s anbud uppfyller de krav som ställs i förfrågningsunderlaget på tidtabeller/flygtider. Vad som framkommit i målet visar enligt förvaltningsrättens mening inte att Trafikverket har agerat i strid med förordningen eller att Trafikverkets förfarande vid anbudsprövningen inneburit att de grundläggande unionsrättsliga principerna om transparens och likabehandling överträtts. Att Trafikverket lagt in krav på driftfärdsplan i en ny upphandling föranleder inte en annan bedömning.

Obligatoriska krav gällande antal flygstolar

WWA gör gällande att NextJet:s anbud borde ha förkastats då det inte uppfyller vissa skallkrav i förfrågningsunderlaget gällande antalet flygstolar. WWA anför i denna del i huvudsak följande. Enligt kravspecifikationen (underbilaga 1.5 p. 1) ska flygoperatör producera minst 40 000 flygstolar på sträckan Lycksele - Arlanda. Mot bakgrund av vad som anges i anbudsinjudan och med tanke på att flygstolskapaciteten bör fördelas proportionerligt mellan orter med trafikplikt, kommer NextJet endast att producera 32 333 flygstolar på sträckan Lycksele – Arlanda. Oavsett hur flygstolarna fördelas mellan orterna Arvidsjaur, Lycksele, Vilhelmina och Arlanda, uppfyller NextJet inte skallkraven vid en faktisk beräkning.

NextJet uppfyller inte heller kravet på flygstolar på sträckan Hemavan – Arlanda (underbilaga 1.4). På sträckan Gällivare – Arlanda har NextJet angivit att man ska producera 76 296 flygstolar, vilket är ett överskott om 8 296 flygstolar i förhållande till de 68 000 flygstolar som krävs enligt förfrågningsunderlaget (underbilaga 1.2 p. 1). NextJet har inte beskrivit hur man garanterar att minst 68 000 flygstolar på denna sträcka ska erbjudas då flygningarna går via Kramfors (jfr. anbudsinbjudan 2.4.2 punkten 18). Under år 2010 hade Kramfors 21 618 resenärer. Enligt vad som anges i förfrågningsunderlaget ska produktionen av flygstolar beräknas genom att den totala produktionen av flygstolar minskas med det antal flygstolar som sålts till och från den ort där mellanlandning sker (kravspecifikationen punkten 4.6). Detta innebär att NextJet i praktiken kommer att producera endast 54 678 flygstolar på sträckan Gällivare - Arlanda (76 296 – 21 618), vilket inte uppfyller det aktuella skullkravet. Även om NextJet inte har någon skyldighet att producera flygstolar från Kramfors, måste man visa att antalet producerade flygstolar på varje avgång mellan Gällivare – Arlanda säkerställs. NextJet uppfyller inte kraven i anbudsinbjudan (2.4.2 punkterna 11 och 18) då det inte finns någon redogörelse för hur många flygstolar som är vigda för resande från Gällivare. Den omständigheten att NextJet vid behov lägger in fler turer för att uppfylla de årliga kapacitetskraven visar att kravet på säkerställd stolskapacitet från trafikpliktsorten Gällivare inte är uppfyllt.

Anbud där producerad stolskapacitet inte går att fastställa ”utan beror på hur man räknar” utgör ett orent anbud som ovillkorligt ska förkastas. Det strider mot likabehandlingsprincipen att låta NextJet vid behov komplettera sitt anbud med eventuella tilläggsflyg för att uppnå kraven i förfrågningsunderlaget. NextJet har otillbörligen gynnats och andra anbudsgivare diskriminerats.

Trafikverket gör å sin sida gällande att NextJet uppfyller kraven på producerade flygstolar och anför i denna del i huvudsak följande. Av förfrågningsunderlaget framgår tydligt att trafiken ska leva upp till de krav som ställs och att dessa kan uppfyllas på olika sätt. Det är således inte fråga om ett utförande som är reglerat i detalj. Syftet med att i anbuden begära uppgifter om bl.a. stolsproduktion är framförallt att företaget ska visa att det har förstått trafikuppdragets karaktär och omfattning. Trafikverket har även försäkrat sig om kravens uppfyllande genom att anbudsgivaren förbehållslost ska förklara sin acceptans av kravspecifikation och avtalsförlaga.

NextJet uppfyller kraven på flygstolsproduktion för samtliga sträckor som de har lämnat anbud på. Det som är relevant i förfrågningsunderlag, kravspecifikation och avtalsförlaga är att anbudsgivaren i anbudet har bekräftat att den planerade *trafiken* uppfyller de krav som ställs beträffande erbjudna flygstolar per kalenderår. Kramfors är en flygplats som enligt kravspecifikationen får användas för mellanlandning på sträckan Gällivare – Arlanda. Det finns emellertid inga förpliktelser att trafikera Kramfors och således inte heller några normkrav såsom stolsproduktion för sträckan Kramfors – Arlanda. NextJet behöver därmed inte heller ange hur många flygstolar som kommer produceras på den sträckan, utan det är tillfyllest att ange antalet producerade flygstolar per kalenderår för sträckan Gällivare - Arlanda. Den avräkning som anges i förfrågningsunderlaget (4.6 i kravspecifikationen) är vad NextJet ska förhålla sig till när de kontrollerar att de uppfyller stolsåtagandet vid genomförandet av trafikplikten. För samslingade deluppdrag finns inget krav på att flygstolar ska fördelas proportionellt eller på annat sätt på de delsträckor som ingår i samslingningen. Det enda kravet är att summan av minsta antal flygstolar på de ingående delsträckorna ska produceras (4.6 kravspecifikationen).

Förvaltningsrätten gör följande bedömning. NextJet har lämnat anbud på bl.a. deluppdragen Arvidsjaur – Arlanda samt Lycksele – Arlanda i samslingat utförande. NextJet har vidare lämnat anbud på deluppdraget Gälli-

vare - Arlanda (där mellanlandning kommer att ske i Kramfors) samt deluppdragen Hemavan – Arlanda och Vilhelmina – Arlanda i samslingat utförande. I NextJet:s anbud anges att minst 1 226 turer och 52 000 flygstolar kommer att produceras årligen mellan Arvidsjaur – Arlanda, 1 222 turer och 40 000 flygstolar mellan Lycksele – Arlanda, minst 1 122 turer och 68 000 flygstolar mellan Gällivare – Arlanda, minst 1 122 turer och 24 000 flygstolar mellan Vilhelmina – Arlanda samt 900 enkelturer och 25 000 flygstolar mellan Hemavan – Arlanda. I bilaga 7 ”Stolar och Turer” i NextJet:s anbud anges de flygplanstyper som kommer att användas samt i vilken utsträckning. I Bilaga 7 anges vidare mer precist det antal flygstolar som kommer att produceras på respektive sträcka utifrån flygplanstyp och turtäthet.

Förvaltningsrätten konstaterar att NextJet:s uppgifter i anbudet och tillhörande Bilaga 7 gällande antal turer och producerade flygstolar per kalenderår ligger inom ramen för vad som efterfrågas för respektive deluppdrag i förfrågningsunderlaget (jfr. underbilagorna till kravspecifikationen). Vidare kan konstateras, utifrån de uppgifter om producerade flygstolar som NextJet lämnat i anbudet, att NextJet uppfyller förfrågningsunderlagets krav på att antalet producerade flygstolar minst ska uppgå till summan av kraven på de ingående deluppdragen i de fall anbudet avser samslingade deluppdrag som omfattas av anbudsförandet och som utförs så att mellanlandning sker i bägge riktningarna (jfr. 4.6 kravspecifikationen). Enligt förvaltningsrättens mening får NextJet – som i anbudet angett att fler turer kommer att produceras om behov finns med hänsyn till stolskravet på sträckan Gällivare – Arlanda - anses ha lämnat tillräckliga uppgifter i förhållande till vad som efterfrågas i förfrågningsunderlaget (jfr. anbudsinbjudan 2.4.2 punkten 18). Trafikverket har i förfrågningsunderlaget inte ställt upp något krav på att lämnade uppgifter om flygstolskapacitet därutöver ska styrkas av anbudsgivaren på något sätt. Enligt förvaltningsrättens mening har det inte funnits anledning för Trafikverket att ifrågasätta riktig-

heten av de uppgifter som NextJet lämnat i nu aktuella delar. Förvaltningsrätten anser att Trafikverket uppfyllt sin undersökningsplikt genom att vid anbudsprövningen jämföra de uppgifter om antal turer och stolskapacitet som NextJet angivit i anbudet med vad som anges i berörda delar i förfrågningsunderlaget. Förvaltningsrätten anser sammanfattningsvis att NextJet:s anbud uppfyller de krav som ställs i förfrågningsunderlaget på antal flygstolar. Vad som framkommit i målet visar enligt förvaltningsrättens mening inte att Trafikverket har agerat i strid med förordningen eller att Trafikverkets förfarande vid anbudsprövningen inneburit att de grundläggande unionsrättsliga principerna om transparens och likabehandling överträtts.

Anbudet från DAT

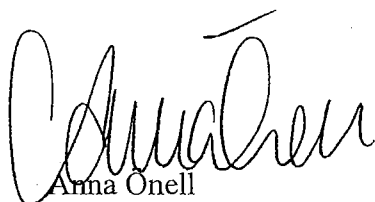
WWA gör gällande att anbudet från DAT borde ha förkastats då endast bilagorna 4 och 5 är undertecknade, vilket inte kan anses som ett undertecknande av själva anbudet. WWA påpekar i denna del att samtliga bilagor i anbudet är undertecknade på något sätt, varför det inte går att härleda att en viss undertecknad bilaga även avser ett godkännande av hela anbudet.

Av förfrågningsunderlaget framgår att Trafikverket har ställt som krav att anbudet ska undertecknas av person som är behörig att företräda anbudsgivaren (anbudsinbjudan 2.4.1). Förvaltningsrätten konstaterar att DAT:s anbud är undertecknat av verkställande direktören på bilaga 4 (Förberedelseplan) och bilaga 5 (Samverkansplan). Av förfrågningsunderlaget (kravspecifikationen punkt 2 och 3) framgår att anbudsgivaren ska upprätta en förberedelseplan respektive samverkansplan. Då undertecknandet således har skett på handlingar som ovillkorligen ska ingå i anbudet, anser förvaltningsrätten att det ifrågavarande kravet på undertecknande är uppfyllt.

Rättegångskostnader

Några regler om fördelning av rättegångskostnader finns inte i förvaltningsprocesslagen (1971:291). Huvudregeln i förvaltningsprocessen är att vardera parten bär sina egna kostnader, såvitt annat inte är särskilt föreskrivet. Någon laglig grund eller andra skäl för avsteg från denna princip föreligger enligt förvaltningsrätten inte i förevarande mål. WWA:s yrkande om ersättning för rättegångskostnader ska därför avslås.

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



Anna Onell

rådman