



Klagenemnda for offentlige anskaffelser

Saken gjelder: Avvisning av tilbud. De grunnleggende prinsippene i § 4.

Innklagede kunngjorde en konkurranse med forhandling for anskaffelse av tjenestekontrakt for drift av forplassene på fem lufthavner. Klagers anførsler om at det ikke var adgang til å avvise klager som følge av vesentlige avvik, og at det var brudd på likebehandlingsprinsippet, førte ikke frem.

Klagenemndas avgjørelse 8. august 2026 i sak 2025/1396

Klager: Dopago ApS

Innklaget: Avinor AS

Klagenemndas medlemmer: Bjørn Berg, Hallgrim Fagervold og Sverre Nyhus

Bakgrunn:

- (1) Avinor AS (heretter *innklagede*) kunngjorde 11. februar 2025 en konkurranse med forhandling for anskaffelse av tjenestekontrakt for drift av forplassene på Oslo lufthavn, Bergen lufthavn, Stavanger lufthavn, Trondheim lufthavn og Tromsø lufthavn. Anskaffelsens verdi var estimert til 80 til 90 millioner kroner ekskl. mva. Frist for levering av forespørsel om deltakelse var 17. mars 2025 og tilbudsfrist var 11. april 2025.
- (2) Forplassene var i konkurransegrunnlaget punkt 1.1.3 nærmere beskrevet som særskilt tilrettelagte områder foran terminal for utvalgte og forhåndsdefinerte brukergrupper. Videre fremgikk:

«For å kunne ivareta behovet for en sikker, effektiv, stabil trafikkavvikling, rapportering og innkreving av passeringsavgift, har Avinor behov for en tjenestetilbyder som kan ta et totalansvar for drift av forplassen på den enkelt[e] lufthavn. Med drift menes adgangsstyring, fremkalling fra depot og rapportering av trafikk samt innkreving av passeringsavgifter etter retningslinjer som fastsettes av Avinor.»
- (3) Tildelingskriteriene var «Pris», vektet 40 prosent og «Kvalitet», vektet 60 prosent. Kvalitet skulle vurderes ut fra besvarelse av Vedlegg C «Virksomhetsplan».
- (4) I vedlegg A til konkurransegrunnlaget var det tegninger og dokumentasjon for forplassene. Det fremgikk her at hvis leverandørene skulle ønske å overta eksisterende utstyr fra dagens operatør, måtte dette avtales særskilt uten innklagedes medvirkning.
- (5) I punkt 3 i vedlegg A var det angitt en ansvarsmatrise. Under følger et utdrag av ansvarsfordelingen som er relevant for denne saken:

Postadresse:
Postboks 511 Sentrum
5805 Bergen

Besøksadresse:
Zander Kaaes gate 7
5015 Bergen

Telefon: +47 55 19 30 00 post@knse.no

Tjeneste område	Tjeneste	Leverandør	Oppdragsgiver
Adgangs kontroll	Bomsystem	Etablering, drift og vedlikehold av bomsystemet. Registrering av alle passeringer og alle brukergrupper. Håndtere irregulære hendelser (IRR)	Fremføring av nettverk og strøm til eksisterende bompasseringspunkter. Inkluderer vedlikehold av elektroavtale. Avinor IT Partner leverer nettverk i henhold til gjeldende priser. Strøm dekkes av Avinor. Hvilke brukergrupper som gis adgang til forplass fastsettes av Avinor.
Fremkalling	Fremkalling av taxi fra depot	Etablering, drift og vedlikehold av fremkallingssystemet for taxi. Registrering av alle passeringer. Håndtere irregulære hendelser (IRR). Fremkallingssystemet skal ivareta krav om universell utforming, slik at det er tilgjengelig for alle brukere, uavhengig av funksjonsevne. Dette er viktig for å sikre at tjenesten oppfyller de til enhver tid gjeldende lover og forskrifter, inkludert likestillings- og diskrimineringsloven og tilhørende forskrifter om universell utforming av IKT.	Fremføring av nettverk & strøm til forplass. Inkluderer vedlikehold av elektronavtale. IT Partner leverer nettverk. Strøm dekkes av Avinor. Regler for fremkalling og trafikkavvikling taxi skal godkjennes av Avinor.
Fremkalling	Fremkalling buss fra depot	Overta eksisterende leverandøravtale (Trivector). Etablering, drift og vedlikehold av fremkallingssystemet for buss. Registrering av alle passeringer. Håndtere irregulære hendelser (IRR)	Fremføring av nettverk & strøm til forplass. Inkluderer vedlikehold av elektroavtale. IT Partner leverer nettverk. Strøm dekkes av Avinor. Regler for fremkalling og trafikkavvikling skal godkjennes av Avinor.
Administrasjon	Arealdisponering oppstillingsplasser	Kommunisere gjeldende oppstillingsplasser og arealdisponering til alle brukergrupper.	All arealdisponering på forplass er Avinors ansvar.

- (6) I vedlegg C «*virksomhetsplan*» hadde innklagede oppstilt tre kategorier krav:

S-krav	Krav som skal oppfylles under kontrakten, men hvor det ikke er påkrevd med noen besvarelse fra Leverandør.
E-krav	Krav hvor Leverandørs besvarelse legges til grunn for evalueringen.
I-krav	Oppdragsgiver ber om mer utfyllende informasjon fra Leverandør, men der besvarelsen ikke vil inngå som en del av evalueringen.

- (7) Det fremgikk videre at ingen av kravene var å anse som «*absolutte krav*» eller «*minstekrav*» i anskaffelsesrettslig forstand, med mindre noe annet var angitt spesifikt i kravet. Og videre: «*Kravene til dato for oppstart, oppetid på adgangskontrollsystem, fremkallingssystem for taxi og buss, er her å anse som absolutte og markert med S*.*»
- (8) I punkt 3.1 «*Konsept*» fremgikk det at tjenesten omfattet total drift av forplassen, og at dette omfattet adgangskontroll, håndheving, fremkallingssystem og administrasjonsoppgaver, samt en god kundereise fra passasjerperspektivet.
- (9) Under punkt 4.2 «*Adgangskontroll*» det angitt:
- «Gjennom etablering av et bomsystem skal tilgangen til forplass reguleres, slik at brukere med passeringsavtale slipper inn og ut av forplass. Brukere uten passeringsavtale skal stoppes av bomsystemet.*
- Det må etableres en rutine for håndtering av brukere uten passeringsavtale, slik at dette ikke hindrer trafikkflyten på lufthavnene. Leverandør plikter å etablere rutine for håndtering av irregulære hendelser (IRR). Et eksempel på en slik IRR-hendelse kan være togstans på Oslo lufthavn som medfører at en setter opp ekstra busser for tog og at etterspørselen etter taxi øker dramatisk.»*
- (10) Punktet inneholdt også flere krav. Krav S*1 var: «*Oppetid for bomsystemet skal være 24/7/365 på alle lufthavner.*»
- (11) Krav E.3 ble beskrevet slik: «*Leverandør bes beskrive responstid og rutiner for avvikshåndtering per lufthavn. Dette inkluderer tekniske feil på bommen som medfører at den ikke åpner eller lukker seg.*»
- (12) Krav E.4 lød som følger: «*Leverandør bes beskrive løsning og rutine for håndtering av brukere uten passeringsavtale, og som tilhører en godkjent brukergruppe. Løsningen skal beskrives per lufthavn.*»
- (13) Krav E.5 lød: «*Leverandørene bes beskrive løsning og rutine for håndtering av irregulære hendelser (IRR). Løsningen skulle beskrives per lufthavn.*»
- (14) Punkt 4.2.2 gjaldt «*Håndheving og sanksjonering*» og lød:

«For å ivareta behovet for sikker og stabil drift vil Oppdragsgiver fastsette gjeldende passeringsavtale og sanksjonsregime per lufthavn. Leverandør skal håndheve passeringsavtalen ved å blant annet overvåke lufthavnens forplass via Oppdragsgivers

ITV-løsning. Dette for å kunne dokumentere og håndheve avvik i henhold til de bestemmelsen som følge av passeringsavtale.»

- (15) Krav E.7 under punkt 4.2.2 lød som følger: *«Leverandør bes beskrive hvordan håndheving og sanksjonering er tenkt utført og organiseringen av denne. Hvis beskrivelsen varierer fra lufthavn til lufthavn, så må dette spesifiseres per lufthavn.»*
- (16) Punkt 4.3 gjaldt *«Fremkallingssystem»*, og punkt 4.3.1 gjaldt fremkallingssystem for taxi som var beskrevet slik:

«Et kundevennlig og arealeffektivt system for fremkalling av taxi fra depot til forplass er viktig for å kunne sikre sikker og stabil drift på forplass. Systemet skal legge til rette for at den reisende kan velge taxiselskap og avtale pris på forhånd. Dette i tråd med gjeldende forskrifter og regler knyttet til fritt taxivalg og prisopplysning. Samtidig er det et mål å kunne legge til rette for en sikker og effektiv trafikkavvikling for taxi på våre lufthavner.»

- (17) Krav E.8 under punkt 4.3.1 lød som følger: *«Leverandør bes beskrive kundereisen for dem som ønsker å benytte taxi som transportmiddel fra lufthavnene. Beskrivelsen må minimum inneholde en detaljert beskrivelse av hvordan kunden velger taxi, og hvordan pris avtales mellom kunde og transportør. Løsningen skal beskrives per lufthavn.»*

- (18) Punkt 4.3.2 gjaldt *«Fremkalling buss»*. Her sto det:

«Per i dag er det kun Oslo lufthavn som benytter trafikkstyringssystem (Trivector) for å slottregulere trafikken på forplass. Formålet er her å sikre en sikker og stabil trafikkavvikling, spesielt på trafikktopper når trafikkvolumet på lufthavnen er vesentlig.

Data fra trafikkstyringssystemet (Trivector) benyttes som faktagrunnlag for passeringsavgiften.

Per i dag benyttes ikke eget trafikkstyring- eller fremkallingssystem for budd på øvrige lufthavner. Behovet for et slikt system vil bli vurdert og eventuelt organisert som et eget prosjekt. Et slikt prosjekt godtgjøres i henhold til gjeldende timepriser.»

- (19) Krav E.12 under punkt 4.3.2 lød som følger: *«Leverandør bes beskrive hvordan et system for sikker og stabil trafikkavvikling for hvordan buss skal organiseres og fungere, teknisk og operativt. Løsningen skal ta utgangspunkt i behovet til Oslo Lufthavn.»*
- (20) Før tilbudsfristens utløp mottok innklagede tre tilbud, fra Dopago ApS (heretter *klager*), Fast Travel AS og Apcoa Parking Norway AS (heretter *Apcoa*).
- (21) Det ble avholdt forhandlingsmøter 13. mai 2025. Her holdt leverandørene en presentasjon og innklagede presenterte tildelingskriterier og evalueringsmodell. Klager fikk tilbakemeldinger på sitt tilbud, som ble gitt med utgangspunkt i forhåndsdefinerte intervaller: *«Competitive»*, *«Somewhat behind»*, *«Behind»*, *«Far behind»* og *«Significantly behind»*. Klager fikk beskjed om at tilbudet var *«Significantly behind»* når det gjaldt kvalitet.
- (22) Klager fikk tilbakemelding på en rekke punkter fra vedlegg C i konkurransegrunnlaget. Til krav E.3 kommenterte innklagede: *«Mangelfull beskrivelse av rutine for avvikshåndtering. «Fejl er kategoriseret efter følgende inndeling.....». Er dette kun*

kategorisering av feil som servicearbeider avdekker? Oppdragsgiver ønsker eksempler på feil innenfor de ulike kategoriene. Videre er tilbudt responstid for lang. Er det i tilbudet angitt hvem som er underleverandør?»

- (23) Krav E.4 ble blant annet kommentert som følger: *«I beskrivelsen fremkommer det at «Disse kan få adgang til det kontrollerte område ved at betale passeringsavgiften direkte ved en betalingskiosk plassert ved bommen». Hvordan kvalitetssikres det at den som betaler faktisk har adgang til området».*
- (24) Til krav E.5 ble det kommentert: *«Besvarelsen er tynn. «Det utarbejdes en manual for driftspersonale om prosedurer for hver lufthavn.» I kravet fremkommer det at rutine for håndtering av IRR skal beskrives. «Irregulære hendelser støttes i stor grad av Servicesenteret.» Hva støttes ikke av servicesenteret?».*
- (25) Til krav E.7 var kommentaren: *«Besvarelsen er tynn. Beskrevet løsning er for taxi. Hva gjelder andre brukergrupper?».*
- (26) Krav E.8 ble også beskrevet som tynt besvart og det ble presisert at tilbudet skulle inneholde en komplett oversikt over antall og plassering av kiosker per lufthavn, samt beskrivelse av løsning for betaling.
- (27) Til krav E.12 var kommentaren:

««Løsningen skal ta utgangspunkt i behovet til Oslo lufthavn». Oslo lufthavn er Norges nest største bussterminal. Lufthavnen er en transporthub for langt flere enn reisende som skal ut og fly. Dette innebærer at lufthavnen håndterer blant annet busser som skal levere passasjerer, rutebuss, shuttlebuss og parkeringsbuss.

Tynn beskrivelse av hvordan et system for sikker og stabil trafikkavvikling for hvordan buss skal organiseres og fungere, teknisk og operativt.»

- (28) Det ble holdt et nytt forhandlingsmøte mellom innklagede og klager 12. juni 2025. Her ble det blant annet informert om at alt som ikke var angitt som innklagedes ansvar i vedlegg C, var leverandørens ansvar. Videre ble det informert om at innklagede kun ville inngå kontrakt dersom leveransen var tilstrekkelig beskrevet og spesifisert i tilbudet, og at utilstrekkelige beskrivelser kunne innebære vesentlige avvik som ga avvisningsplikt. Klager fikk videre tilbakemelding på at videre deltagelse i konkurransen forutsatte en vesentlig forbedring av Vedlegg C, med henvisning til tidligere veiledning og tilbakemeldinger.
- (29) Klager leverte sitt endelige tilbud 18. juni 2025.
- (30) Den 4. september 2025 ble tilbudene til klager og Apcoa avvist med henvisning til at tilbudene inneholdt vesentlige avvik.
- (31) Det ble gitt en særlig begrunnelse til klager for avvisningen av deres tilbud. Her ble det vist til at det var flere forhold i klagers tilbud som gjorde at tilbudet ikke ville gi en sikker og stabil forplassdrift. Tilbudet manglet forpliktende beskrivelser tilknyttet operativ håndtering og gjennomføring av tjenesteelementet i kontrakten, noe som innebar at klager ikke tok på seg totalansvaret for forplassdriften slik konkurransegrunnlaget krevde. Videre ble det vist til at etter forhandlingsmøtet der avvik ble påpekt, var disse ikke rettet opp. Mer konkret ble det vist til at responstiden på én time (i besvarelsen av krav E.3)

ved feil på bomsystemet, ikke var akseptabel. Når det gjaldt krav E.4, hadde klager ifølge innklagede ikke beskrevet hvordan løsningen for håndtering av brukere uten passeringsavtale skulle driftes operativt.

- (32) Innklagede viste videre til manglende besvarelse av krav E.5:

«Tilbudet beskriver i svært liten grad rutiner for håndtering av IRR, noe som innebærer at et sentralt tjenesteelement i anskaffelsen mangler. Dopago sin beskrivelse av IRR-hendelser for trafikkavvikling for buss underbygger at Dopago i sitt tilbud ikke har inkludert tjenesteelementet ved operative tiltak og håndheving.»

- (33) Innklagede viste videre til at klager hadde oppgitt at når det trengs buss for tog skal togselskapet ringe innklagedes trafikkleder. Dette var ifølge innklagede ikke i tråd med at leverandøren skal stå for totaldriften.
- (34) Når det gjelder krav E.7, har innklagede vist til at klager ikke har beskrevet hvordan sanksjoner og håndheving av passeringsavtalen faktisk skal gjennomføres ved kontroller, prosedyrer eller tiltak for å sikre etterlevelse. Dette var ifølge innklagede en sentral del av driften, og ansvaret skyves over på innklagede ved mangel på tiltak og rutiner. Videre er det vist til at besvarelsen av krav E.8 er overordnet og inneholder ingen oversikt over hvor mange bestillingsautomater som er planlagt utplassert eller hvor disse vil plasseres på Stavanger, Tromsø og Trondheim lufthavner. Det var dermed ikke mulig å evaluere eller håndheve tilbudet når det gjaldt kravet om et arealeffektivt fremkallingssystem ifølge innklagede.
- (35) Beskrivelsen for fremkalling av buss, krav E.12, ble vurdert som svært overordnet og ikke forenlig med trafikkavviklingen, slik den var tenkt gjennomført tatt i betraktning det høye trafikkvolumet.
- (36) Samme dag, den 4. september 2025, ble leverandørene informert om at kontrakt var tildelt Fast Travel AS (heretter *valgte leverandør*). Kontrakt med valgte leverandør ble inngått 16. september 2025.
- (37) Klagen ble brakt inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser 29. september 2025. Klagebehandling startet samme dato, jf. forskrift 15. november 2002 nr. 1288 om klagenemnd for offentlige anskaffelser (heretter *klagenemndsforordningen*) § 13 siste punktum.
- (38) Klager har begjært fremlagt for klagenemnda valgte leverandørs og Apcoas tilbud utladdet, samt innklagedes avvisningsbrev overfor Apcoa. Klager hevder innsyn er nødvendig for å vurdere om likebehandlingsprinsippet er brutt ved avvisningen av klagers tilbud. Klager hadde krevet innsyn i disse dokumentene hos innklagede, men bare fått innsyn i sladdede versjoner av tilbudene. Begjæringen overfor klagenemnda ble behandlet av klagenemndas leder, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 11. Nemndas leder kom til at hensynet til saksopplysningen ville være tilstrekkelig ivarettatt ved at klager fikk innsyn i deler av evalueringsmatrisen. Disse delene gjaldt evalueringen av valgte leverandørs tilbud knyttet til de relevante evalueringskravene, samt evalueringen av klagers tilbud. Klager mottok en versjon av evalueringsmatrisen 25. juni 2026, der disse opplysningene fremgikk, men forretningshemmeligheter var sladdet. Klager har etter dette krevet innsyn i endringslogg for valgte leverandørs tilbud, innsendt 18. juni 2025, begrenset til endringer i Vedlegg C som gjelder S*1/E.3, E.5, E.7, E.8 og

E.12. I tillegg er det krevd innsyn i valgte leverandørs Vedlegg C i opprinnelig tilbud og i endret versjon innsendt 18. juni 2025, begrenset til de samme kravspunktene, samt innklagedes konkrete tilbakemeldinger til valgte leverandør som foranlediget endringene i Vedlegg C, begrenset til de samme kravspunktene.

(39) Nemndsmøte i saken ble avholdt 10. august 2026.

Anførsler:

Klager har i det vesentlige anført:

- (40) Det var ikke grunnlag for å avvise klagers tilbud. Innklagede har ved avvisningen brutt de grunnleggende prinsippene i loven § 4. Påstandene om avvik er grunnløse. Innklagede har enten unnlatt å sette seg inn i klagers tilbud eller tolket det på en urimelig og uforutsett måte. Terskelen er høy for å konstatere vesentlige avvik, og de påståtte avvikene når ikke opp til denne terskelen.
- (41) Når det gjelder krav S.1 og krav E.3, må det skilles mellom opptid og responstid, og en rimelig opplyst og påpasselig leverandør kunne ikke forutse at disse ville bli ansett som synonyme. Klager har tilbudt en opptid på 99,9 prosent 24/7/365, og dette oppfyller kravet i S.1. Når det gjelder responstid, har klager tilbudt en umiddelbar intervensjonsmulighet ved kritiske feil. Innklagedes tolkning av tilbudet på dette punktet er uforholdsmessig og utgjør et brudd på prinsippet om forutberegnelighet.
- (42) Når det gjelder krav E.5, er innklagedes vurdering basert på en feilaktig og selektiv lesing av klagers tilbud. Det var forutsatt at rutine for IRR skulle fastsettes i samråd med oppdragsgiver, og det kan da ikke være et avvik at den foreslåtte rutinen forutsetter interaksjon med innklagede. Den operative håndteringen utføres uansett av klagers system og tjenesteapparat, selv om innklagede involveres i startpunktet.
- (43) Klagers besvarelse av krav E.7 inneholder en detaljert og helhetlig beskrivelse av en komplett prosedyre for sanksjonering som dekker kontroll, prosedyrer og tiltak. Besvarelsen må leses i sammenheng med besvarelsen av krav E.15. Innklagede har her basert seg på uriktige forutsetninger om innholdet i tilbudet.
- (44) Innklagede har også feilaktig fremstilt klagers tilbud i besvarelsen av krav E.12 og E.8. Det er stilt uforholdsmessig og uforutsette krav til detaljeringsnivå uten at innklagede hadde det nødvendige datagrunnlaget for dette. Klagers tilbud inneholder en detaljert to-siders teknisk og operativ beskrivelse av et avansert styringssystem for busser, designet for å håndtere et stort trafikkvolum. Det er også urimelig å avvise klager for ikke å ha levert en oversikt over antall og plassering av bestillingsautomater ved flere lufthavner. Klager har lagt opp til både fysiske bestillingskiosker og web-app, og en detaljert utplassering er en naturlig del av implementeringsfasen.
- (45) Innklagede har pekt på at klager har involvert innklagede i sin løsning. At premissgiver for kapasitetsutnyttelse på en lufthavn må være lufthavneier, altså innklagede, er en forutsetning for sikker drift. Klager kan ikke egenrådig definere hvilke fysiske plattformer som skal brukes eller hovedtidsrammer for slots uten å kjenne lufthavnens øvrige trafikkstyring, flytrafikk og operative begrensninger. Dette er informasjon og koordineringsansvar som ligger hos lufthavneier. At innklagede må gi input på forretningsregler for kapasitetsutnyttelse, er ikke det samme som at innklagede skal drifte bussfremkallingen.

- (46) Innklagede synes å ha forutsatt en mer tradisjonell personellintensiv driftsmodell enn det klager tilbyr, og deretter feiltolket klagers løsning som en mangelfull løsning. Dette er ikke en saklig eller objektiv vurdering. Innklagede har også forstått tilbudet fra klager som en ren systemleveranse, selv om det er både en tjeneste- og en systemleveranse. Klager er uenig i at klager har fraskrevet seg totalansvaret for driften. Innklagede kunne og burde ha brukt forhandlingsrundene til å avklare eventuelle spørsmål i lys av forholdsmessighetsprinsippet.
- (47) Innklagede har brutt regelverket ved ikke å benytte samme vurderingsnorm for samtlige tilbud. Innklagede synes å ha vurdert klagers tilbud strengere enn de øvrige tilbudene. Dette utgjør et brudd på likebehandlingsprinsippet.

Innklagede har i det vesentlige anført:

- (48) Avvisningen er i tråd med regelverket, herunder de grunnleggende prinsippene i loven § 4. Avvikene må anses vesentlige både samlet og enkeltvis, jf. forsyningsforskriften § 20-8 (1) bokstav b. Det foreligger i tillegg en avvisningsrett, ettersom tilbudet inneholder avvik eller uklarheter som ikke må anses ubetydelige, jf. § 20-8 (2) bokstav a. Det hevdes ikke at klagers tilbud ikke omfatter et tjenesteelement, men at klager har manglende forståelse av hvordan tjenestene skal utføres og hva det innebærer å inneha et totalansvar.
- (49) Klagers responstider på én til halvannen time ved kritiske feil i krav E.3, som for eksempel at bommen ikke virker, er uakseptable for innklagede. Det er også problematisk at responstiden ikke løper før feilen er meldt inn til servicesenteret. Det er ikke klart hvilke strakstiltak klager tilbyr. Håndteringen av avvik er svakt beskrevet og det er uklart hvilke feil som utløser hvilke feilrettingskrav. Forholdet mellom hva leverandøren selv skal gjøre, og hva lokal installatør eller Securitas skal gjøre, og til hvilke frister, er svært uklart beskrevet. Dette gjør at det er tvil om tjenesten vil kunne leveres på en akseptabel måte.
- (50) Krav E.5, som gjaldt håndtering av irregulære hendelser, er besvart med eksempler som ikke har overføringsverdi til alle lufthavnene. Dette gjelder selv om det var etterspurt en beskrivelse per lufthavn. Videre var det lagt opp til at innklagede skulle ha en rolle, noe som ikke er akseptabelt da leverandøren skal stå for all drift. Rutinen er ikke tilstrekkelig detaljert ut. Besvarelsen reiser derfor tvil om klager kan ta på seg rollen som totalleverandør.
- (51) Krav E.7 gjaldt håndheving og sanksjonering, og her var det vesentlig for innklagede at besvarelsen var tilstrekkelig presis, med klar oversikt over saksbehandling og gangen i den. Klagers besvarelse fremstår svært fragmentert og mangler en tydelig saksflyt. Det er uklart hvordan overtredelser overvåkes eller kontrolleres, og hvordan klager påser at alle relevante tilfeller fanges opp. I tillegg er det uklart hvordan selve prosessen foregår, hvor lang tid prosessen tar og om løyvehaver får anledning til å uttale seg, samt om løyvehaver vil varsles på tilfredsstillende måte. Hvis løyvehaver ikke får vite om sanksjoner, kan det medføre stans i trafikken ved at kjøretøy fungerer som en propp. Kravet er så mangelfullt besvart at det er risiko for at sentrale deler av tjenesteleveransen vil leveres på uakseptabel måte.
- (52) Krav E.8 er også så mangelfullt besvart at det reiser betydelig tvil om at klager kan ta på seg rollen som totalleverandør. Innklagede ba om en komplett oversikt over antall og plassering av kiosker pr lufthavn. Antall kiosker og plassering av kiosker på Bergen

lufthavn fremstår ikke veloverveid i klagers tilbud. Det gis ingen oversikt over utplassering for Stavanger, Tromsø og Trondheim lufthavner. Det er videre ikke hensiktsmessig å bli enig om antall kiosker og plassering av disse i implementeringsfasen, og kravet var en del av grunnlaget for konkurransen. Innklagede har i bilag 9 gitt tilstrekkelige data for at leverandørene kan gjøre en vurdering av hva som trengs.

- (53) Klagers besvarelse av krav E.12 viser etter Avinors vurdering en manglende forståelse av hva som ligger i at leverandøren skal ha et totalansvar for forplassdrift, og sikrer heller ikke sikker og stabil trafikkavvikling. Klager har lagt opp til at innklagedes trafikkleder skal administrere bussplattformene. Det er lagt opp til at klagers servicesenter skal kunne bistå personalet på lufthavnen. Med klagers løsning er det innklagedes ansvar å beslutte hvilke slots bussene har til rådighet ved plattformene, og dessuten oppdatere informasjonen ved forsinkelser. Dette er en uakseptabel løsning og ansvarfordeling da det ikke finnes noen trafikkledere eller trafikkmedarbeidere på lufthavnen. Dette gjør at klagers tilbud ikke kan sammenlignes med de øvrige, da dette kan påvirke prisene og øvrige betingelser. Løsningen til klager er ikke egnet til å sikre sikker og stabil trafikkavvikling.

Klagenemndas vurdering:

- (54) Klager har deltatt i konkurransen, og har saklig klageinteresse, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 6. Klagen er rettidig. Konkurransen gjelder anskaffelse av tjenestekontrakt for drift av forplassene på fem flyhavner, som er en tjenesteanskaffelse. Anskaffelsens verdi er estimert til 80 til 90 millioner kroner ekskl. mva. I tillegg til lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser (heretter *loven*) følger anskaffelsen forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler i forsyningssektoren (heretter *forskriften*) del I og del II, jf. forskriften §§ 1-1 bokstav e, 5-1 og 5-2.

Avvisning av tilbud

- (55) Klagenemnda skal ta stilling til om innklagede brøt regelverket ved å avvise klagers tilbud fra konkurransen.
- (56) Oppdragsgiver kan avvise tilbud som inneholder «*vesentlige avvik fra anskaffelsesdokumentene*», jf. forskriften § 20-8 (1) bokstav b.
- (57) Avvik foreligger dersom oppdragsgiver, ved å akseptere tilbudet, ikke kan kreve oppfyllelse i henhold til konkurransegrunnlagets kravspesifikasjon, jf. blant annet LB-2019-85112. Hvorvidt et tilbud inneholder avvik, beror på en tolkning av tilbudet i lys av konkurransegrunnlaget. Ved tolkingen av anskaffelsesdokumentene skal man legge til grunn en objektiv fortolkning, med utgangspunkt i hvordan en rimelig opplyst og normalt påpasselig leverandør vil forstå dokumentene. Eventuelle uklarheter i konkurransegrunnlaget er oppdragsgivers risiko, jf. § 14-1 (5). Leverandøren har risikoen for uklarheter i tilbudet, jf. § 19-3 (2). Manglende besvarelse av krav som inngår i evalueringen av tilbudet, kan som utgangspunkt også innebære avvik. Hovedregelen er likevel at manglende oppfyllelse av slike krav skal håndteres ved å gi svakere uttelling på det aktuelle kriteriet, jf. klagenemndas avgjørelse i sak 2025/1015 avsnitt 35.
- (58) I vurderingen av om et avvik er vesentlig, er det av betydning å se til karakteren av kravet det avvikes fra, hvor stort avviket er, hvor viktig forholdet det avvikes fra er, viktigheten av kravet for oppdragsgiver, i hvilken grad avviket er egnet til å forrykke konkurransen, om avviket er egnet til å forrykke risikoen i kontraktsforholdet og i hvilken grad avviket

kan prissettes, jf. HR-2025-1098-A, avsnitt 42. I tillegg vil det foreligge et vesentlig avvik dersom tilbudet er uklart eller ufullstendig, og dette skaper tvil om hvordan tilbudet skal sammenlignes med andre tilbud – såkalt relativ bedømmelsestvil.

- (59) Klagenemnda tar først stilling til om klagers tilbud inneholder et avvik fra krav E.5.
- (60) I konkurransegrunnlaget vedlegg C var det angitt hvilke krav leverandøren skulle oppfylle og beskrive løsningen av. Svaret på E-krav skulle inngå i evalueringen av kvalitetskriteriet.
- (61) Krav E.5 var ett av flere krav angitt i punkt 4.2, som gjaldt «*Adgangskontroll*». Innledningsvis i punktet var det blant annet angitt at leverandøren pliktet å etablere rutine for håndtering av irregulære hendelser, forkortet IRR. Et eksempel på en slik irregulær hendelse kunne være togstans på Oslo lufthavn som medfører at en setter opp ekstra busser for tog og at etterspørselen etter taxi øker dramatisk. I krav E.5 ble leverandørene bedt om å beskrive løsning og rutine for håndtering av irregulære hendelser. Løsningen skulle beskrives per lufthavn. I ansvarsmatrisen var det også presisert at leverandøren hadde ansvar for irregulære hendelser, både når det gjaldt fremkalling av taxi og buss. Det ble samtidig angitt at innklagede skulle ha ansvar for arealdisponering. Konkurransegrunnlaget la derfor opp til at leverandøren selv skulle gjennomføre og ha ansvar for alle deler av løsningene og rutinene som ble beskrevet for håndtering av irregulære hendelser.
- (62) Klager oppga i sitt svar på krav E.5 at deres servicesenter Securitas ville være de første som involveres og ville aktivere nødvendig personale til on-site avhjelp. Som et eksempel på rutine for IRR ved Oslo lufthavn ble følgende angitt:

For busser kan det inbefatte:

Ved kort varsel (Bus-til-tog). Følgende procedure følges:

1. *Tog selskab ringer til Avinor trafiklederen.*
2. *Trafikleder reserverer et antal platforme til togselskabet.*
3. *Der sendes e-mail til togselskab med informasjon om de reserverede platforme.*
4. *Hvis mulig indtaster tog selskab registreringsnumre som opprettes i hvidliste*
5. *Hvis det ikke er muligt at indtaste registreringsnumre, benyttes øvrig forplads Kiss & Fly bane*
6. *Busser der er hvidlistede, passerer gennem bom til reguleret forplassområde/tildelte platforme.*
7. *Faktura sendes til busselskabet på de registrerede indkjørsler gennem Dopago's faktureringservice.*

- (63) Den samme beskrivelsen er også inntatt i besvarelsen av krav E.12 som gjaldt trafikkavvikling knyttet til buss.
- (64) Klager og innklagede er blant annet uenige om hvorvidt det utgjør et avvik å involvere Avinor i IRR-rutinen. Innklagede har vist til at klager med dette ikke viser forståelse for at leverandøren skal ha et totalansvar for driften.
- (65) Klagenemnda er enig med innklagede i at beskrivelsen innebærer et avvik fra det gjennomgående kravet at leverandøren skal ha «*totalansvar for drift*». Det var presisert i ansvarsmatrisen at leverandøren hadde ansvar for IRR, og innklagede skulle her bare stille med nettverk og strøm. Riktignok fremgår det også av ansvarsmatrisen at

innklagede har ansvar for arealdisponering, men nemnda forstår dette som et mer overordnet ansvar for bruken av arealene på forplass, og at leverandørene likevel skal stå for kommunikasjonen med busselskaper og andre aktører om plassallokering. At det i krav S.2. var angitt at rutine for håndtering av IRR skulle fastsettes per lufthavn «i samråd med Oppdragsgiver», er uten betydning for vurderingen av om klagers tilbud legger opp til en annen ansvarsfordeling enn det som er påkrevd i konkurransegrunnlaget, i dette tilfellet at leverandøren skulle ha ansvar for totaldrift. Kravet angir kun at innklagede skal være involvert i selve fastsettelsen av rutinen.

- (66) Videre har innklagede vist til at rutinen som er beskrevet er tynn og ikke har overføringsverdi til andre lufthavner enn Oslo og delvis Bergen. Dette skyldes blant annet at eksempelet gjelder rutine ved togstans, som ikke er relevant for øvrige av de fem lufthavnene. Det var angitt i evalueringskravet at løsningen skulle beskrives per lufthavn. Når klager ikke har beskrevet en løsning for tre av fem lufthavner, vil ikke innklagede kunne kreve oppfyllelse av gjennomføring av rutinen for IRR på samtlige lufthavner. Klagenemnda kan ikke se at en besvarelse hvor så store deler mangler, kun kan gi grunnlag for trekk i evalueringen, når dette får konsekvenser for det gjennomgående kravet om at leverandøren skal ha totalansvar for drift. Besvarelsen viser også at klagers tilbud ikke legger opp til å håndtere irregulære hendelser på en tilfredsstillende måte. Klagers besvarelse av krav E.5 utgjør derfor et avvik.
- (67) Klagenemnda tar så stilling til om klagers tilbud inneholder et avvik fra krav E.8.
- (68) I krav E.8 ble leverandørene bedt om å beskrive kundereisen for bestilling av taxi, per lufthavn. Klager har i tilbudet oppgitt at det skal være mulig å bestille taxi både på automat/bestillingskiosk og i app. I første forhandlingsmøte opplyste innklagede om at løsningsforslaget skulle inneholde en komplett oversikt over antall kiosker per lufthavn. Dette må derfor anses som en del av kravet.
- (69) Klager har etter det opplyste kun oppgitt at det vil installeres bestillingskiosker på alle lufthavnene, men det er ikke gitt noen oversikt over utplassering av bestillingskiosker på Stavanger, Tromsø eller Trondheim lufthavner. Når det ikke er oppgitt en komplett oversikt over antall og plasseringer av bestillingsautomater per lufthavn, er det også vanskelig å hensynta den manglende besvarelsen ved utelukkende å gi trekk i evalueringen av kvalitetskriteriet. Klagenemnda finner det derfor klart at klagers tilbud inneholder et avvik fra krav E.8.
- (70) Spørsmålet er om avvikene er vesentlige.
- (71) I den beskrevne rutinen for IRR gis innklagede en rolle i rutinen som konkurransegrunnlaget ikke åpnet for. Når klager fraskriver seg deler av ansvaret for totaldriften gjennom besvarelsen av E.5, er nemnda enig med innklagede i at dette vanskeliggjør bedømmelsen sammenlignet med øvrige tilbud. Rutinen som er beskrevet er heller ikke relevant for samtlige lufthavner, og besvarer derfor kravet kun delvis.
- (72) Klagenemnda er videre enig med innklagede i at det vil være vanskelig å sammenligne klagers tilbud, som ikke inneholdt et forpliktende antall betalingsautomater eller plassering av disse, med øvrige tilbud der antall betalingsautomater er angitt og dermed forplikter leverandørene. Antall kiosker kan for eksempel ha en klar prismessig konsekvens, og klager kan dermed ha oppnådd en konkurransefordel ved å ikke presisere dette i sitt tilbud.

- (73) Avvikene er på denne bakgrunn vesentlige. Innklagede har derfor ikke brutt regelverket ved å avvise klagers tilbud, jf. § 20-8 (1) bokstav b. Nemnda bemerker også at innklagede uansett har en avvisningsrett ved ikke ubetydelige avvik, jf. forskriften § 20-8 (2) bokstav a. På denne bakgrunn finner klagenemnda det ikke nødvendig å ta stilling til om klagers tilbud for øvrig inneholdt vesentlige avvik.
- (74) Klager har vist til at innklagede burde ha benyttet forhandlingsrundene til å avklare eventuelle spørsmål. I spesielle tilfeller kan oppdragsgiver ha en avklaringsplikt, jf. eksempelvis lagmannsrettens dom i LB-2018-147988. Det fremgår av dommen at en avklaringsplikt kan foreligge dersom *«[...] det i lys av de grunnleggende anskaffelsesrettslige prinsippene kan fremstå som urimelig, uforholdsmessig eller i strid med likebehandlingsprinsippet at ikke oppdragsgiver foretar avklaring. Dette kan for eksempel gjelde der uklarhet i tilbudet skyldes uklarhet i konkurransegrunnlaget.»* Samtidig må det være klart at en oppdragsgiver ikke har plikt til å kommentere alle sider ved tilbudet som kan forbedres, se til sammenligning nemndas avgjørelse i sak 2022/886, avsnitt 45 med videre henvisning.
- (75) I den første forhandlingsrunden fikk klager konkrete tilbakemeldinger knyttet til flere E-krav, hvor det blant annet ble påpekt at besvarelsen av flere av kravene var *«tynn»* eller *«mangelfull»*. Den totale tilbakemeldingen var at klagers tilbud var *«Significantly behind»* på kvalitetskriteriet. I den andre forhandlingsrunden ble det tydeliggjort overfor klager at leveransen omfattet *«total drift av Oppdragsgivers forplass for alle brukergrupper»*, og det var vist til ansvarsbeskrivelsen inntatt i konkurransegrunnlaget. Det ble videre påpekt at innklagede kun ville inngå kontrakt dersom *«leveransen er tilstrekkelig beskrevet og spesifisert i tilbudet»*, og at status for klagers tilbud var at det ikke var tilstrekkelig beskrevet og spesifisert for å kunne inngå kontrakt.
- (76) Klager har dermed, i begge forhandlingsrundene, fått tydelige tilbakemeldinger om at deres tilbud ikke gav en tilfredsstillende besvarelse av kravene, og at klagers tilbudte løsning ikke var beskrevet og spesifisert tilstrekkelig i tilbudet. Sistnevnte ble poengtert så sent som i andre og siste forhandlingsrunde. Klager hadde derfor en tydelig oppfordring til å håndtere de mangelfulle besvarelsene i sitt tilbud. Klagenemnda kan heller ikke se at den mangelfulle besvarelsen i klagers tilbud skyldes uklarheter i konkurransegrunnlaget, eller at klagers tilbud nødvendigvis inneholder uklarheter. I hvert fall for de ovenfor vurderte avvik, har det fremgått tilstrekkelig klart at klagers tilbud hva som ble tilbudt på krav E.5 og E.8.
- (77) Klagers anførsel fører ikke frem.

Likebehandlingsprinsippet

- (78) Klager har også anført at det var i strid med likebehandlingsprinsippet å avvise klager, samtidig som valgte leverandør ikke ble avvist. Som grunnlag for en vurdering av dette, har nemndas leder samtykket til at deler av evalueringsmatrisen ble fremlagt som bevis. Den versjonen av valgte leverandørs tilbud som klager og klagenemnda har tilgang til, er i stor grad sladdet. Klagenemndas vurdering baserer seg derfor på opplysningene i evalueringsmatrisen som det er gitt innsyn i, i tillegg til øvrige fremlagte dokumenter i saken.
- (79) Klagenemnda skal ta stilling til om innklagede har brutt likebehandlingsprinsippet ved vurderingen av klagers og valgte leverandørs besvarelser av krav i kravspesifikasjonen.

Nærmere bestemt i forbindelse med fastleggelsen av om tilbudene inneholder avvik eller ikke, og om disse eventuelt er vesentlige.

- (80) Prinsippet om likebehandling følger av loven § 4 og skal sikre at det ikke finner sted forskjellsbehandling mellom leverandørene, se blant annet Prop. 51 L (2015-2016) punkt 7.4.1. Alle leverandører skal gis like muligheter til å delta og behandles likt i konkurranser om offentlige kontrakter, som grunnlag for en velfungerende konkurranse. Saklig og objektivt begrunnet forskjellsbehandling vil være tillatt, for eksempel der det er klare forskjeller mellom leverandørene og tilbudene deres.
- (81) Klagenemnda vil i det følgende vurdere samtlige av de krav som innklagede vurderte at klagers tilbud avvek fra, og som dermed var grunnlag for avvisningen av klagers tilbud.
- (82) Klager er blant annet avvist fordi innklagede mener det var avvik i beskrivelsen av krav E.3 under «Adgangskontroll» som var: *«Leverandør bes beskrive responstid og rutiner for avvikshåndtering per lufthavn. Dette inkluderer tekniske feil på bommen som medfører at den ikke åpner eller lukker seg.»*
- (83) I evalueringsmatrisen er det angitt at valgte leverandørs tilbud viser oppfyllelse av kravet, og at det «underbygges på en meget god måte». Videre var det presisert at det var «ingen usikkerhet om hvordan kravet møtes». Det var angitt at leverandøren i beskrivelsen tok et helhetlig ansvar for å håndtere og løse driftsavvik og tekniske feil med fokus på responstid, tilgjengelighet og lokal forankring. Og videre: *«Rutine for kritiske hendelser er meget godt beskrevet ved at [sladdet] besvarer henvendelser direkte og første vurdering og tiltak iverksettes innen maks 15 minutter».*
- (84) Om klagers tilbud var det angitt at kravet «oppfylles og underbygges ikke», og at det var «åpenbart at kravet ikke møtes». Videre hadde innklagede vurdert at responstid på bom som ikke virket, ble oppfattet som 1,5 time, som ikke var tilfredsstillende, og det fremkom bare strakstiltak for feil på bom. Det ble også påpekt at rutine for avvik mangler «*typer av avvik, definisjoner (avvik, uønskede hendelser, tiltak, korrigerende tiltak), roller og ansvar, fremgangsmåte for avvikshåndtering, dokumentasjon*». Evalueringsgruppen anså derfor kravet som ikke besvart.
- (85) Ut fra det som fremgår i evalueringsmatrisen, var det klare forskjeller i tilbudene som gjorde at valgte leverandør ikke ble avvist og klager ble ansett for ikke å oppfylle. Det var dermed ikke brudd på likebehandlingsprinsippet i denne vurderingen.
- (86) Innklagede har videre vist til at besvarelsen av krav E.5 levner tvil om hvorvidt klager har tatt på seg rollen som totalleverandør. Kravet er nærmere beskrevet ovenfor i avsnitt 61, og klagers besvarelse i avsnitt 62.
- (87) I evalueringsmatrisen fremgår det at valgte leverandør har gitt en grundig og utfyllende beskrivelse av potensielle irregulære hendelser med beskrivelse av løsning og rutine for håndtering av disse. Og videre «*De fremstår som svært proaktive og erfarne på dette området*».
- (88) For klagers del fremgår det at kravet oppfylles og underbygges i svært liten grad. Besvarelsen er vurdert som at klager ikke har levert noen fullstendig rutine med definisjoner, varslingsrutiner, håndtering, eskalering, korrigerende og forebyggende

tiltak, dokumentasjon og rapportering. Det er videre knyttet sterk usikkerhet til om det er en avinoransatt som skal ringes av togselskapet ved buss for tog.

- (89) Ut fra det som fremgår i evalueringsmatrisen, var det klare forskjeller i tilbudene som gjorde at valgte leverandør ikke ble avvist og klager ble ansett for ikke å oppfylle. Det var dermed ikke brudd på likebehandlingsprinsippet i denne vurderingen.
- (90) Et annet avvisningsgrunnlag var klagers besvarelse av krav E.7: *«Leverandør bes beskrive hvordan håndheving og sanksjonering er tenkt utført og organiseringen av denne. Hvis beskrivelsen varierer fra lufthavn til lufthavn, så må dette spesifiseres per lufthavn.»*
- (91) Ifølge evalueringsmatrisen har valgte leverandør en svært tydelig beskrivelse av hvordan håndheving og sanksjonering er tenkt utført. Kravet er derfor vurdert som oppfylt og underbygget på en *«svært god måte»*, og det er ikke usikkerhet om hvordan kravet møtes. For klagers del står det at kravet oppfylles i svært liten grad. Det etterlyses av hvem og hvordan overtredelser overvåkes eller kontrolleres. Ut fra det som er opplyst i evalueringsmatrisen, er det gitt en svært knapp redegjørelse for håndheving og sanksjoner, foruten at servicesenteret er involvert.
- (92) Ut fra det som fremgår i evalueringsmatrisen, var det klare forskjeller i tilbudene som gjorde at valgte leverandør ikke ble avvist og klager ble ansett for ikke å oppfylle. Det var dermed ikke brudd på likebehandlingsprinsippet i denne vurderingen.
- (93) I krav E.8 ble leverandørene bedt om å beskrive kundereisen for bestilling av taxi, per lufthavn.
- (94) Ifølge evalueringsmatrisen har valgte leverandør gitt en svært utfyllende beskrivelse av kundereisen med tiltak for å fjerne risiko for svindel. Besvarelsen inneholdt en detaljert beskrivelse av antall bestillingsautomater, plassering av disse med teknisk robuste automater. Om klagers tilbud står det at kravet ikke oppfylles eller underbygges. Slik nemnda forstår det, er det blant annet vist til at klager utover valg av taxi og avtale om pris, ikke beskriver, tegner inn og begrunner antall bestillingsautomater ut fra normal trafikk og *«peak»* som skal reflektere volumet og passasjerflyten.
- (95) Ut fra det som fremgår i evalueringsmatrisen, vurderer nemnda det ikke som i strid med likebehandlingsprinsippet å vurdere klagers tilbud som avvikende sammenlignet med valgte leverandørs.
- (96) I besvarelsen av krav E.4 skulle det beskrives rutine for brukere uten passeringsavtale.
- (97) I evalueringsmatrisen fremgikk det at valgte leverandør oppfylte og underbygget kravet på en svært god måte, og at det ikke var noen usikkerhet om hvordan kravet ble møtt. Resten av teksten er i nemndas fremlagt matrise sladdet. Om klagers tilbud fremgikk det at kravet i svært liten grad var møtt. Det var ikke beskrevet hvordan den tekniske løsningen skulle driftes operativt og med rutine. Og videre blant annet: *«For kjøretøy uten passeringsavtale tilbys det en løsning med en betalingskiosk, men det finnes ingen beskrivelse av hvilken kvalitetssikring som foretas for å sikre at registrert kjøretøy er innenfor en godkjent brukergruppe same godkjenningsrutiner, dette sett opp mot et sikkerhetsperspektiv.»*

- (98) Ut fra det som fremgår i evalueringsmatrisen, vurderer nemnda det ikke som i strid med likebehandlingsprinsippet å vurdere klagers tilbud som avvikende sammenlignet med valgte leverandørs.
- (99) Klagenemnda forstår også klagers siste e-post til nemnda slik at det anføres at valgte leverandør kan ha fått anledning til å korrigere vesentlige avvik under forhandlingene, og at det kan ha skjedd et brudd på likebehandlingsprinsippet i denne sammenhengen.
- (100) Etter nemndas vurdering har innklagede dokumentert at klager fikk tydelige tilbakemeldinger som gjorde at de uansett selv hadde anledning til å forbedre tilbudet sitt for å unngå vesentlige avvik. I forhandlingsmøte 13. mai 2025 ble det gitt tydelig beskjed om at besvarelsene knyttet til krav E.3, E.5, E.7, E.8 og E.12 var for tynne, med nærmere henvisninger til hva innklagede savnet, se ovenfor i avsnitt 21 til 27. Det ble blant annet formidlet om krav E.8: *«Tilbyder skal i løsningsforslaget levere en komplett oversikt over antall og plassering av kiosker pr lufthavn.»*
- (101) I forhandlingsmøte 12. juni 2025 formidlet innklagede følgende knyttet til kvalitetskriteriet:
- «Status er at tilbudet fra Dopago per nå ikke er tilstrekkelig beskrevet og spesifisert for å kunne inngå i en kontrakt.»*
- (102) Og videre:
- «Utilstrekkelige beskrivelser i Vedlegg C kan innebære vesentlige avvik som gir avvisningsplikt. Vesentlige avvik i et tilbud gjør at det ikke er mulig å evaluere og gi konkrete tilbakemeldinger på pris.»*
- (103) Klager har dermed fått klare tilbakemeldinger og tilstrekkelige anledninger til å rette opp mangler i sitt tilbud. Når det er gitt konkrete tilbakemeldinger, og klager velger å ikke forbedre tilbudet på disse punktene, mens valgte leverandør velger å gjøre justeringer for å rette eventuelle avvik basert på tilbakemeldingene som er gitt, foreligger det ingen forskjellsbehandling.
- (104) Klagers anførsel om brudd på likebehandlingsprinsippet fører dermed ikke frem.

Konklusjon:

Avinor AS har ikke brutt regelverket for offentlige anskaffelser.

For Klagenemnda for offentlige anskaffelser,

Hallgrim Fagervold

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur