



**Klagenemnda
for offentlige anskaffelser**

Saken gjelder: Tildelingsevaluering

Innklagede gjennomførte en åpen anbudskonkurranse for anskaffelse av redningsbåt til bruk i brannvesenets oppgaver innenfor brann- og redningstjenesten. Klagenemnda kom til at innklagede hadde brutt forskriften § 22-2 ved evalueringen av underkriteriet "Fart". Klagers anførsler om at innklagede hadde brutt regelverket ved evalueringen av underkriteriet "Levetidsøkonomi", "Høy standard og kvalitet på utstyr", "Kapasiteter" og tildelingskriteriet "Pris", førte ikke frem. Klagenemnda fant ikke grunnlag for å ta stilling til klagers anførsel om avvik fra konkurransegrunnlaget.

Klagenemndas avgjørelse 13. desember 2016 i sak 2016/83

Klager: Maritime Partner AS

Innklaget: Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS

Klagenemndas medlemmer: Finn Arnesen, Marianne Dragsten, Tone Kleven

Bakgrunn:

- (1) Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS (heretter innklagede) kunngjorde 11. desember 2015 en åpen anbudskonkurranse for anskaffelse av redningsbåt til bruk i brannvesenets oppgaver innenfor brann- og redningstjenesten. Anskaffelsens verdi var estimert til 2 000 000 kroner. Tilbudsfristen var 1. februar 2016.
- (2) I kravspesifikasjonen punkt 2.3 fremgikk videre:

"Båten skal brukes under redningsinnsatser og andre innsatser i regi av Trøndelag Brann og Redningstjeneste IKS. Båten vil bli utsatt for harde påkjenninger; materialvalg og løsninger må derfor være i samsvar med dette. Båten vil gå i maksimum fartsområde 2 som innbefatter hele Trondheimsfjorden. Høyde på lanternerigg må være maks 2,2 meter over vannlinjen, fordi dette vil bli avgjørende for å komme under bruene i Trondheim og dypgående ikke mer enn 0.5 meter for å kunne operere lengst mulig opp i Nidelva og andre steder i Trondheimsfjorden med grunne farvann. Serviceavtale i garantitiden er også viktig."

[...]

Kapasiteter (fart, slep, lastekapasitet ift. Fart, etc.)

Definisjon på "lastet skip" er 3 stk redningsdykkere med totalvekt på 550 kg, samt to mannskap og fulle drivstofftanker. Fartskapasitet på "lastet skip" må være minst 40 knop. Fartskapasitet i minimum 60 minutt må ikke være mer enn 10 % lavere enn toppfart (dvs. 36 knop). Minimum volum på drivstoffkapasitet må være 6 timer drift med økonomisk fart og, eller 120 NM, Dersom tilbyder/båtbygger leverer flere enn en drivstofftank må de

være utrustet med stengbar forbindelse mellom tankene. Passasjerkapasitet må minimum være 10 personer. [...]."

- (3) Tildelingskriteriene fremgikk av konkurransegrunnlaget punkt 6:

"Alle punkter som er beskrevet i punkt 6 skal verifiseres av leverandøren. Ved evaluering av tilbudene vil det innenfor hvert kriterie bli gitt en karakter fra 0 – 10. Et punkt som ikke besvares vil bli gitt 0 poeng.

6.1 Pris

Vektes med 25 %. [...] 1. Vedlagte prisskjema skal fylles ut. Beregning av poeng ut fra pris. Laveste pris vil oppnå maks poengsum resterende vil oppnå poeng % - vis i forhold til laveste pris. Totaløkonomisk vurdering i hele enhetens levetid vil ligge til grunn.

6.2 Kvalitet/service

Vektes med 25 %. Følgende vil ligge til grunn: Responstid, Delelager, Garantivilkår Serviceavtaler, Levetidsøkonomi, Høy standard og kvalitet på utstyr. Ved beregning av poeng vil tilbydereren som oppnår flest poeng få full score, mens resterende tilbydere får poeng basert på prosentvis forskjell til beste score.

6.3 Funksjonalitet

Vektes med 50 %. Følgende vil ligge til grunn: Bruksområde, Fart. Fysiske mål, Manøvreringsevner, Kapasiteter. Ved beregning av poeng vil tilbydereren som oppnår flest poeng få full score, mens resterende tilbydere får poeng basert på prosentvis forskjell til beste score.

- (4) I konkurransegrunnlaget punkt 9 fremgikk følgende:

"Til grunn for avtalen gjelder dette konkurransegrunnlaget, inkludert vedlagte "Alminnelige innkjøpsvilkår for Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS kjøp av varer og tjenester, AIK 2001".

- (5) I dokumentet "Alminnelige innkjøpsvilkår for Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS kjøp av varer og tjenester, AIK 2001" fremgikk det i punkt 2.0 at "Ansvar for feil og mangler" var regulert på følgende måte:

2.1 Dersom ikke annet er avtalt i bestillingen påtar leverandøren seg, i de første 12 måneder etter at levering er mottatt, ansvar for feil og mangler som måtte påvises ved utførelse av tjenesten eller levering av materiellet som leveransen omfatter. Leverandøren vil i denne garantitid snarest mulig og for egen regning bytte ut defekte deler eller reparere materiellet slik at de leverte gjenstander er uten feil og mangler av noe slag. Nevnte garantitid skal likevel ikke være kortere enn den som er vanlig for produktet ved løpende tilvirkning for alminnelig salg. Denne garanti omfatter bare feil som oppstår ved riktig lagring og bruk av materiellet og som ikke skyldes normal slitasje."

- (6) Innen tilbudsfristen mottok innklagede tre tilbud, herunder fra Mare Safety AS (valgte leverandør) og Maritime Partner AS (klager).

- (7) Valgte leverandør skrev følgende under "*Spesifisering av eventuelle forbehold i konkurransegrunnlaget*":

Mare Safety As har en teoretisk beregnet totalvekt på MARE GTC 900 2VD FF som vi tilbyr til Trøndelag Brann- og Redningstjeneste. Denne vekten er teoretisk og vi kan ikke 100% bekrefte at båten vil bli denne vekten. Dette medfører at høyden fra vannet til topp av targabøyle kan variere noe pga. av vekten. Totalvekten på båten vil også kunne påvirke toppfarten med lastet båt, men vi garanterer toppfart på 40 knop med lastet båt iht. kravspesifikasjon. Vi har fått kalkulert at vi kan oppnå 40 knop med mindre vannjetter (Alamarin 245) men marginen på disse vannjettene er så liten at Mare Safety As ikke tør benytte seg av disse vannjettene."

- (8) Videre fremgikk det følgende beskrivelse i relasjon til tildelingskriteriet funksjonalitet:

"Henviser til teknisk spesifikasjon for MARE GTC 900 2VD FF, utdrag fra denne beskriver; Bruksområde; 1.0 Generelt. Denne spesifikasjonen beskriver fartøyet MARE GTC 900 2VD FF, som skal brukes i operasjonskonsept som redningsbåt. Fartøyet kan befordre mannskap på 2 til 5 personer, maksimalt antall personer i fartøyet er 12 personer. Fartøyet har utrustning tilpasset bruksområdet og arrangert for 2 til 5 manns besetning.

Fartsområde: [...] Det er ventet at toppfarten vil bli i området rundt 42 knop med "lastet skip" marsjfarten vil ligge i området rundt 36 knop. Full lastet båt (med 12 personer om bord) vil toppfarten være i området 25-28 knop.

[...]

Kapasiteter:

Toppfart: 42 knop."

- (9) I tildelingsmeddelelsen fremgikk det at valgte leverandør ble tildelt en samlet poengscore på 9,20 poeng. Klager ble tildelt totalt 9,07 poeng. Under tildelingskriteriet "*Pris*" fikk valgte leverandør 6,8 poeng for å tilby en pris på 2 295 000 kroner og klager ble tildelt 8 poeng med en tilbudspris på 1 960 000 kroner. De ulike forholdene som skulle vektlegges under tildelingskriteriene "*Funksjonalitet*" og "*Kvalitet/service*" var ved evalueringen delt opp i underkriterier. Klager ble tildelt 6 poeng under evalueringen av underkriteriet "*Fart*", 6,5 poeng på underkriteriet "*Kapasiteter*", 7,5 poeng på underkriteriet "*Høy standard og kvalitet på utstyr*", og 5,87 poeng på underkriteriet "*Levetidsøkonomi*". Valgte leverandør ble tildelt 8 poeng på underkriteriet "*Fart*", 7,5 poeng på "*Kapasiteter*", 8 poeng på "*Høy standard og kvalitet på utstyr*", og 7,75 på underkriteriet "*Levetidsøkonomi*".

- (10) Saken ble brakt inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser 1. juni 2016.

- (11) Nemndsmøte i saken ble avholdt 12. desember 2016.

Anførsler:

Klager har i det vesentlige anført:

Tildelingsevaluering – Funksjonalitet

- (12) Innklagede har brutt regelverket ved evalueringen av tildelingskriteriet "*Funksjonalitet*". For det første har klager vist til at valgte leverandør har fått høyere uttelling ved evalueringen av underkriteriet "*Fart*" til tross for at både klager og valgte leverandør tilbød en redningsbåt som oppfylte kravet om hastighet på 40 knop. At valgte leverandør har "*garantert*" for en slik hastighet kan ikke lede til en poengforskjell på to poeng ettersom dette utelukkende er en språklig benevnelse som ikke er underbygget med et nærmere innhold eller en angitt varighet. I tillegg har klager tilbudt høyere marsjfart men likevel ikke fått uttelling for dette i evalueringen.
- (13) Innklagede har videre brutt regelverket ved å ikke tildele klager høyere poengscore på underkriteriet "*Kapasiteter*". I konkurransegrunnlaget var det angitt en minimum passasjerkapasitet på 10 personer, med en normal besetning på 5 personer. Klager har, i motsetning til valgte leverandør, tilbudt en redningsbåt med en kapasitet på 10 personer ut over normal bemanning på 5, altså totalt 15 personer. Dette har imidlertid ikke gitt uttelling ved evalueringen.

Tildelingsevaluering "Kvalitet/Levetid"

- (14) Innklagede har heller ikke foretatt en forsvarlig evaluering av underkriteriet "*Høy standard og kvalitet på utstyr*". Ved evalueringen har valgte leverandør blitt tildelt 8 poeng og klager 7,5. Klagers tilbudte redningsbåt er imidlertid utstyrt med Volvo Penta common rail motorer som tilfredsstiller de nyeste og strengeste miljøkrav. I tillegg er Hamilton vannjetene anerkjent som noe av det beste på markedet. Disse forhold skulle ifølge klager samlet sett lede til en høyere poengscore enn den valgte leverandør ble gitt.
- (15) Heller ikke underkriteriet "*Levetidsøkonomi*" er forsvarlig evaluert av innklagede. Valgte leverandørs tilbudte redningsbåt vil bruke betydelig mer drivstoff som følge av høyere antall hestekrefter og tynge båt. Det er nettopp drivstoff som er den høyeste kostnaden for båter gjennom båtens levetid. I motsetning til det innklagede hevder, vil ikke de større motorene ha lengre levetid. Motorene vil også få redusert levetid som følge av den høye vektbelastningen. Dette har ikke gitt seg utslag i evalueringen.

Evalueringsmodell

- (16) Klager anfører at innklagede har brutt regelverket ved å benytte en modell for prisberegning hvor det er gitt prosentvis poeng i forhold til egen tilbudt pris og ikke i forhold til referanseprisen som er den laveste. Dette er en annen modell enn den som ble oppgitt i konkurransegrunnlaget. Differansen mellom klagers tilbud, som var nest dyrest, og valgte leverandørs tilbud, som var det dyreste, blir derfor redusert.

Avvik

- (17) Valgte leverandørs tilbudte båt avviker også fra kravet om at båten ikke skulle være mer en 0,5 m dypgående. Dette skulle i utgangspunktet ført til avvisning av tilbudet, eventuelt et vesentlig poengtrekk.

Innklagede har i det vesentlige anført:

*Tildelingsevaluering – **Fart/Hastighet***

- (18) Det var stilt krav til minimum toppfart på 40 knop og samtlige tilbydere oppfylte dette kravet. Det som skilte tilbyderne på dette punkt var at valgte leverandør kunne garantere

for en slik toppfart, mens klager estimerte denne toppfarten ut fra teoretiske beregninger. Valgte leverandørs garanti for toppfart ble ansett som en større sikkerhet for oppdragsgiver enn å kun få et produkt som oppfyller kravspesifikasjonen. Av den grunn ble valgte leverandør tildelt 8 poeng.

- (19) Når det gjelder evalueringen av "*Kapasiteter*" oppfyller både klager og valgte leverandør kravet til antall passasjerer. Evalueringen er ikke i strid med regelverket.

Tildelingsevaluering – "Kvalitet/service"

- (20) Innklagede bestrider klagers anførsel og bemerker at antall hestekrefter ble ansett som positivt ved evalueringen av underkriteriet "*Levetidsøkonomi*" fordi dette ville redusere belastningen på motorene. I tillegg hevder innklagede at valgte leverandørs motorstørrelse og størrelse på vannjetene ville gi bedre levetid. Evalueringen av underkriteriet "*Høy standard og kvalitet på utstyr*" er også forsvarlig og gjennomført i samsvar med regelverket. Valgte leverandørs tilbudte redningsbåt var utstyrt med større motorer og vannjeter som etter innklagedes syn ville gi en lengre levetid. Ut over dette var det ifølge innklagede ikke grunnlag for å si at kvaliteten eller standarden på klagers tilbudte utstyr var dårligere eller bedre enn valgte leverandørs. Av den grunn ble valgte leverandør tildelt 8 poeng på dette underkriteriet, og klager 7,5.

Evalueringsmodell og avvik.

- (21) Innklagede har ikke kommentert disse anførselene.

Klagenemndas vurdering:

- (22) Klager har deltatt i konkurransen, og har saklig klageinteresse, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 6. Klagen er rettidig. Konkurransen gjelder anskaffelse av en redningsbåt. Dette er en vareanskaffelse. Anskaffelsens verdi er estimert til 2 000 000 kroner. I tillegg til lov om offentlige anskaffelser følger anskaffelsen etter sin (opplyste) art og verdi forskrift om offentlige anskaffelser av 7. april 2006 nr. 402 del I og III, jf. forskriften §§ 2-1 og 2-2.

Tildelingsevaluering – Fart/Hastighet

- (23) Klager anfører at innklagede har brutt regelverket ved evalueringen av tildelingskriteriet "*Funksjonalitet*". For det første har klager vist til at valgte leverandør har fått høyere uttelling ved evalueringen av underkriteriet "*Fart*" til tross for at både klager og valgte leverandør tilbød en redningsbåt som oppfylte kravet om hastighet på 40 knop. At valgte leverandør har "*garantert*" for en slik hastighet kan etter klagers oppfatning ikke lede til en poengforskjell på to poeng ettersom dette utelukkende er en språklig benevnelse som ikke er underbygget med et nærmere innhold eller angitt varighet. I tillegg gjør klager gjeldende at klager har tilbudt høyere marsjfart men ikke fått uttelling for dette i evalueringen.
- (24) Til dette bemerker innklagede at det under evalueringen var ansett som en større sikkerhet at valgte leverandør hadde "*garantert*" for en makshastighet, enn at hastigheten var estimert på bakgrunn av teoretiske beregninger. Til dette siste har for øvrig klager fremholdt at klagers tilbudte fart ikke er basert på en teoretisk beregning, men erfaring fra 54 tidligere bygde båter av identisk type.

- (25) Ved tildelingsevalueringen har oppdragsgiver et relativt vidt skjønn som bare i begrenset grad kan overprøves. Klagenemnda kan imidlertid prøve om oppdragsgivers evaluering er saklig, forsvarlig og i samsvar med de angitte tildelingskriteriene, jf. blant annet sak 2013/93 premiss (20).
- (26) I konkurransegrunnlaget fremgikk det at det skulle tilbys redningsbåt med en fartskapasitet ved lastet skip på minst 40 knop. Videre var det angitt at fartskapasitet i minimum 60 minutter ikke må være mer enn 10 % lavere enn toppfarten (dvs. 36 knop).
- (27) I valgte leverandørs tilbud fremgikk det at *"Det er ventet at toppfarten vil bli i området rundt 42 knop med "lastet skip" marsjfarten vil ligge i området rundt 36 knop"*. Videre opplyste valgte leverandør at *"(...) vi garanterer toppfart på 40 knop med lastet båt iht. kravspesifikasjonen"*. Klager tilbød en redningsbåt med en fartskapasitet som var *"beregnet til å være 40 knop på maksfart med en last på 3 dykkere og 2 mann."* Etter det opplyste fremla også klager beregninger i tilbudet som gav uttrykk for en høyere beregnet maksimalfart, men innklagede har ikke begrunnet forskjellen i evaluering ut fra de beregningene som var fremlagt. I tilbudet opplyste klager også at deres tilbudte redningsbåt vil kunne gå på full belastning i inntil en time, (dvs. 40 knop i marsjfart).
- (28) Det fremgår av tildelingsevalueringen at valgte leverandør på underkriteriet *"Fart"* ble tildelt 8 poeng, mens klager ble tildelt 6 poeng.
- (29) Både klager og valgte leverandør har tilbudt en båt som oppfyller kravet til toppfart på 40 knop. Forskjellen i poeng er av innklagede begrunnet med at valgte leverandør *"garanterte"* for en toppfart på 40 knop, mens klager hadde beregnet toppfarten til 40 knop.
- (30) Valgte leverandør garanterte for at fartøyet ville holde en fart på 40 knop, hvilket innebærer at selskapet garanterte at kravspesifikasjonen på dette punkt ville ivaretas. Ut fra de kontraktsbestemmelser som gjaldt, er det imidlertid vanskelig å se at denne garantien representerte noen merverdi for innklagede – i hvert fall ikke en merverdi som det var påregnelig ville bli vektlagt i relasjon til tildelingskriteriet *"Funksjonalitet"* og underkriteriet *"Fart"*. På den andre siden ville det være naturlig at klager ble gitt uttelling for å tilby en marsjfart (*Fartskapasitet i minimum 60 minutt*) som tilsvarte maksfart. Ut fra det formål båten skulle brukes til, den skulle operere i hele Trondheimsfjorden, er det klart at denne egenskapen ville gjøre det mulig å tilbakelegge større distanser på kortere tid. At valgte leverandør ble gitt bedre uttelling enn klager kan på denne bakgrunn ikke anses i tråd med det angitte vurderingstemaet. Innklagedes evaluering representerer på denne bakgrunn et brudd på forskriften § 22-2.
- (31) Klager har videre vist til at også evalueringen av underkriteriet *"Kapasiteter"* ikke er i samsvar med regelverket.
- (32) Slik konkurransegrunnlaget var utformet er klagenemnda enig med innklagede i at både valgte leverandør og klager tilbød en passasjerkapasitet som var i samsvar med kravene i konkurransegrunnlaget. Klager hevder imidlertid at ettersom klager tilbød en redningsbåt med mulighet for opptil 15 plasser, skulle dette gi bedre uttelling sammenlignet med valgte leverandør som tilbød 12 plasser. Likevel har innklagede i evalueringen av dette underkriteriet gitt valgte leverandør 7,6 poeng og klager 6,95 poeng.

- (33) Slik konkurransegrunnlaget var utformet var det angitt krav om minimum 10 passasjerplasser. At klager har tilbudt 15 passasjerplasser kan derfor hevdes å representere en merverdi for innklagede. Det var imidlertid flere forhold som skulle evalueres under "*Kapasiteter*", herunder slep og lastekapasitet i forhold til fart. At klager har tilbudt noe høyere passasjerkapasitet, men likevel blitt tildelt lavere poengscore enn valgte leverandør gir derfor ikke alene grunnlag for å underkjenne innklagedes evaluering av "*Kapasiteter*". Klagers anførsel fører ikke frem.

Tildelingsevaluering – Kvalitet/service

- (34) Klager anfører at innklagede ikke har foretatt en forsvarlig evaluering av underkriteriet "*Høy standard og kvalitet på utstyr*" og "*Levetidsøkonomi*".
- (35) Ved evalueringen av underkriteriet "*Høy standard og kvalitet på utstyr*" har valgte leverandør blitt tildelt 8 poeng og klager 7,5. I følge klager har imidlertid begge beskrevet samme aluminiumskvalitet og klager har påpekt at deres tilbudte redningsbåt er utstyrt med Volvo Penta common rail motorer som tilfredsstiller de nyeste og strengeste miljøkrav. I tillegg er Hamilton vannjetene anerkjent som noe av det beste på markedet. Til dette har innklagede vist til at valgte leverandørs tilbudte motorer og vannjetter var større, og ut i fra en helhetsvurdering var disse ansett for å sikre en høyere standard og kvalitet enn klagers tilbudte utstyr.
- (36) Denne vurderingen hører i utgangspunktet inn under oppdragsgivers innkjøpsfaglige skjønn, som klagenemnda bare i begrenset grad kan overprøve, jf. premiss (26).
- (37) Slik saken er opplyst kan klagenemnda ikke se at innklagede i dette tilfellet har utøvd et uforsvarlig skjønn ved evalueringen av underkriteriet "*Høy standard og kvalitet på utstyr*".
- (38) Når det gjelder evalueringen av underkriteriet "*Levetidsøkonomi*" ble klager gitt 5,87 poeng, og valgte leverandør ble gitt 7,75 poeng. Om denne vurderingen har klager fremhevet at valgte leverandørs tilbudte redningsbåt vil bruke betydelig mer drivstoff som følge av høyere antall hestekrefter og tyngre båt. Klager hevder også at innklagede tar feil når det legges til grunn at de større motorene vil ha lengre levetid som følge av lavere belastning.
- (39) Underkriteriet "*Levetidsøkonomi*" var ikke nærmere beskrevet i konkurransegrunnlaget, og evalueringen av kriteriet er til en viss grad skjønnsmessig.
- (40) Innklagede har vist til at antall hestekrefter ble ansett som positivt ved evalueringen av underkriteriet "*Levetidsøkonomi*" fordi dette ville redusere belastningen på motorene. I tillegg har innklagede opplyst at valgte leverandørs tilbudte redningsbåt var utstyrt med større motorer og vannjetter som etter innklagedes syn også ville gi en bedre levetid. Nemnda har ikke grunnlag for å underkjenne denne vurderingen. Innklagede har ikke angitt drivstoffutgifter som tildelingskriterium og hevder at det ikke var et relevant forhold å evaluere under "*Levetidsøkonomi*". Slik tilbudene er utformet er det heller ikke noe i disse som tilser at drivstoffutgifter skulle opplyses om og evalueres under levetidskostnader. På denne bakgrunn finner klagenemnda ikke holdepunkter for at innklagede har evaluert "*Levetidskostnader*" i strid med regelverket.

Evalueringsmodell

- (41) Klager anfører også at innklagede har brutt regelverket ved evalueringen av pris. Anførselen bygger på at konkurransegrunnlaget angir at "*[l]aveste pris vil oppnå maks poengsum resterende vil oppnå %-vis i forhold til laveste pris*". Klager hevder dette må forstås slik at innklagede var forpliktet til å regne forskjellen i prosent med utgangspunkt i det rimeligste tilbudet (hvor mye det rimeligste tilbudet må økes for å være lik det dyrere tilbudet), og ikke med utgangspunkt i det dyrere tilbudet (hvor mye det dyrere tilbudet må reduseres for å være lik det rimeligere tilbudet – også kalt den forholdsmessige metoden). Formuleringen er imidlertid ikke entydig. Måten priskriteriet var beskrevet i konkurransegrunnlaget gir derfor ikke alene grunnlag for å underkjenne innklagedes metode for evaluering.

Avvik

- (42) Som klager påpeker er det opplyst i valgte leverandørs tilbud at båten hadde en dybde på 0,56 m, og at dette avviker fra kravet i konkurransegrunnlaget om maks 0,5 m dybde. Ut fra de begrensninger kravet legger på utformingen av båtene som tilbys, kan det med rette reises spørsmål om avviket må anses vesentlig. Anførselen er imidlertid ikke kommentert av innklagede, og den er heller ikke underbygget i særlig grad av klager. På denne bakgrunn har ikke nemnda grunnlag for å ta stilling til betydningen av avviket i valgte leverandørs tilbud.

Konklusjon:

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS har brutt forskriften § 22-2 ved evalueringen av kriteriet "*Fart*".

Klagers anførsler om at innklagede hadde brutt regelverket ved evalueringen av underkriteriet "*Levetidsøkonomi*", "*Høy standard og kvalitet på utstyr*", "*Kapasiteter*" og tildelingskriteriet "*Pris*", førte ikke frem.

Klagers anførsel om avvik fra konkurransegrunnlaget ble ikke behandlet av klagenemnda.

For Klagenemnda for offentlige anskaffelser,

Finn Arnesen

Dokumentet er godkjent elektronisk