



Klagenemnda for offentlige anskaffelser

Saken gjelder: Avlysning/totalforkastelse. Feil i/uklart konkurransegrunnlag.
Tildelingsevaluering. Ulovlig tildelingskriterium

Innklagede gjennomførte en begrenset anbudskonkurranse for inngåelse av rammeavtaler for kjøp av biler. Klagers anførsler om at tildelingskriteriene «Produktutvalg» og «Sikkerhet» var ulovlige, førte ikke frem. Klager fikk heller ikke medhold i at innklagede hadde anvendt en ulovlig modell ved evalueringen av tildelingskriteriet «Økonomi». Klagers anførsler om at tildelingsevalueringen var ulovlig, førte heller ikke frem.

Klagenemndas avgjørelse 21. november 2019 i sak 2019/596

Klager: Bertel O. Steen AS

Innklaget: Norsk rikskringkasting AS

Klagenemndas medlemmer: Finn Arnesen, Sverre Nyhus og Elisabeth Wiik

Bakgrunn:

- (1) Norsk rikskringkasting AS (heretter *innklagede*) kunngjorde 6. april 2019 en begrenset anbudskonkurranse med prekvalifisering for inngåelse av rammeavtaler om kjøp av biler. Rammeavtalen ville ha en varighet på 1 år, med opsjon på forlengelse inntil 1+1+1 år. Anskaffelsens verdi var estimert til 100 millioner kroner ekskl. mva. Frist for å sende forespørsel om deltakelse var 9. mai 2019.

- (2) I kunngjøringen ga innklagede en kort beskrivelse av formålet med anskaffelsen:

«[...] Formålet er å inngå 3 rammeavtaler med A-B-C-rangering, hvor A-leverandøren forventes å kunne dekke det aller meste av oppdragsgivernes behov for biler i alle de forespurte segmenter/grupper. B- og C-leverandørene kan være aktuelle å kjøpe fra etter nærmere definerte regler for unntak. Kvalifiserte leverandører skal tilby biler i samtlige forespurte segmenter for personbiler og grupper for varebiler.»

- (3) I kunngjøringen hadde innklagede også beskrevet hvilke biler som skulle anskaffes:

*«Anskaffelsen gjelder følgende biltyper:
Segmenter for personbiler iht. inndeling fra OFV (Opplysningsrådet for Veitrafikken):
Minibiler, småbiler, kompaktklassen, mellomklassen, store biler, flerbruksbiler og SUV.
Vare/lastebiler iht. oppdragsgivernes 4 egendefinerte grupper:
Små varebiler ca. 3-4m³, mellomstore varebiler ca. 6-7 m³, mellomstore pickuper med terrengegenskaper 4x4 og store varebiler ca. 12-14 m³/under 5 tonn.»*

- (4) Fem leverandører søkte om å delta i konkurransen, og samtlige ble invitert til å inngi tilbud. Dette var Bertel O. Steen AS (heretter *klager*), Harald A. Møller AS, Bilia AS,

Toyota Norge AS og MotorGruppen AS. Et konkurransegrunnlag datert 4. april 2019 ble sendt til disse. Tilbudsfristen ble satt til 26. juni 2019.

- (5) Under overskriften «*Dellevering av tilbud*» i konkurransegrunnlaget del A, hadde innklagede angitt at det ikke var anledning til å inngi deltilbud, og videre at «*Leverandøren skal tilby både personbiler og varebiler i alle de forspurte segmenter/grupper*». Innklagede ville i evalueringen vektlegge at tilbyder hadde et størst mulig utvalgt av bilmodeller som kunne dekke oppdragsgivers behov innenfor de enkelte tilbudte segmenter og grupper.
- (6) Tildeling skulle skje basert på kriteriene «*Produktutvalg*» (50 prosent), «*Utslippsverdier*» (10 prosent), «*Sikkerhet*» (10 prosent) og «*Økonomi – månedlig tap*» (30 prosent).
- (7) Av konkurransegrunnlaget del A punkt 3.3 fremgikk det at tildeling av rammeavtaler ville skje til leverandørene med det økonomisk mest fordelaktige tilbudet totalt sett for alle tilbudte segmenter og grupper. Det var også gitt følgende opplysninger om evalueringen:

«Den totale evalueringen vektes iht. forventet kjøp totalt sett, fordelt prosentvis for de ulike segmenter for personbiler og grupper for varebiler:

Segmenter, personbiler (basert på OFVs inndeling):

Segment A: Minibiler: 1%

Segment B: Småbiler: 1%

Segment C: Kompakte biler (Kompaktklassen): 30%

Segment D: Mellomstore biler (Mellomklassen): 35%

Segment E: Store biler: 25%

Segment H: Flerbruksbiler – opprinnelig bygget på segment C, D: 2%

Segment H: Flerbruksbiler – større modeller 8-9 seter: 2%

Segment I: Terrengbiler – SUV 4x4 under 500.000,-: 2%

Segment I: Terrengbiler – SUV 4x4 over 500.000,-: 2%

Grupper, varebiler (egendefinerte grupper):

Gruppe 1: Små varebiler ca. 3-4 m³: 15%

Gruppe 3: Mellomstore varebiler ca. 6-7 m³: 50%

Gruppe 5: Mellomstore pickuper med terrengegenskaper 4x4: 5%

Gruppe 6: Store varebiler ca. 12-14 m³ < 5 tonn: 30%

Totalt i den endelige evalueringen vektes personbiler med 75% og varebiler med 25%

Oppdragsgiver vil evaluere de kvalifiserte tilbudene innenfor hvert av de ulike

segmenter / grupper og rangere disse etter kriterier / vekting som i tabellen over.

Den leverandør som oppnår høyest poengsum totalt i den endelige evalueringen, vil bli A-leverandør, nest best blir B-leverandør og tredje best blir C-leverandør.»

- (8) Evalueringen skulle baseres på et tilbudsskjema som leverandørene skulle fylle ut. Angående kriteriet «Sikkerhet» ga innklagede følgende føringer for utfyllingen av skjemaet:

«Kryss av for alle sikkerhetsdetaljer som kan leveres på biler av det aktuelle merke/modell. Det er tillatt å sette opp alternative tilsvarende sikkerhetsdetaljer hvis betegnelser som er brukt, bare gjelder for enkelte bilmerker.»

- (9) Om kriteriet «Produktutvalg» hadde innklagede gitt følgende opplysninger om evalueringen:

«Produktutvalg, ref. tilbuds – evalueringsskjema

Segment A – I for personbiler:

Karosserivarianter: Sedan / combi / stasjonsvogn. Antall modeller / merker som tilbys innenfor hvert segment.

Gruppe 1, 3, 5 og 6 for varebiler:

Karosserivarianter: Skyvedør begge sider i varerom, side- /topphengslet bakdør, Ulike akselavstander / lengder og høyder på varerom. Minstekrav til tilhengerkapasitet (vekt). Antall modeller / merker som tilbys innenfor hver gruppe.

[...]

MERK:

Som det fremgår av tilbuds-/eval.skjema, vil modeller med mange avkryssninger få høy score på produktutvalg. Tilbydere bør derfor ikke tilby flere merker / modeller enn det som er optimalt for å dekke produktegenskapene, altså tilby de merker / modeller som kan leveres i flest varianter.»

- (10) Om økonomikriteriet var det opplyst følgende:

«Leverandøren skal skrive inn tallgrunnlag for beregning av månedlig verditap, inkl. mva refusjon, for den økonomisk mest gunstige modellvarianten av hvert merke / modell som tilbys i hvert segment / hver gruppe. Verditapet skal beregnes ut fra 3 år / 60.000 km. (Se formel i regnearket)

(Oppdragsgiver er kjent med reglene for leasing, men velger likevel å bruke 3 år / 60.000 km som referanse og grunnlag for evalueringen)»

- (11) For kriteriet «Utslippsverdier» fremgikk følgende av punkt 3.3:

«Utslippsverdier CO₂, skriv inn verdien for den modellvariant som har lavest CO₂-utslipp (ikke hybrid eller El-varianter).

Oppgis med WLTP-verdier for personbiler og NEDC-verdier for varebiler».

- (12) I tillegg hadde innklagede gitt ytterligere veiledning til utfylling av tilbudsskjemaet i konkurransegrunnlaget del C («*Spesifikasjon og prising*») punkt 3.1.
- (13) For økonomikriteriet hadde innklagede påpekt følgende: «*Det skal oppgis pris, rabattsats og restverdi / gjenkjøpsverdi (3 år / 60.000 km) på alle tilbudte modeller. Bruk ark med faner merket hhv. «Priser segment A – I Personbiler» og «Priser Gruppe 1 – 6 Varebiler»».* Hva gjaldt «*Sikkerhet*» og «*Produktutvalg*» var leverandørene bedt om å krysse «*av det som er mulig å levere for alle varianter av samme bilmerke/modell*».
- (14) Av del C gikk det også frem at «*Hvis det avdekkes vesentlige forskjeller mellom leverandørenes besvarelse av dette dokumentet, vil det bli brukt som en del av evalueringen, som underkriterier på de hovedkriterier hvor det hører til, se Del A, pkt. 3.3.*»
- (15) Tilbudsskjemaet som innklagede henviste til i konkurransegrunnlaget del A, fremgikk av del E. Leverandøren skulle her angi en bilmodell, krysse av for hvilke varianter modellen kunne leveres i, hvilke funksjoner og egenskaper den hadde, angi CO2-utslippet, samt angi månedlig verditap. For sikkerhetskriteriet hadde innklagede angitt 13 ønskede sikkerhetsfunksjoner:

«ESP/Antiskrens

Multi Collision Braking System (stopp etter koll.)

Front Assistant (farevarsling/radar)

Tretthetsvarsler

Aktive beltestrammere (i forkant av kollisjon)

Lane Assistant (Lane departure warning system)

Beltepåminner alle seter

Aktive hodestøtter (foran)

Side airbager (sidegardiner)

Hode airbager foran og bak

Txx (Trailer Assist Program)

TSA (Trailer Stability Program)

RBS (Brake Test Stand)»

- (16) I tilbudsskjemaene «*Priser*» var det innarbeidet en formel for utregning av månedlig verditap. Her skulle leverandørene fylle ut veiledende pris (pris fra kundeprisliste), pris på bilen ekskl. registreringsavgift – men inklusiv mva., rabattprosent, netto inklusiv mva., hva mva. utgjorde, den tilbudte prisen, klargjørings- og leveringskostnader ekskl. frakt,

samt restverdi i prosent etter 3 år/60 000 kjørte kilometer. Beløpet som utgjorde månedlig verditap skulle så inntas i tilbudsskjemaet.

- (17) Forut for tilbudsfristen mottok innklagede et spørsmål angående sikkerhetsfunksjonene. Leverandøren ba om svar på hvilken funksjon systemene «Multi Collision Braking System» og «RBS (Brake test Stand)» hadde. Til dette svarte innklagede i brev av 17. juni 2019:

«Multi Collisjon Braking System er et system som forhindrer følgeulykker ved nødbrems, unnamanøver, påkjørsel bakfra el. lign. En kortfattet systembeskrivelse i tekst/vedlegg er ok. Vi er ikke opptatt av hva systemet heter, men hvilken sikkerhetsfunksjon det har.»

Brake Test Stand er et system som sørger for rene tørre skiver under kjøring. En kortfattet systembeskrivelse i tekst/vedlegg er ok. Vi er ikke opptatt av hva systemet heter, men hvilken sikkerhetsfunksjon det har.»

- (18) Den 23. mai 2019 stilte klager spørsmål vedrørende beregningen av månedlig verditap. Klager ba om en bekreftelse på om leverandørene skulle forholde seg til gjeldende formel i skjemaet. Dette svarte innklagede bekreftende på.
- (19) Samtlige fem leverandører innga tilbud. I brev av 8. juli 2019 meddelte innklagede at Harald A. Møller AS (heretter *valgte leverandør*) var innstilt som A-leverandør, klager som B-leverandør og Bilias AS som C-leverandør. I samme brev ga innklagede en begrunnelse for resultatet av evalueringen, og det var inntatt en poengtabell som gjengis på følgende måte:

Leverandør	Produktutvalg 50 %	Økonomi 30 %	Utslippsverdier 10 %	Sikkerhet 10 %	Totalt 100 %
Møller	5	3	1	1	10
BOS	2,37	2,77	0,97	0,68	6,80

- (20) Klager klagde på tildelingsbeslutningen i brev av 9. august 2019. På bakgrunn av denne klagen oppdaget innklagede feil ved den opprinnelige evalueringen. Dette resulterte i følgende justerte poengscore:

Leverandør	Produktutvalg 50 %	Økonomi 30 %	Utslippsverdier 10 %	Sikkerhet 10 %	Totalt 100 %
Møller	5	3	1	1	10
BOS	2,66	2,77	0,97	0,68	7,09

- (21) Tildelingsbeslutningen forble dermed uendret.
- (22) Klager brakte saken inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser 25. september 2019. Innklagede har bekreftet at kontraktsinngåelse vil avventes til etter nemndas behandling. Saken er derfor behandlet som en prioritert sak.
- (23) Nemndsmøte i saken ble avholdt 18. november 2019.

Anførsler:

Klager har i det vesentlige anført:

- (24) Innklagede har benyttet ulovlige tildelingskriterier, noe som fører til at konkurransen må avlyses. Både tildelingskriteriet «*Sikkerhet*» og kriteriet «*Produktutvalg*» er ulovlige.
- (25) Tildelingskriteriet «*Sikkerhet*» strider mot kravet til likebehandling i loven § 4, fremstår som usaklig og vilkårlig og er egnet til å favorisere eksisterende leverandør.
- (26) Tildelingskriteriet «*Produktutvalg*» oppfyller ikke kravet til klarhet som følger av anskaffelsesreglene. Kriteriet er heller ikke egnet til å identifisere det økonomisk mest fordelaktige tilbudet.
- (27) Formelen som er benyttet for å vurdere økonomikriteriet, er heller ikke egnet til å identifisere det beste tilbudet.
- (28) Det foreligger feil ved tildelingsevalueringen, herunder ved at poenggivningen under tildelingskriteriene «*Produktutvalg*» og «*Utslippsverdier*» er feil. Endelig foreligger det vesentlige forskjeller mellom leverandørenes besvarelse knyttet til del C («*Spesifikasjon og prising*») som ikke er hensyntatt i evalueringen.

Innklagede har i det vesentlige anført:

- (29) Tildelingskriteriene er lovlige.
- (30) Innklagede kan ikke se at eksisterende leverandør har fått en fordel i konkurransen når det gjelder hva som skal evalueres under tildelingskriteriet «*Sikkerhet*». Alle begrepene som er brukt, er generiske begreper som er allment kjent i bransjen. Innklagede har også vært tydelig på at tilsvarende systemer aksepteres.
- (31) Tildelingskriteriet «*Produktutvalg*» er tilstrekkelig klart, og det er egnet til å identifisere egenskaper ved ytelsen som har betydning for innklagede. Slik innklagede ser det, bygger klagers oppfatning på en misforståelse.
- (32) Evalueringsmodellen som er benyttet for tildelingskriteriet «*Økonomi*», er lovlig. Innklagede ønsket å hensynta bilenes restverdi, og evalueringsmodellen er godt egnet til å utpeke det økonomisk mest fordelaktige tilbudet. Fastsettelse av evalueringsmodell ligger også innenfor oppdragsgivers innkjøpsfaglige skjønn.
- (33) Innklagede har avdekket at det har skjedd mindre feil i tildelingsevalueringen når det gjelder «*Produktutvalg*» og «*Utslippsverdier*». Det er imidlertid ikke tale om feil som har hatt betydning for utfallet av konkurransen, og tildelingsbeslutningen strider dermed ikke mot forskriften § 25-1 (4). Dersom klagenemnda finner at tildelingsbeslutningen er ulovlig, vil innklagede uansett kunne rette feil uten å endre skjønnsutøvelsen.
- (34) Innklagede fant heller ikke forskjeller mellom leverandørenes besvarelse av del C av betydning. Av denne grunn er ikke besvarelsen av del C hensyntatt i evalueringen av tilbudene.

Klagenemndas vurdering:

- (35) Klager har deltatt i konkurransen, og har saklig klageinteresse, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 6. Klagen er rettidig. Konkurransen gjelder rammeavtale for kjøp av biler, som er en vareanskaffelse. Anskaffelsens verdi er estimert til 100 millioner kroner ekskl. mva. I tillegg til lov om offentlige anskaffelser 17. juni 2016 nr. 73 følger anskaffelsen derfor forskrift om offentlige anskaffelser 12. august 2016 nr. 974 del I og del III, jf. forskriften §§ 5-1 og 5-3.

Ulovlige tildelingskriterier

- (36) Klager har anført at tildelingskriteriene «*Sikkerhet*» og «*Produktutvalg*» er ulovlige.
- (37) Klagenemnda tar først stilling til om hvorvidt tildelingskriteriet «*Sikkerhet*» er lovlig. Klager har anført at kriteriet er i strid med kravene til konkurranse og likebehandling i loven § 4.
- (38) De grunnleggende kravene til konkurranse og likebehandling i loven § 4 innebærer at oppdragsgiver ikke kan benytte tildelingskriterier som har en konkurransevridende effekt, jf. også EU-domstolens avgjørelse i sak C-368/10 Max Havelaar premiss 95.
- (39) Tildelingskriteriet «*Sikkerhet*» skulle vurderes ut fra antall avkryssninger på en rekke angitte sikkerhetsfunksjoner i tilbudsevalueringsskjemaet. Det var angitt 13 ulike funksjoner, og leverandørene skulle krysse av for de funksjoner den aktuelle bilmodellen kunne leveres med. Jo flere kryss en bilmodell hadde, desto bedre uttelling i evalueringen. De fleste funksjonene var angitt med en generisk betegnelse, herunder eksempelvis sideairbag og beltepåminner. Enkelte av de etterspurte funksjonene var imidlertid angitt med egennavn som, ifølge klager, særlig knytter seg til Volkswagen sine bilmodeller. Valgte leverandør, som også er innklagedes eksisterende leverandør av biler, er opplyst å være eneforhandler av Volkswagen sine biler i Norge.
- (40) Av konkurransegrunnlaget del A punkt 3.3 fremgår det imidlertid at det er tillatt å sette opp alternative tilsvarende sikkerhetsdetaljer, hvis betegnelser som er brukt i skjemaet bare gjelder for enkelte bilmerker. For to av sikkerhetsfunksjonene ble det også uttrykkelig presisert av innklagede at «*Vi er ikke opptatt av hva systemet heter, men hvilken sikkerhetsfunksjon det har*».
- (41) Disse presiseringene må likestilles med opplysninger gitt i konkurransegrunnlaget, jf. eksempelvis klagenemndas avgjørelse i sak 2017/113 premiss 40 med videre henvisning.
- (42) Slik klagenemnda ser det, fremgikk det altså klart at de tilbudte bilene ikke behøvde å ha en funksjon med det samme navnet som var brukt i tilbudsskjemaet for å få uttelling i evalueringen. Det var tilstrekkelig at bilene kunne leveres med tilsvarende funksjoner.
- (43) I utgangspunktet bør oppdragsgiver unngå bruk av egennavn i relasjon til tildelingskriterier. Slik saken er opplyst for klagenemnda, er det imidlertid ingenting som tyder på at bruken av egennavn i konkurransegrunnlaget har ført til en favorisering av valgte leverandør. Det er ingen av leverandørene som har fått underkjent et kryss i tilbudsskjemaet fordi den tilbudte sikkerhetsfunksjonen er vurdert som avvikende fra det som er etterspurt.
- (44) Klager har på sin side anført at de på enkelte punkter har unnlatt å krysse av for om tilbudte biler kan leveres med en funksjon tilsvarende Front Assistant, fordi klager var

usikker på om Autonomous Emergency Braking (AEB) faktisk tilsvarte Front Assistant. Innklagede har tilbakevist påstanden, og vist til at klager i sitt tilbudsskjema krysset av for Front Assistant på 14 bilmodeller, og at det heller ikke er noe som tyder på at øvrige leverandører har hatt problemer med å forstå hvilken funksjon innklagede har etterspurt. Etter klagenemndas syn må det for en rimelig opplyst og alminnelig aktsom tilbyder fremstått som klart at de begrepene innklagede benyttet, viste til funksjoner og ikke merkenavn.

- (45) Klagenemnda finner etter dette at utformingen av tildelingskriteriet «*Sikkerhet*» ikke er i strid med kravene til konkurranse og likebehandling i loven § 4.
- (46) Klager har videre anført at tildelingskriteriet «*Produktutvalg*» er ulovlig, som følge av at konkurransegrunnlaget er uklart med tanke på hva som ville gi uttelling i evalueringen.
- (47) Klagenemnda har i en rekke saker uttalt at konkurransegrunnlaget må utformes slik at det for en rimelig opplyst og alminnelig aktsom tilbyder, fremstår som klart hva det skal leveres tilbud på og hvordan dette skal gjøres. Konkurransegrunnlaget må inneholde tilstrekkelige opplysninger til at tilbyderne har et forsvarlig grunnlag for å levere tilbud. Det avgjørende er hvordan konkurransegrunnlaget mest naturlig må forstås, ikke hva innklagede har ment, jf. også forskriften § 14-1 (5) hvor det fremgår at oppdragsgiver har risikoen for uklarheter i konkurransegrunnlaget. Se eksempelvis klagenemndas avgjørelse i sak 2019/146, premiss 32 med videre henvisninger til blant annet EU-domstolens avgjørelse i sak C-19/00 SIAC Construction.
- (48) Det første punktet i konkurransegrunnlaget hvor innklagede har omtalt evalueringen, er i punkt 2.1. Under overskriften «*Dellevering av tilbud*» står det at «*Det vil bli lagt vekt på i evalueringen at tilbyder har et størst mulig utvalg av bilmodeller som kan dekke oppdragsgivers behov innenfor de enkelte tilbudte segmenter og grupper*».
- (49) Slik klagenemnda leser konkurransegrunnlaget på dette punktet, kan formuleringen forstås på flere måter. Én mulighet er at utvalget av bilmodeller i et segment samlet sett bør krysse av flest mulige utvalgsmuligheter, altså at leverandøren ideelt sett tilbyr det antallet biler innenfor hvert segment som er nødvendig for å krysse av samtlige 21 utvalgsmuligheter. En annen mulighet er at hver bil som tilbys i et segment ideelt sett skal ha kryss på samtlige utvalgsmuligheter, altså slik at hver bil som tilbys kan leveres i mange ulike varianter og utgaver. Begge tolkningene vil gi innklagede et reelt produktutvalg. Flere biler i hvert segment gir utvalg av ulike bilmodeller, mens én bil per segment vil gi utvalg i utgaver og varianter. Formuleringen ovenfor gir ingen sikre holdepunkter for hvordan konkurransegrunnlaget er å forstå på dette punkt.
- (50) I konkurransegrunnlaget del A punkt 3.3 har innklagede derimot redegjort for hvordan leverandørene bør utforme tilbudet for å oppnå best mulig score på «*Produktutvalg*»:

«Som det fremgår av tilbuds-/eval. skjema, vil modeller med mange avkryssninger få høy score på produktutvalg. Tilbydere bør derfor ikke tilby flere merker / modeller enn det som er optimalt for å dekke produkttegenskapene, altså tilby de merker / modeller som kan leveres i flest varianter.»
- (51) Dette kan vanskelig forstås på en annen måte enn at hver bil som tilbys, ideelt sett bør kunne leveres med samtlige 21 utvalgsmuligheter. Samtidig gis det også en indikasjon om at dersom det tilbys flere modeller enn det som er optimalt, vil dette ha en negativ

konsekvens for evalueringen. At antall tilbudte bilmodeller per segment/gruppe er av betydning for evalueringen, indikeres også gjennom innklagedes omtale av karosserivariantene for de ulike segmentene og gruppene. Klagenemnda mener det for en normalt aktsom tilbyder vil være tilstrekkelig klart at leverandørene ble gitt en oppfordring til å tilby den bilmodellen som kunne leveres i flest mulig varianter og utgaver og at dette vil gi best uttelling ved evalueringen.

- (52) Klagers anførsel om at tildelingskriteriet «*Produktutvalg*» er ulovlig fordi det er uklart, kan ikke føre frem.
- (53) Klager har videre anført at «*Produktutvalg*» ikke har tilstrekkelig tilknytning til formålet med anskaffelsen, som ifølge klager primært er å få en leverandør som kan tilby et størst mulig utvalg av biler innenfor alle segmenter og grupper, og som dekker innklagedes potensielle behov/ønsker. Denne forståelsen av anskaffelsens formål baserer klager på punkt 2.1 i konkurransegrunnlaget del A («*Dellevering av tilbud*»).
- (54) Slik formålet med anskaffelsen fremgår av kunngjøringen og konkurransegrunnlaget, ønsker innklagede å inngå rammeavtaler med A-B-C rangering, hvor A-leverandøren er forventet å kunne dekke det meste av behovet for biler i alle de forespurte segmentene. Vurderingen av om behovet dekkes gjennom et stort antall modeller, som til sammen dekker innklagedes ønsker for produktutvalg, eller om behovet dekkes best gjennom bilmodeller som kan leveres i flest mulige utgaver og varianter, er en vurdering innklagede er nærmest til å foreta. Slik klagenemnda har påpekt i premiss 44 ovenfor, vil begge løsninger sikre innklagede et reelt produktutvalg. Klagers anførsel om at tildelingskriteriet ikke har tilstrekkelig tilknytning til formålet med anskaffelsen, kan dermed ikke føre frem.
- (55) Klager anfører at innklagede har lagt opp til en evaluering av tildelingskriteriet «*Økonomi*» som ikke er egnet til å identifisere det beste tilbudet, ettersom formelen innklagede har benyttet ikke hensyntar engangsavgiftens innvirkning på månedspris ved leasing.
- (56) I vår sak står vi overfor en rammeavtale om kjøp av biler. Avtalen omfatter ikke leasing av de etterspurte bilene. Slik klagenemnda forstår evalueringsmodellen, er den godt egnet til å synliggjøre innklagedes kostnad ved å eie bilen. Klagers anførsel kan dermed ikke føre frem.

Ulovlig tildelingsevaluering

- (57) Klager har anført at det foreligger feil ved tildelingsevalueringen, herunder ved poenggivningen under tildelingskriteriene «*Produktutvalg*» og «*Utslippsverdier*».
- (58) Ved vurderingen i henhold til tildelingskriteriene har oppdragsgiver et innkjøpsfaglig skjønn som klagenemnda bare i begrenset grad kan overprøve rettslig. Klagenemnda kan imidlertid prøve om skjønnsutøvelsen er usaklig eller vilkårlig, basert på feil faktum eller i strid med de grunnleggende kravene i loven § 4, jf. eksempelvis sak 2016/124 premiss 38.
- (59) Klager viser til at valgte leverandørs VW Caddy – i gruppen små varebiler – har fått 10 poeng med 12 avkryssninger, mens klagers Peugeot Partner og Citroën Berlingo har fått 2,89 poeng med 13 avkryssninger.

- (60) Innklagede har forklart at valgte leverandør kun tilbydde VW Caddy i gruppen små varebiler, mens klager tilbydde tre ulike bilmodeller. Poenggivningen er altså et resultat av den valgte evalueringsmodellen.
- (61) Innklagede har imidlertid oppdaget at det er lagt til grunn at valgte leverandør krysset av for at VW Caddy kunne leveres i elektrisk utgave, noe som ga 13 avkryssninger tilsvarende 15 poeng. Bilmodellen leveres ikke i elektrisk utgave, og det skulle vært lagt til grunn 12 avkryssninger ved evalueringen, tilsvarende 12 poeng. Så vidt klagenemnda kan se, har imidlertid ikke denne feilen virket inn på resultatet av evalueringen. Klager har som nevnt tilbudt tre bilmodeller i denne gruppen, og gruppen er vektet 1,875 prosent i evalueringen av produktutvalg. Valgte leverandør er fremdeles best på produktutvalg i gruppe 1, og vil derfor likevel få full score (5 poeng) på dette kriteriet.
- (62) Klager har også vist til at bilmodellen Kia Niro har fått 4,17 poeng med 10 avkryssninger, mens VW Golf har fått 10 poeng med 10 avkryssninger.
- (63) Også dette resultatet kan forklares ut ifra evalueringsmodellen innklagede har valgt å benytte seg av. Klager tilbydde to biler i dette segmentet, mens valgte leverandør kun tilbydde én. Klagenemnda kan ikke se at det foreligger feil ved evalueringen på dette punktet.
- (64) For tildelingskriteriet «*Utslippsverdier*» har klager anført at det er en feil at VW Caddy er gitt 10 poeng, når både Peugeot Partner og Citroën Berlingo har lavere utslipp.
- (65) Innklagede har forklart at dette er feil, og en konsekvens av at innklagede feilaktig la til grunn at VW Caddy leveres i elektrisk utgave. VW Caddy har dermed fått 2,55 poeng for mye. Innklagede fremholder at heller ikke denne feilen har virket inn på resultatet, og begrunner dette med at poengsummen samlet sett teller 0,375 prosent i den totale evalueringen, som innebærer at valgte leverandør har fått 0,01 poeng for mye i det totale sammendraget. Valgte leverandør er fremdeles best på utslipp, og vil derfor likevel få full score (1 poeng) på dette kriteriet. Klagenemnda kan ikke se at det foreligger feil ved evalueringen på dette punktet.
- (66) Klager har endelig anført at det foreligger vesentlige forskjeller mellom leverandørenes besvarelse av del C av konkurransegrunnlaget («*Spesifikasjon og prising*»), og at dette burde vært hensyntatt under evalueringen av tilbudene.
- (67) I del C var leverandørene bedt om å besvare en rekke punkter knyttet til rutiner ved innlevering av biler, priser og betingelser, vedlikehold og garantier mm. På side 3 fremgår det at dersom det avdekkes vesentlige forskjeller mellom leverandørenes besvarelse av dokumentet, skal besvarelsen av del C inngå i evalueringen som underkriterier på de hovedkriterier hvor det hører til. Konkurransegrunnlaget gir ikke føringer for hvordan innklagede vil vurdere om forskjellene er vesentlige, eller hva som er terskelen.
- (68) Av tildelingsbrevet fremgår det at innklagede ikke fant forskjeller av betydning i leverandørenes besvarelse av del C, og at denne delen av tilbudene derfor ikke inngikk i evalueringen.
- (69) Valgte leverandør ga ikke rabatt på timepris på verksted, i motsetning til klager som ga 10 prosent rabatt. Innklagede har imidlertid opplyst at rabatt på timepris ikke skulle inngå i evalueringen, ettersom det ikke er egnet til å utpeke det mest fordelaktige tilbudet når

leverandørene ikke er bedt om å angi timeprisen. Vurderingen av rabatt vil dermed være en vurdering uten referansepunkt. Klagers anførsler gir ikke klagenemnda grunnlag for å overprøve denne vurderingen.

- (70) Valgte leverandør tok også forbehold om endringer i restverdien ved gjenkjøp av biler, der en endring av engangsavgiften på mer enn 15 prosent ville føre til en justering av gjenkjøpsprisen på 50 prosent av avgiftsendringen. Dette skulle gjelde i den grad avgiftsendringen medførte prisendring på den aktuelle bilmodellen i bruktmarkedet.
- (71) Slik klagenemnda ser det, er det vanskelig å forutse om et forbehold om en endring av restverdien vil få faktisk betydning, og de eventuelle kostnadmessige konsekvensene dette vil medføre for innklagede. Innklagede har fremholdt at opsjonen kun unntaksvis vil bli benyttet, og i tillegg forklart at samtlige tilbud inneholdt mindre avvik fra del C, også tilbudet fra klager. Klagers anførsler gir ikke klagenemnda grunnlag for å konstatere at det hefter rettslige mangler ved innklagedes vurderinger på dette punktet. Klagers anførsler om ulovlig tildelingsevaluering, kan ikke føre frem.

Konklusjon:

Norsk rikskringkasting AS har ikke brutt regelverket for offentlige anskaffelser.

For Klagenemnda for offentlige anskaffelser,

Elisabeth Wiik

Dokumentet er godkjent elektronisk