



Klagenemnda for offentlige anskaffelser

Saken gjelder: Avvisning av leverandør. Avvisning av tilbud. Feil i/uklart konkurransegrunnlag. Krav til ytelsen/teknisk spesifisering. Kvalifikasjons-/dokumentasjonskrav. Tildelingsevaluering.

Innklagede gjennomførte en åpen anbudskonkurranse for anskaffelse av levering av ikke-akutt pasienttransport for områder tilhørende Helse Stavanger HF. Kontrakt for delområde Hå ble tildelt to leverandører på første og andre prioritet. Klager fikk medhold i at valgte leverandør på andre prioritet skulle vært avvist. Klager fikk ikke medhold i at bedømmelsen av tilbudet til valgte leverandør på første prioritet var gjennomført i strid med føringene i konkurransegrunnlaget. Klagers øvrige anførsler ble ikke behandlet.

Klagenemndas avgjørelse 4. oktober i sak 2021/305

Klager: Jæren Maxitaxi AS

Innklaget: Sykehusinnkjøp HF

Klagenemndas

medlemmer: Bjørn Berg, Karin Fløistad og Sverre Nyhus.

Bakgrunn:

- (1) Sykehusinnkjøp HF (heretter *innklagede*) kunngjorde 27. oktober 2020 en åpen anbudskonkurranse for inngåelse av rammeavtale om levering av ikke-akutt pasienttransport på vegne av Helse Stavanger HF. Anskaffelsens totale verdi var angitt til 176 millioner kroner ekskl. mva. Tilbudsfrist var 3. desember 2020. Rammeavtalene skulle inngås for en avtaleperiode på to år med opsjon for forlengelse i ett + ett år. Av konkurransegrunnlaget fremgikk det at anskaffelsen var delt inn i 17 delområder. Denne saken er begrenset til å gjelde delområdet Hå.
- (2) Et av kvalifikasjonskravene gjaldt «*Tekniske og faglige kvalifikasjoner*», og stilte krav om at leverandørene skulle «*være kvalifisert til å utføre persontransport i Norge*». Det tilhørende dokumentasjonskravet lød:

«Løyve for persontransport utenfor rute utstedt av kompetent løyvemyndighet eller erklæring fra løyvemyndigheten om at et slikt løyve vil bli utstedt til tilbyder ved eventuell kontraktsinngåelse med oppdragsgiver, jf. yrkestransportloven § 4.»
- (3) I kravspesifikasjonen var det opplyst at kravene var inndelt i «*Obligatoriske krav*» og «*Evalueringskrav*», og de forskjellige kravene var merket med enten «*O*» eller «*E*».
- (4) Under overskriften «*Miljø*», merket O, var det angitt følgende:

Postadresse
Postboks 511
Sentrum
5805 Bergen

Besøksadresse
Zander Kaaes gate 7
5015 Bergen

Tlf.: 55 19 30 00

E-post: post@knse.no
www.klagenemndssekretariatet.no

«8.1 Alle kjøretøy som stilles til disposisjon for Oppdragsgiver skal tilfredsstillende Euro 6. Oppdragsgiver kan gi dispensasjon fra disse kravene der særlige forhold taler for dette. Dispensasjonen kan begrenses i tid. Nye kjøretøy som benyttes i utførelsen av tjenesten i avtaleperioden skal tilfredsstillende seneste vedtatte Euronorm.

Bekreft at kravet etterkommes og fyll ut vedlegg 8.4 – Bilskjema». [Fet skrift i konkurransegrunnlaget]

- (5) Under overskriften «Kapasitet» var det oppstilt et krav til minimumskapasitet, som var merket med O:

«9.1 I Vedlegg 2, kolonne C fremgår minimumskravet til kapasitet for det enkelte delområdet. Leverandør skal minimum tilby det antall biler som kreves for det enkelte delområdet.

Bekreft at kravet etterkommes». [Fet skrift i konkurransegrunnlaget]

- (6) I vedlegg 2 var minimumskravet til kapasitet for delområdet Hå angitt til:

«Behov 7 biler

2 må være store og ha mulighet for å frakte pasienter sittende i rullestol».

- (7) Tilbudene skulle evalueres og tildeles per delområde. Tildeling skulle skje basert på tildelingskriteriene «Pris» (vektet 70 prosent) og «Kapasitet» (vektet 30 prosent).

- (8) Om tildelingskriteriet «Kapasitet» var det angitt at kriteriet ville vurderes «ut ifra tilbyders besvarelse av evalueringskrav i vedlegg 4 «Kravspesifikasjon» og vedlegg 5 «Evalueringskjema Pris, kapasitet»».

- (9) Det var kun stilt ett evalueringskrav, merket E, i kravspesifikasjonen:

«9.5 Leverandøren skal oppgi det antall biler utover minimumskravet, jf. krav 9.1, som minimum dedikeres til oppdraget (dvs. det antall biler som kan være i drift for oppdragsgiver samtidig), samt totalt antall vognmateriell som kan være i drift for tilbyder i tidsintervallet hverdager kl 08-16. Tilbudte biler i vedlegg 5, evalueringskjema pris og kapasitet vil være gjenstand for evaluering.»

- (10) Dette skulle leverandørene besvare ved å fylle ut vedlegg 5 «Evalueringskjema Pris og Kapasitet»:

10		Liten bil	Stor bil	Minibuss	
11	Oppdragsgivers kapasitetsbehov for evaluering	1	0		
12	Tilbyders antall biler dedikert til oppdraget				← Fylles ut av tilbyder
13	Andel dedikerte biler av oppdragsgivers kapasitetsbehov (Max 100%)	0 %			← Andel til vektet kapasitet
15	Av oppdragsgivers kapasitetsbehov er det ønskelig at følgende antall biler har mulighet for transport av rullestol		0	0	
16	Tilbyders antall dedikerte biler med mulighet for transport av rullestol hvor pasienten sitter i rullestolen *	Evalueres ikke			← Fylles ut av tilbyder
17		0 %	-		
19	Tilbyders maksimumskapasitet, jfr tekstboks *				← Fylles ut av tilbyder
20	* Vil ikke være gjenstand for evaluering				
21		Vektmatrise kapasitet			
22		Liten bil	Stor bil	Minibuss	
23	Andel dedikerte biler av oppdragsgivers kapasitetsbehov	100 %			100 %
24	Andel dedikerte biler med mulighet for transport av rullestol.				
25					
26	Vektet kapasitet til evaluering	0,00 %			
27					

- (11) Evalueringsskjemaet inneholdt en veiledning for hvordan utfylling av skjemaet skulle gjøres og hva som ville gi uttelling ved evalueringen:

«Tilbyder skal gi en oversikt over antall biler som dedikeres til oppdraget (dvs. det antall biler som kan være i drift for oppdragsgiver samtidig) i tidsintervallet hverdager kl. 08.00 – 16.00. Dette fylles inn i tabellen, rad 12. Disse bilene kommer eventuelt i tillegg til de biler som tilbyder skal tilby, ref. O-krav nr. 9.1 i vedlegg 4 – Kravspesifikasjon.

Dersom Oppdragsgiver etterspør biler med mulighet for transport av rullestoler hvor pasienten sitter i rullestolen under transport, skal leverandør fylle ut dette i tabellen, rad 16. [...]

Tilbudet vil kun gis poeng for dedikerte biler til oppdraget.

Tilbyder bes også angi totalt antall vognmateriell som kan være i drift for tilbyder i tidsintervallet hverdager kl 08.00 – 16.00. Det totale antallet angir tilbyderens maksimumskapasitet i anbudsområde. Dette fylles inn i tabellen, rad 19.» [Fet skrift i konkurransegrunnlaget]

- (12) Ved utfylling av de markerte rubrikkene i evalueringsskjemaet, viste formlene at det for delområdet Hå ville gi maksimal uttelling å tilby to små biler, samt en stor bil med mulighet for rullestoltransport. Flere dedikerte biler ville ikke gi ytterligere uttelling.
- (13) I forkant av tilbudsfristen mottok innklagede flere spørsmål til konkurransegrunnlaget, herunder om hvordan evalueringsskjemaet var å forstå. Spørsmålene ble besvart og gjort tilgjengelig for samtlige leverandører, men klagenemnda finner det ikke hensiktsmessig å gjengi noe særlig fra dette.
- (14) Det ble også stilt et spørsmål vedrørende kvalifikasjonskravet om at leverandørene måtte være kvalifisert til å utføre persontransport i Norge:

«Prosedyreregler 4.4: Det er usikkert om løyvemyndigheten er villig til å utstede slik erklæring som det bes om her, som alternativ til løyve. Vil oppdragsgiver akseptere at det er tilstrekkelig å vedlegge dokumentasjon som tilsier at tilbyder oppfyller kravene til løyve?»

- (15) Til dette svarte innklagede at «[o]ppdragsgiver står ved kravet i konkurransegrunnlag 4.4».
- (16) For delområde Hå mottok innklagede tilbud fra tre leverandører innen tilbudsfristen: Jæren Maxitaxi AS (heretter *klager*), Sandnes Taxi AS og Hå Taxisentral SA.
- (17) Hå Taxisentral SA leverte løyver for fem drosjer som dokumentasjon på oppfyllelse av kvalifikasjonskravet om å være kvalifisert til å utføre persontransport. I bilskjemaet var det opplyst at to av de tilbudte bilene oppfylte miljøkravet til Euro 6.
- (18) Sandnes Taxi AS hadde i sitt tilbud fylt ut evalueringsskjemaet «*Pris Kapasitet*» som følger:

	Liten bil	Stor bil	Minibuss
Oppdragsgivers kapasitetsbehov for evaluering	2	1	
Tilbyders antall biler dedikert til oppdraget	2	1	
Andel dedikerte biler av oppdragsgivers kapasitetsbehov (Max 100%)	100 %	100 %	
Av oppdragsgivers kapasitetsbehov er det ønskelig at følgende antall biler har mulighet for transport av rullestol	0	1	
Tilbyders antall dedikerte biler med mulighet for transport av rullestol hvor pasienten sitter i rullestolen	Evalueres	1	
	0 %	100 %	
Tilbyders maksimumskapasitet, jfr tekstboks *	5	2	
* Vil ikke være gjenstand for evaluering			
	Vektmatrise kapasitet		
	Liten bil	Stor bil	Minibuss
Andel dedikerte biler av oppdragsgivers kapasitetsbehov	40 %	10 %	
Andel dedikerte biler med mulighet for transport av rullestol.		50 %	
Vektet kapasitet til evaluering	100,00 %		

- (19) Ved tildelingsbrev 16. desember 2020 ble leverandørene informert om at kontrakt var tildelt Sandnes Taxi AS og Hå Taxisentral SA med henholdsvis første og andre prioritet. Kontrakt ble inngått med de valgte leverandørene. Hå Taxisentral SA fikk i den forbindelse en tidsbegrenset dispensasjon fra miljøkravet om Euro 6, med utløp 30. april 2021.
- (20) Klager påklaget tildelingsbeslutningen den 23. desember 2020. Innklagede besvarte klagen den 5. januar 2021, og tok den ikke til følge. Dette ble påklaget av klager den 15. januar 2021. Innklagede besvarte klagen 22. januar 2021, og tok heller ikke denne klagen til følge.
- (21) Klagen ble brakt inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser 22. mars 2021.
- (22) Avtalen mellom innklagede og Hå Taxisentral SA er i ettertid hevet, som følge av at leverandøren ikke tilfredsstilte kravet til antall kjøretøy, og at miljøkravet om Euro 6 ikke ble oppfylt etter at dispensasjonen løp ut 30. april 2021.
- (23) Nemndsmøte i saken ble avholdt 27. september 2021.

Anførsler:

Klager har i det vesentlige anført:

- (24) Innklagede har brutt regelverket ved å utforme et uklart konkurransegrunnlag. I klagesvarene fra innklagede er det gitt to forskjellige begrunnelser for hvordan evalueringen av tilbudene er gjennomført. Innklagede kan derfor ikke selv ha hatt en tilstrekkelig klar forståelse av hvordan konkurransegrunnlaget skulle forstås på dette punkt.
- (25) Innklagede har også brutt regelverket ved ikke å avvise Hå Taxisentral SA som følge av manglende oppfyllelse av kvalifikasjonskravet om å være kvalifisert til å utføre persontransport i Norge. Kravet må tolkes i sammenheng med minstekravet til kapasitet for det enkelte delområdet, slik at det for delområdet Hå skulle leveres syv løyver, eller erklæring, for å dokumentere at kravet var oppfylt. Hå Taxisentral SA har ikke levert syv løyver, og har dermed ikke dokumentert oppfyllelse. Innklagede kan heller ikke se hen til bilskjemaet i vurderingen av om leverandøren oppfyller dette kravet.
- (26) Videre har innklagede brutt regelverket ved ikke å avvise tilbudet til Hå Taxisentral SA, da kun to av totalt syv tilbudte biler oppfyller kravet om miljøklasse Euro 6. Dette utgjør et vesentlig avvik, og innklagede kunne ikke gi dispensasjon fra dette kravet.

- (27) Innklagede har også brutt regelverket ved å gi Sandnes Taxi AS full uttelling for tildelingskriteriet kapasitet. Det er ikke tilbudt biler ut over minstekravet i kravspesifikasjonen, og det er dermed heller ikke tilbudt noe merverdi som kan gi uttelling.
- (28) Klager tilkjennes erstatning for positiv kontraktsinteresse.

Innklagede har i det vesentlige anført:

- (29) Det bestrides at regelverket er brutt. Konkurranses grunnlaget er ikke uklart, da det fremgår klart at leverandørene skal oppfylle minstekravet angitt i kravspesifikasjonen, og meropplysning ut over dette vil gi uttelling.
- (30) Videre oppfylder Hå Taxisentral SA kvalifikasjonskravet om å være kvalifisert for persontransport i Norge. Kravet kan ikke tolkes i sammenheng med minstekravet til kapasitet i hvert enkelt delområde. Ett løyve var derfor tilstrekkelig for å vise oppfyllelse av kravet, og dette har Hå Taxisentral SA levert. Uansett inneholdt leverandørens tilbud informasjon om at tilstrekkelig antall løyver ville være på plass før avtaleoppstart, og Hå Taxisentral SA var dermed kvalifisert.
- (31) Hå Taxisentral SA er gitt en tidsbestemt dispensasjon fra kravet om miljøklasse Euro 6, slik kravet åpner for. Det foreligger derfor ikke et vesentlig avvik fra kravspesifikasjonen, og derfor heller ikke plikt til å avvise leverandøren.
- (32) Det er heller ikke gjort feil ved tildelingsevalueringen. Sandnes Taxi AS har i evalueringsskjemaet bekreftet at de tilbyr ytterligere tre biler for delområde Hå. Det er ikke stilt ytterligere krav for å dokumentere dette, og det er derfor gitt full score. Det er heller ikke en mangel ved leverandørens tilbud at de tilbudte bilene ikke er oppført i bilskjemaet som dedikerte biler til delområde Hå. Evalueringen er gjort på bakgrunn av evalueringsskjemaet, slik som angitt i konkurranses grunnlaget. Det fremgikk tydelig av leverandørens tilbud at minstekravet var oppfylt, og at det ble tilbudt biler som tilsa full uttelling på kapasitetskriteriet.

Klagenemndas vurdering:

- (33) Klager har deltatt i konkurransen, og har saklig klageinteresse, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 6. Klagen er rettidig. Konkurransen gjelder rammeavtale for ikke-akutt pasienttransport som er en tjenesteanskaffelse. Den samlede anskaffelsesverdien for alle anskaffelsesområdene er kunngjøringen punkt II.2.6 estimert til 176 millioner kroner eks. mva. I tillegg til lov om offentlige anskaffelser av 17. juni 2016 nr. 73 følger anskaffelsen forskrift om offentlige anskaffelser av 12. august 2016 nr. 974 del I og del III, jf. forskriften §§ 5-1 og 5-3.

Avvisning av Hå Taxisentral SA

- (34) Klagenemnda skal ta stilling til om Hå Taxisentral SA skulle vært avvist som følge av manglende oppfyllelse av kvalifikasjonskravet om å være kvalifisert til å utføre persontransport i Norge.
- (35) Det følger av forskriften § 24-2 (1) bokstav a) at oppdragsgiver «skal» avvise en leverandør som «ikke oppfylder kvalifikasjonskravene».

- (36) Ved fastsettelsen av innholdet i kravet skal det tas utgangspunkt i hvordan en rimelig opplyst og normalt påpasselig tilbyder vil forstå det, jf. EU-domstolens avgjørelse i sak C-368/10 *Max Havelaar*, avsnitt 109. Utgangspunktet må tas i en naturlig språklig forståelse av de formuleringene som er brukt, men også formålet med bestemmelsene, systembetragtninger og andre reelle hensyn kan trekkes inn, jf. LB-2017-156250. Det vil videre kunne være nødvendig å se hen til dokumentasjonskravet, hva kontrakten konkret går ut på, samt hvilke krav innklagede har stilt til ytelsen.
- (37) Det aktuelle kvalifikasjonskravet var at «*Tilbyder skal være kvalifisert til å utføre persontransport i Norge*». Dette skulle dokumenteres ved «*Løyve for persontransport utenfor rute utstedt av kompetent løyvemyndighet*» eller «*erklæring fra løyvemyndigheten om at et slikt løyve vil bli utstedt til tilbyder ved eventuell avtaleinngåelse med oppdragsgiver*».
- (38) Et drosjeløyve er en tillatelse til å transportere mennesker i personbil mot betaling. Ett løyve gjelder for ett kjøretøy, og sier ikke noe om drosjeselskapets kvalifikasjoner som sådan. At et løyve bare gjelder for ett kjøretøy, fremgår også uttrykkelig av de fem løyvene som ble fremlagt. Slik klagenemnda leser kravet, må dermed leverandørene ha tillatelse til å utføre persontransport for det antallet kjøretøy som minimum måtte tilbys for å gjennomføre den aktuelle delkontrakten. En slik tolkning samsvarer også best med kvalifikasjonskravets formål som er å sikre at tilbyderen på tilbudstidspunktet er egnet og har evne til å levere ytelsen. For delområdet Hå var det påkrevd med minimum syv biler, og leverandørene måtte dermed ha syv kjøretøy med løyve eller erklæring om at løyve ville bli utstedt, for å vise at man var kvalifisert.
- (39) Det er ubestridt at Hå Taxisentral SA kun leverte fem løyver, og ingen erklæringer, som dokumentasjon på at kvalifikasjonskravet er oppfylt. Innklagede har imidlertid anført at kvalifikasjonskravet likevel var dokumentert oppfylt, ved at tilbudet inneholdt opplysninger om at tilstrekkelig antall løyver ville være på plass før avtaleoppstart. Klagenemnda er ikke enig i dette. Oppfyllelse av kravet beror på en tillatelse som utstedes av en tredjepart, og det var også understreket av innklagede i spørsmål/svar-runden at dokumentasjonskravet som fremgikk av ordlyden gjaldt. Slik denne saken ligger an, kan nemnda dermed ikke se at leverandørens egenerklæring om at løyve ville bli gitt innen kontraktsoppstart er tilstrekkelig til at leverandøren kan anses kvalifisert til å utføre persontransport.
- (40) Innklagede har etter dette brutt regelverket for offentlige anskaffelser ved ikke å avvise Hå Taxisentral SA. Klagenemnda tar av denne grunn ikke stilling til klagers anførsel om at Hå Taxisentrals tilbud skulle vært avvist som følge av vesentlig avvik fra minstekravet «*Miljø*».

Bedømmelsen av valgte leverandørs tilbud under «Kapasitet»

- (41) Klagenemnda tar så stilling til om innklagede har brutt regelverket ved evalueringen av Sandnes Taxi AS sitt tilbud under tildelingskriteriet «*Kapasitet*».
- (42) Tildelingskriteriet «*Kapasitet*» skulle evalueres basert på leverandørens utfyllelse av evalueringsskjemaet «*Pris Kapasitet*». Evalueringsskjemaet inneholdt en veiledning som redegjorde for hvordan evalueringen ville gjennomføres, og hva leverandørene skulle fylle ut. Det fremgikk her at det var dedikerte biler som kom i tillegg til minstekravet for

det aktuelle delområdet, som ville gi uttelling. Skjemaet inneholdt også informasjon om det maksimale antallet biler, utover minstekravet, som ville gi uttelling ved evalueringen.

- (43) I skjemaet skulle leverandørene også fylle inn sin maksimumkapasitet for delområdet, som skulle forstås som det totale antallet biler leverandøren hadde stasjonert i det aktuelle området. Det var presisert at maksimumskapasiteten ikke ville være gjenstand for evaluering, og at dersom man ga tilbud på flere delområder, måtte antallet biler fordeles på disse.
- (44) Denne generelle forståelsen av tildelingskriteriet Kapasitet som fremgår av avsnittene over, fremkommer også av de til dels utfyllende svar som kom frem i spørsmål/svar-runden.
- (45) Det må på denne bakgrunn ha fremstått klart for leverandørene at man for Hå-området bare ville få uttelling for å tilby dedikerte biler ut over minstekravet på syv biler, og at det ville gi maksimal uttelling å tilby to små biler og en stor bil med mulighet for transport i rullestol slik det fremgikk av evalueringsskjemaet for området. Klagenemnda er dermed ikke enig med klager i at det var uklart hvordan konkurransegrunnlaget skulle forstås på dette punktet.
- (46) I Sandnes Taxi AS' tilbud var det i evalueringsskjemaet rad 12 fylt ut at de ville tilby to små biler og en stor bil, ut over minstekravet. Det gir i utgangspunktet full uttelling, slik det også fremgår av tildelingsbeslutningen at selskapet fikk.
- (47) I feltet «*Tilbyders maksimumskapasitet*» i rad 19 i skjemaet var det imidlertid fylt inn at de ville tilby fem små og to store biler for delområde Hå, altså totalt syv biler. Det tallet stemmer imidlertid ikke med Sandnes Taxi AS' tilbud om 3 dedikerte biler idet deres maksimalkapasitet i så fall minst måtte tilsvare hhv. 7 små biler og 3 store. Innklagede har ikke forsøkt å avklare denne uklarheten med leverandøren.
- (48) Klagenemnda viser til at det fremgikk uttrykkelig av både konkurransegrunnlaget, evalueringsskjemaet og av et svar i spørsmål/svar-runden, at maksimumskapasiteten ikke var gjenstand for evaluering, og det er ingenting som tyder på den oppgitte kapasiteten er trukket inn i evalueringen. Klagenemnda kan etter dette ikke se at innklagede har begått noen feil i den konkrete evalueringen.
- (49) Klager har dels anført at Sandnes Taxi AS' «*utforming av bilskjema er i strid med forutberegnelighetsprinsippet og likebehandlingsprinsippet*». Klagenemnda kan ikke se at det er tilfellet idet utformingen av bilskjemaet ikke har hatt noen innvirkning på den konkrete evalueringen siden evalueringen var basert på det som var utfylt i radene 12 og 16 i evalueringsskjemaet, jf. ovenfor. Som det fremkommer av konkurransegrunnlaget, hadde bilskjemaet ikke noe med evalueringen å gjøre og eventuelle feil ved utfyllingen av dette skjemaet har da ingen relevans for tildelingsevalueringen.
- (50) Klager har videre fremholdt at «*anbudsgrunnlaget er uklart*». Det er nemnda ikke enig i og viser til drøftelsen ovenfor.
- (51) Klagenemnda bemerker for ordens skyld at det ikke er anført at Sandnes Taxi AS' tilbud er uklart, og at nemnda ved sin vurdering er bundet av partenes anførsler, jf. klagenemndsforordningen § 12 tredje avsnitt.

- (52) Klagenemnda bemerker likevel at det etter konkurransegrunnlagets pkt. 2.4 ikke var noe krav om at bilskjemaet skulle sendes inn som en del av tilbudet. Videre fremgikk det av pkt. 5.2.2 at skjemaet skulle fylles ut slik bilparken ville være ved kontraktens oppstart, og at denne informasjonen bare var ment som grunnlag for oppfølging av leverandør i avtaleperioden.
- (53) Innklagede har etter dette ikke brutt regelverket ved bedømmelsen av Sandnes Taxi AS sitt tilbud.

Tilbakebetaling av klagegebyr

- (54) Bruddet som klagenemnda har konstatert ovenfor, har påvirket resultatet av konkurransen, og gir følgelig grunnlag for tilbakebetaling av klagegebyret, jf. klagenemndsforordningen § 13 femte setning. Klagenemnda finner ikke grunn til å uttale seg om vilkårene for å kreve erstatning anses oppfylt, jf. klagenemndsforordningen § 12 andre ledd.

Konklusjon:

Sykehusinnkjøp har brutt regelverket ved ikke å avvise Hå Taxisentral SA.

For Klagenemnda for offentlige anskaffelser,

Sverre Nyhus

Dokumentet er godkjent elektronisk