



## Klagenemnda for offentlige anskaffelser

---

**Saken gjelder:** Begrunnelse. De generelle kravene i § 4. Reelle forhandlinger. Tilbudsevaluering.

*Innklagede gjennomførte en konkurranse med forhandling for anskaffelse av transporttjenester for personer omfattet av TT-tjenesten. Klagenemnda kom til at innklagede hadde brutt begrunnelsesplikten, ved at begrunnelsen som ble gitt samtidig med kontraktstildelingen var mangelfull. Klagers anførsler om at forhandlingene var gjennomført i strid med regelverket og at tilbudsevalueringen var ulovlig, førte ikke frem.*

### **Klagenemndas avgjørelse 5. september 2022 i sak 2022/886**

**Klager:** Oslo Taxibuss AS

**Innklaget:** Ruter AS

**Klagenemndas medlemmer:** Finn Arnesen, Bjørn Berg og Kristian Jåtog Trygstad

### **Bakgrunn:**

- (1) Ruter AS (heretter *innklagede*) kunngjorde 13. juli 2021 en konkurranse med forhandling for anskaffelse av minibuss- og personbiltjenester for personer i TT-tjenesten i Oslo og Viken. Anskaffelsens verdi var i konkurransegrunnlaget estimert til om lag 90 millioner kroner per år. Fristen for å inngi tilbudet som ville danne grunnlag for forhandlingene var 1. oktober 2021.
- (2) Det var lagt opp til to runder med forhandlinger.
- (3) Anskaffelsen var inndelt i fire delkontrakter: A (minibuss XXL – rullestolplass), B (minibuss XL – rullestolplass), C (personbil med rullestolplass) og D (personbil). Klagen er avgrenset til delkontraktene A og C.
- (4) Delkontraktene ville bli tildelt på grunnlag av det beste forholdet mellom pris og kvalitet, basert på tildelingskriteriene «Pris» (vektet 40 prosent), «Kvalitet på gjennomføring av oppdraget» (vektet 25 prosent), «Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet» (vektet 20 prosent) og «Miljøegenskaper» (vektet 15 prosent).
- (5) Tildelingskriteriet «Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet» var inndelt i tre devalueringer: «Sikkerhet» (vektet 40 prosent), «Funksjonalitet» (vektet 30 prosent) og «Kundeopplevelse» (vektet 30 prosent). For hver devaluering var det vist til beskrivelser gitt i vedlegget «Materiellbeskrivelsen».
- (6) Devalueringen av sikkerhet skulle baseres på beskrivelser av hvordan sikkerhet og funksjonalitet ville bli ivaretatt utover minstekravene som var stilt i materialbeskrivelsen, samt oppfyllelse av «bør»-kravene. Det var påpekt at aktive og passive sikkerhetstiltak ville bli vektlagt høyere enn andre «bør»-krav knyttet til sikkerhet. Devalueringen av

**Postadresse**  
Postboks 511  
Sentrum  
5805 Bergen

**Besøksadresse**  
Zander Kaaes gate 7  
5015 Bergen

Tlf.: 55 19 30 00

E-post: [post@knse.no](mailto:post@knse.no)  
[www.klagenemndssekretariatet.no](http://www.klagenemndssekretariatet.no)

kundeopplevelse skulle baseres på beskrivelser av «*Sittekomfort (f.eks. seteavstand, polstring, fothvilere, utforming og sidestøtte)*» og «*Øvrig komfort (f.eks. fjæring, belysning, setevarmere, andre egenskaper ved vognens interiør)*».

- (7) Devalueringen av funksjonalitet ville baseres på beskrivelser knyttet til følgende punkter:
- «*Funksjonell/fleksibel innredning, herunder innretning av sitteplasser og hvordan rullestolplasser kan kombineres med andre plasser*»
  - «*Plassering av rullestol(er)*»
  - «*Beskrivelse av tilrettelegging for passasjerer med nedsatt funksjonsevne (lavguly, rampe, heis etc)*»
  - «*Sitteplasser ut over krav*»
  - «*Hjuldrift (to- vs. firehjulstrekk)*»
  - «*Alder på vogner*»
- (8) I materiellbeskrivelsen var det for øvrig presisert følgende: «*Oppdragsgiver legger vekt på om innplassering av rullestol(er) er foran bakakselen. Rullestolbrukere må kunne ha plass for ledsager i sete ved siden av.*»
- (9) I materiellbeskrivelsen, under overskriften «*Oppdragsgivers funksjonelle krav*», stod det følgende: «*I materialvalg skal hele livssyklusløpet for materiellet hensyntas. I sitt valg av materialer, skal Operatøren ta hensyn til sikkerhet, vedlikehold, slitasje, rengjøring og allergier slik at kundene får en positiv opplevelse av vognene.*»
- (10) Under overskriften «*SIKKERHET*» var det stilt flere «skal»-krav til kjøretøyene. I tillegg var det to «bør»-krav. I punkt 5.10.1 stod det: «*Lydsignalet [ved rygging] bør kunne utformes slik at lyden ikke er til sjenanse for omgivelsene (hvit lyd)*». I punkt 5.15 stod det: «*Hovedlysene bør ha automatisk dimmefunksjon som endres til parkeringslys når dørene åpnes*».
- (11) Tilbudet som totalt scoret best på tildelingskriteriet ville få full score (10 poeng).
- (12) På delkontrakt A kom det inn fem tilbud, mens det kom inn tre tilbud på delkontrakt C. Minibuss24-7 AS og Oslo Taxibuss AS (heretter *klager*) leverte tilbud på alle delkontraktene.
- (13) Det ble gjennomført forhandlinger med klager 12. oktober 2021 og 2. november 2021, og det ble inngitt reviderte tilbud i etterkant av møtene. Det ble utarbeidet møtereferater som ble sendt til leverandørene i etterkant av møtene. Innledningsvis i begge referatene var det inntatt følgende bemerkninger:

*«Referatet er ikke ment å være en fullstendig beskrivelse av alle forhold som kommer frem i forhandlingsmøtet, og det vil ikke være fullt ut dekkende for alt som har blitt sagt.*

*[Innklagede] vil forsøke å skrive slik at det ikke vil framkomme forretningshemmeligheter i referatene [...]. Det minnes også om at tilbyder har et selvstendig ansvar for å vurdere*

*hvilke deler av tilbudet som kan forbedres i lys av tildelingskriteriene – uavhengig av tilbakemeldingene fra [innklagede] i forhandlingene».*

- (14) Av møtereferatene fremgår det at innklagede gav merknader til hvordan man vurderte klagers oppfyllelse av samtlige tildelingskriterier, samt at det ble stilt spørsmål og gitt forslag til forbedringer knyttet til hvert tildelingskriterium. Det var videre opplyst i hvilket sjikt tilbudet ble vurdert å befinne seg i under hver devaluering, samlet på hvert tildelingskriterium og totalt. På tildelingskriteriet «*Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet*» fikk klager tilbakemeldinger om at både det opprinnelige og det reviderte tilbudet var vurdert i nedre sjikt for samtlige deloppdrag. Dette gjaldt også for hver devaluering, med unntak av «*Funksjonalitet*» for deloppdragene A (midtre sjikt) og D (øvre sjikt) i opprinnelig tilbud, og deloppdrag D (midtre sjikt) i det reviderte tilbudet. De reviderte tilbudene var med andre ord vurdert som svakere hva gjaldt «*Funksjonalitet*» enn opprinnelige tilbud.

- (15) I møtereferatet fra 2. november 2021 var det inntatt følgende kommentarer til klagers tilbud for vurderingen av «*Funksjonalitet*»:

*«[Innklagede] vektlegger de tiltak som gir mernytte for kunde og sjåfør. Selv om driftsstabilitet er nevnt: Ingen sammenheng mellom det som gir minst vedlikeholdsbehov/ oppfølging gir den beste funksjonaliteten for fører og passasjer. Gode løsninger kan koste. Likevel gitt noe uttelling til forklaringen av valg av utstyr for håndtering av rullestol. Løsningen i deloppdrag C er veldig god. Valg av biltype i deloppdrag D har blitt gitt solid uttelling.*

*Der [klager] ikke når helt opp ligger i beskrivelse av innredningsløsninger, spesielt i A og B.»*

- (16) For vurdering av «*Kundeopplevelse*» var det inntatt følgende merknader:

*«Beskrivelsen til OTB bærer litt preg av subjektive vurderinger. Det har Ruter ikke vektlagt i like stor grad. OTB har mest å hente her. Noen råd og stikkord (gis alle tilbydere):*

- Kjøp de beste stolene og beskriv egenskapene.*
- Overopplysning av minimumskrav. Tydelig på seteavstand*
- Minner om at materiellbeskrivelsen har en eksempelliste i pkt. 6.20.1.1*
- Beskriv utforming av passasjerrom. Omgivelser, visuelle egenskaper: Tak, gulv, vinduer, sidepaneler*
- Støy, tiltak for å redusere støy fra drivverk, skramling, knirking, og øvrig trafikk.»*

- (17) For «*Sikkerhet*» var det gitt følgende merknader:

*«Generelt for alle deloppdrag:*

*Standard utstyr beskrives bra.*

*Noe ekstra utstyr tilbys etter forrige tilbakemelding som har gitt uttelling.*

*Fortsatt noe å hente på utstyr utover produsentens portefølje innenfor kategoriene sikt, og preventive systemer.*

*Dokumentasjon [på] hvordan systemene yter, for eksempel tester og standarder vil også gi uttelling.»*

(18) I de endelige tilbudene for både delkontrakt A og C fremgikk det at klager bekreftet at «*alle minimumskrav innen sikkerhet vil oppfylles med god margin*». For så vidt gjaldt oppdragsgivers krav til ekstra visningsenhet, var det tilbudt følgende: «*Vi vil utstyre kjøretøy i denne kategorien med 360 graders kamera. Fire 180° vidvinkelkameraer – installert foran, bak, på venstre og høyre side på kjøretøyet – ser fra fugleperspektiv alt som kan komme i veien mens man manøvrerer bilen. Systemet aktiveres automatisk i lave hastigheter og ved rygging. Se ytterligere informasjon i bilag 2.1.2 A sikkerhet*». Det var påpekt at ryggekamera var en integrert del av denne løsningen.

(19) Om aktive og passive sikkerhetssystemer var det listet opp følgende punkter for både delkontrakt A og C:

*«• Strukturelle passive sikkerhetslementer vil blir utførlig beskrevet i bilag 2.1.2 A*

- City brake som unngår/reducerer faren for alvorlig skade på forgjengere/syklister/andre medtrafikanter*

- Proaktiv kjørefeltsassistent hjelper aktivt med å holde vognen innenfor filens oppmerkede bane.*

- Sidevindassistent*

- Automatisk viskere og lys: Bussen er utstyrt med regnsensor; denne aktiverer vinduspusserne ved nedbør. Sensoren regulerer hastigheten på vindusviskerne ut fra mengde nedbør. Den automatiske lysfunksjonen endrer fra fullt lys til nærllys automatisk ved at sensorer oppdager og identifiserer lyset fra motgående kjøretøy.*

- Elektronisk servostyring: Sjåføren kan velge mellom 2 nivåer; landevei eller bykjøring. Bussen har landeveismodus på servostyringen som standardnivå på motstanden i styringen. Føreren kan ved hjelp av en bryter redusere motstanden i styringen for å få en styremotstand bedre tilpasset bykjøring.*

- Dekktrykkovervåkning. Et riktig lufttrykk i dekkene bidrar til å opprettholde et optimalt veigrep. Dette verktøyet vil bidra til å gjøre føreren oppmerksom på når lufttrykket i dekkene må reguleres.*

- Airbag og selestrammere på førerplass.*

- Chassis ramme: Gjennomgående ramme med svært høy styrke. Bidrar til å opprettholde formen på karosseriet og beskytter dermed passasjerer og fører.»*

(20) Klager hadde i det endelige tilbudet for delkontrakt A gitt følgende beskrivelse av tilbudte seter: «*6.5.1.1 Egenskaper for seter: I dette deloppdraget har vi valgt en Premium stol fra Sege. Tyrkiske Sege er en av Europas største leverandører av stoler til tog og buss. Disse stolene i "Bus komfort 3075"-serien har ekstra god polstring både i sete og rygg, og gir fremragende setekomfort med god korsryggstøtte og sidestøtte, høy rygg og god*

og høy nakkepute. Disse setene regnes som de mest komfortable innenfor minibuss segmentet. Stolene trekkes i svart kunstskinn. Se også: <http://www.segeseat.com/en/urunlerimiz/yolcu-koltuklari/smart-line-3075>. Alle setene har selvsagt 3- punkts belter. Alle seter har regulerbar rygg, beltelåser på samtlige seter vender mot midtgangen slik at de er innen rekkevidde for sjåføren dersom det er behov for assistanse. Alle busser vil være utstyrt med et sete som har Isofix-system. Sege-seter ble benyttet den store leveransen av minibusser til Romerike i 2017, dog i en vesentlig enklere utførelse. Tilbakemeldingene fra passasjerene er udelt positive. Dimensjonene er vist nedenfor, der stolenes kvalitet klart fremgår, og er bedre enn kravene. Avstanden mellom setene er vist på setetegningen, bilag 2.1.1 samt angitt på vognskjemaet og utgjør 720 mm mot kravet på 680mm.»

(21) De innsvingbare setene var beskrevet slik: «God kvalitet på innsvingbare seter. Uvanlig godt polstrede sitteputer. Setene har armlene og beltelås som vender mot midtgang.»

(22) Under omtalen av funksjonalitet var det oppført en rekke kulepunkter, deriblant følgende:

«• Alle vogner vil være nye fra oppstart av kontrakten.

[...]

- Armlene mot midtgang kan felles ned for å lette inn og utstigning av passasjer sete.
- Minibussene vil ha trappeklatrer og transportstol om bord.
- Minibusser i kategori A har 2 av 3 rullestoler foran bakaksel.
- Samtlige rullestoler er plassert i rekke på venstre side, og har ledsagersete til høyre for rullestolplassen.»

(23) Om fleksibel innredning var det blant annet oppført følgende:

«• Bussene i kategori A blir rigget med 14 sitteplasser for passasjerer ved behov.

[...]

- Kombinasjonen av innsvingbare stoler og seter på hurtigkobling. [...]
- Hurtigkoblingene gir muligheten for en meget fleksibel innredning som dekker mange kombinasjoner for passasjerer i rullestol og busseter.
- Bussen kan ila. kort tid endres fra 9 til 14 sitteplasser.

Det vil til enhver tid være 9 passasjerplasser om bord i bussen – 3 innsvingbare og 6 premium seter. Vi kan ved hjelp av pikettbil fylle bussen med ytterligere 5 seter av premium kvalitet i løpet av kort tid.

[...]

- Gripeinnretninger. Vår erfaring er at passasjerer med funksjonsnedsettelse trenger gripeinnretninger inne i bussen. De fleste personer med funksjonsnedsettelse har et ønske

*om å være mest mulig selvhjulpen. Våre busseter vil derfor være utstyrt med et gripehåndtak på alle seter (seteskuldre) som vender mot midtgang.*

- *Samtlige busser i kategori A vil ha en langsgående holdestang montert i hattehyllenes ytterkant. Dette for å gi ekstra trygghet til bevegelseshemmede passasjerer. Det vil være 2 stk. gripestenger i inngangsparti, i tillegg vil det settes opp ytterligere en stang fra gulv til tak nær sjåførplass. Alle disse detaljene vil være i kontrastfarge.»*

(24) Ellers var det opplistet blant annet følgende:

- *Klimaanlegg på førerplass og i kupeen sikrer en konstant temperatur hele året.*

[...]

- *Regulerbart kupelys for lysfølsomme passasjerer. Dag og natt-funksjon.*

*Kontrollpanelet på førerplassen (hovedmenyvalget er vist ovenfor) regulerer også kupebelysningen. Den automatiske dimmefunksjonen (kan overstyres) aktiveres når døren lukkes. dette gir spesielt passasjerer som er lysfølsomme en bedre opplevelse.*

- *Vognene utstyres med belysning i trinnene. Dette skaper en ekstra trygghet for passasjerene samtidig som det signaliserer at de er velkomne ombord.*

[...]

- *Gripeinnretninger. Vår erfaring er at passasjerer med funksjonsnedsettelse trenger gripeinnretninger inne i bussen. De fleste personer med funksjonsnedsettelse har et ønske om å være mest mulig selvhjulpen. Våre busseter vil derfor være utstyrt med et gripehåndtak på alle seter (seteskuldre) som vender mot midtgang. Samtlige busser i kategori A vil ha en langsgående holdestang montert i hattehyllenes ytterkant. Dette for å gi ekstra trygghet til bevegelseshemmede passasjerer. Det vil være 2 stk. gripestenger i inngangsparti, i tillegg vil det settes opp ytterligere en stang fra gulv til tak nær sjåførplass. Alle disse detaljene vil være kontrastfarget i samsvar med Ruters designprogram*

- *Vognene i dette deloppdraget har en meget komfortabel fjæring. Dette øker kundeopplevelsen vesentlig».*

(25) I det endelige tilbudet for delkontrakt C, hadde klager inntatt følgende om setekomfort: «Gode polstrede seter med god støtte til ben og rygg, god plass til bena (se bilde og mål)». Om ventilasjons- og klimakontroll stod det: «Bilen har god rekkevidde og er som en Peugeot; en meget behagelig bil». Under punktet om kundeopplevelse, var det ellers ført opp en rekke kulepunkter. Noen av disse var:

- *Samtlige passasjer seter har hode og nakkestøtte samt 3-punktsbelte*

- *God varme- og lydisolasjon*

[...]

- *Vi er kjent med Ruter sine krav til varme- og ventilasjon, og kan bekrefte at disse kriteriene vil bli oppfylt med god margin.*

- *Setet ved siden av fører er av ekstra høy komfort. Setet vil være tilgjengelig for passasjerer som ønsker å sitte foran. Setet har massasje, korsryggstøtte og varme. Passasjerer må oppfylle minstekrav til høyde (140 cm.) for å kunne benytte dette setet.*
- *Renhold. For å oppnå en god kundeopplevelse er det nødvendig med hele og rene busser. Vi viser til bilag*
- *Den viktigste faktoren for en behagelig kundeopplevelse er sjåføren opptreden og kjørestil. Ved hjelp av flåtestyringssystemet vil vi følge med på og oppdatere sjåførene på kjørestil. Vi ønsker også å premiere sjåførene med mest miljøvennlig og den mest komfortable adferden.*
- *Dispensere med håndsprit vil være tilgjengelig for passasjerene*
- *Automatisk klimaanlegg kan justeres i passasjerrom, funksjonen må aktiveres fra fører plass.*
- *Stort rom for utstyr/rullatorer/bagasje bak i vognen når rullestoler ikke transporteres.*
- *Setevarme i fører og passasjer sete foran*
- *Elektrisk justerbare forseter med armlene, massasjefunksjon og korsryggstøtte*
- *Regulerbare seter bak (frem og tilbake + justering av seterygg)*
- *Bilene i denne kategorien har USB-lader ihht. materiellbeskrivelsen og designprogram.*
- *Klimaanlegg i fører og passasjerrom».*

[...]

- *God belysning i passasjerrom med midtmontert takkonsoll med lys og luft.»*

(26) Om funksjonalitet var det blant annet beskrevet følgende:

*«Setene på bakerste rad er innsvingbare og vil være med i kjøretøyet også ved transport av rullestol. Setekonfigurasjonen vil dermed kunne endres på sekunder (fra eksempelvis 4 til 6 sitteplasser)*

[...]

*Vognen er baksenket og gir en lav påstigningshøyde.*

[...]

*Ombordstigning for rullestol: Ved hjelp av rampens lave helningvinkel godt under kravene vil ombordstigning av manuelle rullestoler ha lav belastning for førere. Våre instruktører vil lære opp nye sjåfører hvordan ombordstigning skal gjøres med lav belastning og riktig teknikk (benytte kraften i beina osv.)»*

(27) Det ble meddelt 26. november 2021 at Minibuss24-7 AS (heretter valgte leverandør) var tildelt delkontraktene A, B og C. Delkontrakt D ble tildelt klager.

- (28) På delkontrakt A ble klager rangert som nummer to, og scoret best på «Pris» og «Kvalitet på gjennomføring av oppdraget». På «Miljøegenskaper» og «Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet» fikk klager tildelt dårligst score. På sistnevnte fikk klager 6,27 poeng, mot valgte leverandørs 10 poeng. Valgte leverandør fikk en total vektet score på 9 poeng, mot klagers 8,73 poeng.
- (29) På delkontrakt C endte klager også på andreplass. Klager scoret dårligst på «Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet», og fikk 6,08 poeng på tildelingskriteriet. På de øvrige kriteriene fikk klager full score (10 poeng). Endelige scorerer var 9,73 poeng til valgte leverandør og 9,22 poeng til klager.
- (30) Kontrakter for delområdene A og C ble ifølge innklagede inngått med valgte leverandør 8. desember 2021.
- (31) Leverandørene ble invitert til å delta på et debrifingsmøte for å gjennomgå anskaffelsesprosessen og for å få en nærmere omtale av tilbudet som var levert. Klager deltok på et slik møte 24. januar 2022.
- (32) Klagen ble brakt inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser 8. juni 2022.
- (33) Nemndsmøte i saken ble avholdt 5. september 2022.

#### **Anførsler:**

##### ***Klager har i det vesentlige anført:***

- (34) Innklagedes saksbehandling har vært mangelfull. Det vises til at innklagede i forhandlingsmøtene burde vært tydeligere på de angivelige svakhetene i klagers tilbud, slik at man fikk en reell mulighet til å gjøre nødvendige forbedringer i tilbudet.
- (35) Innklagede har gjennomført en ulovlig tilbudsevaluering, ved å legge til grunn feil faktum under vurdering av tildelingskriteriet «Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet». Det presiseres at tilbudet i stor grad inneholder tiltak, løsninger og utstyr som er bedre enn standard.
- (36) Begrunnelsen som er gitt er i strid med regelverket.

##### ***Innklagede har i det vesentlige anført:***

- (37) Klager ble oppfordret til å forbedre sitt tilbud på tildelingskriteriet «Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet» under forhandlingene. Forhandlingene ble videre gjennomført i tråd med likebehandlingsprinsippet.
- (38) Valgte leverandør scorer bedre på tildelingskriteriet «Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet», fordi det er tilbudt mer relevant overopppfyllelse av kravene i materiellbeskrivelsen. Eksempelvis har valgte leverandør, både for delkontraktene A og C, tilbudt mer påkostede utstyrløsninger utover standard for sikkerhet, enn klager. Tilsvarende har valgte leverandør tilbudt komfortutstyr som skiller seg betydelig fra klagers tilbudte løsninger. Det er ikke lagt til grunn feil faktum.
- (39) Begrunnelsen som er gitt er i tråd med regelverket. Det vises til at klager i tillegg til beskrivelsene i tildelingsbrevet, har fått nærmere forklaringer på sterke og svake sider ved tilbudene både i den senere klagerunden og i et eget møte.



### **Klagenemndas vurdering:**

- (40) Klager har deltatt i konkurransen, og har saklig klageinteresse, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 6. Klagen er rettidig. Konkurransen gjelder skyss av personer med innvilget TT-kort, som er en tjenesteanskaffelse. Anskaffelsens totale verdi er i konkurransegrunnlaget estimert til 90 millioner kroner. I tillegg til lov om offentlige anskaffelser 17. juni 2016 nr. 73 følger anskaffelsen forskrift om offentlige anskaffelser 12. august 2016 nr. 974 del I og del III, jf. forskriften §§ 5-1 og 5-3.

### *Gjennomføringen av forhandlingene*

- (41) Klagenemnda tar først stilling til om innklagede har brutt regelverket ved gjennomføringen av forhandlingene med klager.
- (42) Det følger av forskriften § 23-10 første ledd at oppdragsgiver skal behandle leverandørene likt i forhandlingene, og at det ikke på en diskriminerende måte kan gis opplysninger til en leverandør som kan gi en fordel fremfor andre.
- (43) Klagenemnda finner ikke holdepunkter for at forhandlingene er gjennomført i strid med kravene som stilles til likebehandling, eller at det er gitt spesifikke opplysninger til en leverandør som på en diskriminerende måte kan ha gitt vedkommende en fordel i konkurransen. Kravene som stilles til gjennomføringen av forhandlinger i forskriften § 23-10 første ledd må derfor anses overholdt.
- (44) Spørsmålet er videre om forhandlingene med klager er gjennomført i tråd med kravene som stilles til forutberegnelighet, jf. loven § 4.
- (45) Omstendigheter i den enkelte sak kan medføre plikt til å orientere en leverandør om forhold i tilbudet som, vil bli tillagt vesentlig eller avgjørende betydning i den etterfølgende tilbudsevalueringen, jf. LB-2015-8828 og klagenemndas avgjørelse i sak 2015/125, begge med videre henvisninger. 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 2017/78, premiss 56 med videre henvisning.
- (46) I denne saken ble det i møtereferatene informert om at klager hadde et selvstendig ansvar for å vurdere hvilke deler av tilbudet som kunne forbedres i lys av tildelingskriteriene. Klager fikk samtidig en rekke tilbakemeldinger på hvert tildelingskriterium og hver devaluering, herunder hva som kunne forbedres. I det siste forhandlingsmøtet fikk klager beskjed om at tilbudet lå i nedre sjikt for samtlige devalueringer for deloppdragene A og C under tildelingskriteriet «*Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet*». Klager kan dermed ikke høres med at innklagede ikke har gitt tydelig nok informasjon om hvor i tilbudet det var forbedringspotensial, eller at forhandlingene for øvrig er gjennomført i strid med kravet til forutberegnelighet.

### *Tilbudsevaluering*

- (47) Klagenemnda skal videre ta stilling til om innklagede har gjennomført en ulovlig tilbudsevaluering.
- (48) Ved evalueringen av tilbudene opp mot tildelingskriteriene, har oppdragsgiver et innkjøpsfaglig skjønn. Klagenemnda skal ikke foreta en ny evaluering av tilbudene. Det

som skal prøves er om innklagede har forholdt seg til tildelingskriteriene slik de er angitt i konkurransegrunnlaget, om tilbudenes innhold er korrekt fastlagt, og om evalueringen er vilkårlig, sterkt urimelig eller for øvrig i strid med de grunnleggende kravene i loven § 4, jf. eksempelvis Høyesteretts avgjørelse i Rt. 2007 side 1783 avsnitt 42-44. Klager anfører at evalueringen av klagers tilbud under tildelingskriteriet «*Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet*» er feil, fordi innklagede har lagt til grunn at det er tilbudt mindre grad av sikkerhetsutstyr og tiltak utover standardutstyr enn valgte leverandør. I tillegg anfører klager at man er av den oppfatning at eventuelt tilbudt utstyr utover det vognleverandøren tilbyr, ikke kan begrunne så store utslag som innklagede har lagt til grunn.

- (49) Den nærmere vurderingen av hva som anses som relevant meroppfyllelse, og hvilke poengmessige utslag ulikheter i tilbudene medfører, er innklagede nærmest til å foreta. Nemnda kan ikke se at klager har vist til noe som gir grunnlag for å konstatere at evalueringen er beheftet med faktiske feil på dette punktet, eller at innklagede på andre måter har gått utenfor de rettslige rammene for skjønnsutøvelsen ved denne vurderingen. Nemnda viser i denne forbindelse særlig til innklagedes utdypede redegjørelser om evalueringen av tilbudene i klagesvaret datert 8. desember 2021 og i møtereferatet datert 24. januar 2021.
- (50) Klagers anførsel om at innklagede har gjennomført en ulovlig tilbudsevaluering, har ikke ført frem.

#### *Begrunnelse*

- (51) Klagenemnda skal heretter ta stilling om innklagedes begrunnelse for evalueringen av «*Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet*» er i tråd med regelverket.
- (52) Begrunnelsesplikten er et utslag av prinsippet om etterprøvbarehet, jf. anskaffelsesloven § 4. Det følger av anskaffelsesforskriften § 25-1 at oppdragsgiver skal gi en begrunnelse for valget av leverandør før kontrakt inngås. Begrunnelsen skal gis samtidig som oppdragsgiver meddeler hvem som skal tildeles kontrakt, og skal inneholde «*en redegjørelse for det valgte tilbudets egenskaper og relative fordeler i samsvar med tildelingskriteriene*», jf. første og andre ledd. Det er denne første begrunnelsen som skal sette leverandørene i stand til å vurdere om anskaffelsen er gjennomført i samsvar med regelverket, og som dermed er gjenstand for klagenemndas vurdering av om begrunnelsesplikten er brutt.
- (53) Begrunnelsen må inneholde en konkret vurdering som setter leverandørene i stand til, på objektivt grunnlag, å forstå hvilke forhold det er som har gjort at oppdragsgiver har bedømt valgte leverandørs tilbud som best ut fra de fastsatte tildelingskriteriene. Dette innebærer at begrunnelsen skal være så presis og utfyllende at leverandørene kan bedømme om anskaffelsesprosessen har skjedd i samsvar med regelverket. Som et utgangspunkt stilles det strengere krav til begrunnelsen jo mer skjønnsmessig et tildelingskriterium er utformet, jf. eksempelvis sak 2018/201, premiss 20. I situasjoner hvor den valgte leverandøren ikke har tilbudt den laveste prisen, kreves det at begrunnelsen viser hvilke egenskaper ved det valgte tilbudet som mer enn oppveier den høyere prisen, jf. sak 2017/151, premiss 37 med videre henvisninger.
- (54) For både delkontrakt A og delkontrakt C tilbød klager den laveste prisen, og fikk også best score på «*Kvalitet på gjennomføring av oppdraget*». Klager fikk også full score på

«Miljøegenskaper» for delkontrakt C. På delkontrakt A fikk klager 6,27 poeng på «Kvalitet på materiell, driftsstabilitet og funksjonalitet», og det skilte totalt kun 0,27 poeng mellom klager og valgte leverandørs tilbud. På delkontrakt C fikk klager 6,08 på tildelingskriteriet, og det skilte totalt 0,51 poeng mellom klager og valgte leverandørs tilbud.

- (55) Poengangivelser som viser hvilken uttelling leverandørene har fått på tildelingskriteriene og rene bemerkninger om at valgte leverandør ble vurdert som bedre er ingen begrunnelse, og vil ikke være tilstrekkelig for å oppfylle begrunnelsesplikten, jf. blant annet klagenemndas sak 2019/205, premiss 35 med videre henvisning til Underrettens avgjørelse i sak T-447/10 (Evropaiki Dynamiki), premiss 88 til 90. Det kreves i tillegg en forklaring av hva som konkret har vært utslagsgivende for oppdragsgivers evaluering.
- (56) I begrunnelsen for begge delkontraktene står det at valgte leverandør har gitt utfyllende beskrivelser av standard sikkerhetsutstyr og flere kategorier utstyr utover standard, som gir økt sikkerhet for fører, passasjerer og myke trafikanter. Det er også trukket frem at valgte leverandør tilbyr nye vogner som «overoppfyller flere av minstekravene hva gjelder funksjonalitet», og at det er beskrevet en «meget komfortabel innredning av svært høy klasse», samt egenskaper ved kjøretøyet som vil bidra til økt kundeopplevelse.
- (57) Begrunnelsen angir bare overordnet hvilke fordeler ved valgte leverandørs tilbud som har gitt uttelling. Slik klagenemnda ser det, er det i realiteten bare alderen på kjøretøyene som er en konkretisert og synlig fordel ved tilbudet til valgte leverandør hva angår dette tildelingskriteriet. Sett hen til at klager tilbød den laveste prisen, og også fikk full score på henholdsvis to og ett av de øvrige tildelingskriteriene for de ulike delkontraktene, gjør ikke begrunnelsen i tildelingsbrevet det mulig for klager, på objektivt grunnlag, å bedømme om tilbudsevalueringen har skjedd i samsvar med regelverket. Innklagede har dermed brutt forskriften § 25-1 ved å gi en mangelfull begrunnelse for valget av leverandør.
- (58) Klagenemnda bemerker at innklagede ved sitt klagesvar av 8. desember 2022 har gitt en mer utfyllende og konkret begrunnelse for de vurderinger som er gjort. Denne ble gitt før kontrakt ble inngått med valgte leverandør. Bruddet på begrunnelsesplikten synes derfor ikke å ha hindret klager i å forstå tildelingsbeslutningen før kontrakt ble inngått. Innklagede har også begrunnet kontraktstildelingen ytterligere overfor klager i et møte etter kontraktsinngåelse.
- (59) I lys av den etterfølgende begrunnelsen som er gitt, kan ikke klagenemnda se at det foreligger brudd ved tilbudsevalueringen. Bruddet nemnda har konstatert, gir dermed ikke grunnlag for å tilbakebetale klagegebyret, jf. klagenemndsforordningen § 13.

### **Konklusjon:**

Ruter AS har brutt forskriften § 25-1 ved å gi mangelfulle begrunnelser for tildeling av delkontraktene A og C.

Klagers anførsler om at innklagede har brutt regelverket ved gjennomføringen av forhandlingene og ved tilbudsevalueringen, har ikke ført frem.

For Klagenemnda for offentlige anskaffelser,

Finn Arnesen

*Dokumentet er godkjent elektronisk*