



Klagenemnda for offentlige anskaffelser

Saken gjelder: Avvisning av tilbud, avklaring eller retting av tilbud

Innklagede gjennomførte en åpen anbudskonkurranse for kjøp av pasienttransport med stor bil. Klager anførte at innklagede brøt regelverket ved ikke å avvise valgte leverandørs tilbud som følge av at tilbudet inneholdt vesentlige avvik fra konkurransegrunnlaget. Klagenemnda kom til at valgte leverandør oppfylte minstekravene til kapasitet i kravspesifikasjonen. Avklaringene som fant sted mellom innklagede og valgte leverandør i etterkant av tilbudsfristen, medførte heller ikke at tilbudet til valgte leverandør ble forbedret. Klagen førte derfor ikke frem.

Klagenemndas avgjørelse 9. februar 2023 i sak 2022/1665

Klager: Persontransport Norge AS

Innklaget: Sykehusinnkjøp HF

Klagenemndas

medlemmer: Kjersti Holum Karlstrøm, Arnt Skjefstad og Elisabeth Wiik

Bakgrunn:

- (1) Den 7. juli 2022 kunngjorde Sykehusinnkjøp HF (heretter *innklagede*) på vegne av Oslo Universitetssykehus HF en åpen anbudskonkurranse for inngåelse av rammeavtaler om kjøp av pasientreiser med stor bil i områdene Oslo, Nedre Romerike, Asker, Bærum og OSL Gardermoen. Rammeavtalene skulle ha en varighet på inntil fire år (2+1+1), med oppstart 1. mars 2023. Anskaffelsens totalverdi ble i kunngjøringen estimert til 288 millioner kroner. Tilbudsfrist var 1. september 2022.
- (2) Anskaffelsen var delt opp i fem delkontrakter, basert på ulike geografiske områder:

<i>Anbudsområde</i>	<i>Omfatter</i>
2.06	<i>Transport med stor bil fra Nedre Romerike (tidl. Skedsmo, tidl. Fet, Lørenskog, Rælingen og Nittedal) unntatt p.nr. 1474/1478 – Ahus m/ nærområde</i>
2.08	<i>Transport med stor bil fra postnummer 1474/1478 – Ahus m/ nærområde</i>
4.02	<i>Transport med stor bil fra postnummer 1300-1399 – Asker (gamle grenser) og Bærum</i>

5.02	<i>Transport med stor bil fra Oslo, postnummer 01-03 og 07-08</i>
5.04	<i>Transport med stor bil fra Oslo, postnummer 04-06 og 09-12</i>

- (3) Klagen er begrenset til å gjelde delområdene 2.08, 4.02, 5.02 og 5.04.
- (4) Kontrakt skulle tildeles leverandøren som tilbød lavest pris for hver delkontrakt.
- (5) Det fremgikk av konkurransegrunnlaget punkt 1.6 «Avtaletype» at:

«Det vil kun bli inngått avtale med én leverandør per anbudsområde. Dersom det er flere tilbydere på samme område, vil det signeres en beredskapsavtale med tilbyder som scorer som nummer to i konkurransen. Avtalen innebærer at leverandøren vil motta oppdrag dersom det oppstår en beredskapssituasjon (f.eks. ved nedetid i valgte leverandørs system e.l.). Beredskapsleverandøren er ikke forpliktet til å stille den kapasiteten de har lovet i tilbudet, kun stille med ledig kapasitet. Tilbudt pris vil gjøres gjeldende på oppdragene.»

- (6) Konkurransegrunnlaget inneholdt følgende bestemmelser om tilbud på flere delområder:

«Det gis anledning til å gi tilbud på en, flere eller alle anbudsområder. Pris for flere områder samlet aksepteres ikke, da evaluering og tildeling blir gjort per anbudsområde.

Oppdragsgiver etterspør en døgkontinuerlig tjeneste. Tilbyderne har følgelig ikke anledning til å levere tilbud kun på deler av døgnet. Det er heller ikke mulig å kun tilby deler av kapasiteten som etterspørres i et anbudsområde.

Dersom tilbyder leverer tilbud på flere anbudsområder, er det allikevel kun anledning til å dedikere hver bil på ett av områdene. Det innebærer ikke en forpliktelse til å kun bruke bilen i det angitte området, men innebærer at samme kapasitet ikke kan dedikeres flere steder.

Dersom det allikevel leveres tilbud som samlet overskrider tilbyders maksimalkapasitet (minus kapasitet bundet til andre kontrakter) vil de deltilbudene som overskrider maksimalkapasiteten bli avvist. Oppdragsgiver avgjør hvilke av de tilbudte områdene som avvises, etter en helhetsvurdering som hensyntar at tilbyder skal ha tilstrekkelig kapasitet til områdene som blir tildelt.»

- (7) I kravspesifikasjonen punkt 8 «Miljø» var det stilt krav om at bilene ikke skulle være eldre enn gjennomsnittlig fire år, og maksimalt åtte år. Det var også krav om at bilene skulle være typegodkjent som Euro 6. Kravene skulle gjelde under hele avtaleperioden. Det ble etterspurt følgende dokumentasjon for oppfyllelse av kravene:

«Kravene i punkt 8.1 og 8.2 må dokumenteres med liste over bilene med løyvenummer, biltype og som inneholder all etterspurt informasjon (besvares i fanebladet: Bilskjema – detaljer), samt en liste over utstyr som finnes tilgjengelig og hvor dette oppbevares (besvares i kravspesifikasjonen).»

- (8) I kravspesifikasjonen punkt 9.5 var det blant annet stilt følgende krav til leverandørenes minimumskapasitet på de ulike delkontraktene:

2.08: Hverdager 07-20: 6 biler Lørdager 08-15: 2 biler Øvrige tider: 1 bil
4.02: Hverdager 07-20: 5 biler Lørdager 08-15: 1 bil Øvrige tider: 1 bil
5.02: Hverdager 07-20: 9 biler Lørdager 08-15: 2 biler Øvrige tider: 1 bil
5.04: Hverdager 07-20: 19 biler Lørdager 08-15: 3 biler Øvrige tider: 1 bil

- (9) Kravet til kapasitet skulle «dokumenteres ved utfylling av bilskjema i arkfane 3 på dette dokumentet. Tilbyder skal pr. anbudsområde angi en oversikt over antall biler som minimum dedikeres til oppdraget, samt totalt antall vognmateriell som kan være i drift for oppdragsgiver i de angitte tidsintervallene. Det totale antallet angir tilbyderens maksimumskapasitet i angitt anbudsområde. Dersom det tilbys på flere enn ett anbudsområde, skal antallet oppgis fordelt pr. anbudsområde.»
- (10) Det fremgikk av samme krav at leverandøren også ville være «forpliktet til å løse samtlige oppdrag innenfor reaksjonstiden, også dersom oppdragsmengden overstiger minimumskravet til kapasitet.
- (11) Kravene til kapasitet var formulert som O-krav. O-krav var definert slik:
- «Minstekrav som må være oppfylt for at tilbudet kan anses å tilfredsstille kravspesifikasjonen. Det er imidlertid ikke absolutte minstekrav slik at ethvert avvik fra kravspesifikasjonen vil ikke automatisk medføre avvisning. Dersom det er avvik, vil oppdragsgiver foreta en vurdering av størrelsen på avviket, betydningen for oppdragsgiver og betydningen for konkurransen. Oppdragsgiver vil herunder se på hvor stor betydning kravet har for leveransen som helhet. Det presiseres at et enkelt avvik kan være vesentlig. O-krav krav angis av oppdragsgiver som «O» i kolonnen for «Krav-type».
- (12) Kravspesifikasjonen inneholdt to ulike bilskjemaer. I det ene skjemaet kalt «Kapasitet», ble leverandørene bedt om «å gi en oversikt over totalt antall vognmateriell som er i drift for tilbyder i de angitte tidsintervallene. I raden under skal tilbyder angi hvor mange biler av det totale antallet som er bundet opp i andre kontrakter. Differansen på disse to tallene angir tilbyderens maksimumskapasitet på oppdraget. I det andre skjemaet ble

leverandørene bedt om å fylle inn «[d]etaljer om bilpark», med informasjon om blant annet løyvenummer, bilmerke og modell. Alle opplysningene i bilskjemaene skulle føres inn «slik bilparken tilbys å være ved oppstart av ny avtaleperiode».

- (13) Persontransport AS (heretter *klager*) stilte følgende spørsmål til innklagede om utfylling av bilskjemaet om bilparken:

«Det bes om en redegjørelse fra oppdragsgiver hva som ønskes utfyllt her, i det tilfellet leverandør driver ordinær transportvirksomhet, og ikke taxivirksomhet og innehar denne type løyve (Drosjeløyve).»

- (14) Innklagede svarte slik:

«Kolonne for løyvenummer: Her skal det benyttes et identifikasjonsnummer som benyttes av leverandør og oppdragsgiver for å identifisere bilen. Kolonne for løyvehaver: Her kan for eksempel navn på sjåfør fremkomme dersom dette er fast.»

- (15) Ved tilbudsfristens utløp forelå det tilbud fra Oslo Taxibuss AS (heretter *valgte leverandør*), Taxus AS (for delområde 2.08) og klager.

- (16) I sitt tilbud hadde valgte leverandør oppgitt at selskapets totalkapasitet på hverdager var seks biler på delkontrakt 2.08, hvorav ingen var bundet til andre kontrakter. Selskapet hadde videre 40 biler på delkontrakt 4.02, hvorav 35 var bundet til andre kontrakter. For delkontrakt 5.02 var det oppgitt at totalkapasiteten var 21 biler og at tolv biler var bundet til andre kontrakter. For den siste delkontrakten hadde valgte leverandør opplyst at totalkapasiteten var 39 biler, hvorav 20 biler var bundet til andre kontrakter.

- (17) For hvert delområde hadde valgte leverandør fylt ut bilskjemaet med detaljer om bilpark som var dedikert til området. For delområde 2.08 var det gitt oversikt over seks biler. Tre av disse ville være fabrikknye ved oppstart, og valgte leverandør opplyste i merknad til kravspesifikasjonen at andre biler som oppfylte minstekravene ville settes inn midlertidig, dersom leveringen av nybilene ble forsinket. For delområde 4.02 ble det angitt fem biler. For delområde 5.02 var det oppført ni biler, og for delområde 5.04 fremgikk 19 biler..

- (18) Innklagede henvendte seg til valgte leverandør 3. oktober 2022 for å avklare flere forhold ved leverandørens tilbud. Blant annet ble det stilt følgende spørsmål om valgte leverandørs besvarelse av kravspesifikasjonen punkt 9.5 om kapasitet:

«Dere har i punkt 9.5 bekreftet at minimumskravet er oppfylt pr område. Vi har i pkt 9.5, 2. avsnitt skrevet at leverandøren er forpliktet til å løse samtlige oppdrag innenfor reaksjonstiden, også dersom oppdragsmengden overstiger minimumskravet til kapasitet. Dette er bekreftet i kravspesifikasjonen. Hvordan vil tilbyder kunne løse dette når dere har oppgitt maks kapasitet i bilskjema - kapasitet og minimum som likt antall i punkt 9.5 i kravspesifikasjonen?»

I vedlegg 2 Teknisk og faglig kvalifikasjon oppgir dere i første avsnitt at dere vil få ledig kapasitet på 66 biler fra oktober 2022 som kan benyttes i en eventuell avtale med pasientreiser. Hvor kommer det frem i tilbudet at disse vil bli benyttet?

Svar: Oslo Taxibuss, og søsterselskapet Oslo Taxi AS, har til enhver tid ledige vogner i Oslo og omegn. Disse kan benyttes dersom det skulle være behov, og vil kunne

overholde oppgitte responstider i alle aktuelle områder. Ettersom vi har levert inn tilbud på flere områder har vi ikke spesifisert antall «reservevogner» i det enkelte området. Dersom det viser seg å bli et permanent behov for flere vogner, kan disse stasjoneres fast i aktuelt område. Viser ellers til vedlegg 4.3 Vognmateriell, utstyr og kapasitet.

De vognene som blir ledige fra oktober er fordelt som minimumskapasitet på de ulike områder vi har levert tilbud på. I tillegg vil vi måtte benytte de resterende frem til de nye elektriske vogner ankommer. Det er ganske lang leveringstid på disse.

Ønsker å få opplyst hvem dere vil benytte som underleverandører angående vogner og sjåfører til å utføre selve transporten, ref. pkt. 1.4. Kun sendt inn forpliktelserklæring på Oslo Taxi ikke på andre underleverandører. Hvilke del av dedikert kapasitet skal underleverandør levere. Se pkt. 9.5.

Svar: Det er kun drosjeeiere tilknyttet Oslo Taxi AS som vil bli benyttet som underleverandører til å utføre selve transporten. Vi har aldri tidligere behovd å sende inn forpliktelserklæringer fra den enkelte drosjeeier.»

- (19) På bakgrunn av tilbakemeldingene fra klager, henvendte innklagede seg på ny til klager 18. oktober 2022 med en spesifisering av hvordan bilskjemaet skulle fylles ut:

*«Etter tilbakemeldinger på avklaringer ønsker vi å spesifisere hvordan bilskjema fylles ut. Tilbyder skal pr. anbudsområde angi en oversikt over antall biler som minimum dedikeres til oppdraget, **samt totalt antall vognmateriell som kan være i drift** for oppdragsgiver i de angitte tidsintervallene. I bilskjema kapasitet angis tilbyders totalkapasitet og hvor mange biler av det totale antallet som er bundet opp i andre kontrakter, differansen på disse to tallene angir tilbyderens maksimumskapasitet på oppdraget. I bilskjema detaljer må dere legge inn de bilene som vil kunne bli benyttet i dette anbudet.*

Dette ettersendes senest fredag 21.10.22 kl:12.00

Eks

Bilskjema kapasitet:

Totalkapasitet til en sentral: 300 biler

Kontrakts kjøring andre: 70biler

*Maksimum antall biler for oppdragsgiver: **230 biler***

Tilbyr 3 områder: Tilbyder fordeler 300 biler på de 3 ulikeområdene.

Område 1: 100 biler område 2: 80 biler område 3: 120

Antall biler bundet til andre kontrakter

Område 1: 20 biler område 2: 0 biler område 3: 50 biler

*I område 1 er tilbudt maksimumskapasitet til oppdragsgiver **80 biler***

*I område 2 er tilbudt maksimumskapasitet til oppdragsgiver **80 biler***

*I område 3 er tilbudt maksimumskapasitet til oppdragsgiver **70 biler***

Bilskjema detaljer:

*Maksimum antall biler for oppdragsgiver: **230 biler** detaljer legge inn.*

Bilene som legges inn skal være i henhold til kravspesifikasjonens bestemmelser.»

- (20) Valgte leverandør ettersendte en ny besvarelse 21. oktober 2022 hvor bilskjemaet med kapasitet og bilskjemaet med detaljer om bilparken var endret for hvert delområde. For delområde 2.08 var maksimumskapasiteten på hverdager endret fra seks til åtte biler, og det var lagt til to nye biler i bilskjemaet med detaljer. For delområde 4.02 var det også lagt til to nye biler, og maksimumskapasiteten var endret fra fem til åtte biler. I bilskjemaet – kapasitet for delområde 5.02 hadde valgte leverandør endret sin maksimumskapasitet fra ni til 13 biler, samt lagt til fire nye biler i bilskjema med detaljer. For delområde 5.04 var maksimumskapasiteten endret fra 19 til 26 biler, og i bilskjema med detaljer var det lagt til syv nye biler.
- (21) Innklagede henvendte seg på ny til valgte leverandør 24. oktober og presiserte at bilskjemaet med detaljer om bilparken skulle gi en oversikt «som viser antall biler som dere vil benytte på dette anbudet totalt sett. I deres tilfelle legges 61 biler inn på alle områder (eks på område 2.06 hvor dere har lagt inn 7 biler skal det legges inn 61 biler som viser totalkapasiteten)».
- (22) Valgte leverandør leverte deretter nytt bilskjema med detaljer over bilpark, hvor samtlige biler var lagt inn i samme skjema. Valgte leverandør opplyste i tilbakemeldingen om at man var usikre på avklaringen, «ettersom begrepet total kapasitet benyttes på to ulike ting. I bilskjema kapasitet betyr det tilbudte vogner pr område, mens i bilskjema detaljer betyr det, slik vi leser siste melding, total tilbudte vogner i alle områder. Dette strider også noe mot avklaringsspørsmål sendt den 18.10 og besvart den 21.10. Her skal kapasiteten fordeles pr område. Vi er derfor litt usikker på om vi nå leverer det dere etterspør?».
- (23) Den 4. november 2022 ble valgte leverandør tildelt kontrakt for delområde 4.02, 5.02, 5.04, samt beredskapsavtale for delområde 2.08. Klager ble rangert som nummer to og fikk tildelt beredskapsavtaler for delområdene 4.02, 5.02 og 5.04, men ble rangert som nummer tre på delområde 2.08.
- (24) Klager begjærte innsyn i valgte leverandørs tilbud, og fikk gjennom dette innsynet kjennskap til at valgte leverandør hadde levert et revidert tilbud etter første avklaringsrunde og en tredje versjon etter ytterligere avklaring.
- (25) Klager påklaget tildelingsbeslutningen 16. november 2022 og gjorde gjeldende at valgte leverandør i sitt opprinnelige tilbud ikke oppfylte minstekravene til kapasitet. Innklagede besvarte ikke klagen.
- (26) Klagen ble brakt inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser 6. desember 2022. Innklagede har bekreftet at kontraktsinnngåelse vil utsettes frem til klagenemnda har behandlet saken. Saken har derfor vært prioritert av nemnda.

(27) Nemndsmøte i saken ble avholdt 6. februar 2023.

Anførsler:

Klager har i det vesentlige anført:

- (28) Innklagede har brutt regelverket ved ikke å avvise valgte leverandørs tilbud fra konkurransen om delområdene 2.08, 4.02, 5.02 og 5.04, fordi tilbudene inneholdt vesentlige avvik fra konkurransegrunnlaget.
- (29) Innklagede har videre brutt forhandlingsforbudet i åpne anbudskonkurranser ved å tillate valgte leverandør å inngi revidert tilbud med endret totalkapasitet. Det er først i det reviderte tilbudet at valgte leverandør oppfylte minimumskravet til kapasitet.

Innklagede har i det vesentlige anført:

- (30) Valgte leverandørs tilbud inneholdt ingen vesentlige avvik fra anskaffelsesdokumentene, og tilbudt kapasitet i de opprinnelige tilbudene oppfylte minstekravene til kapasitet.
- (31) Avklaringen som fant sted har ikke handlet om å fjerne avvik eller å forbedre tilbudsprisen til valgte leverandør. Avklaringene har dermed ikke medført at valgte leverandørs tilbud forbedres.

Klagenemndas vurdering:

- (32) Klager har deltatt i konkurransen, og har saklig klageinteresse, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 6. Klagen er rettidig. Konkurransen gjelder kjøp av pasienttransport med stor bil som er en tjenesteanskaffelse. Anskaffelsens verdi er i kunngjøringen estimert til 288 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.
- (33) Klagenemnda skal ta stilling til om innklagede har brutt regelverket ved ikke å avvise valgte leverandørs tilbud fra konkurransen.
- (34) Det følger av § 24-8 første ledd bokstav b at tilbud som inneholder «*vesentlige avvik fra anskaffelsesdokumentene*», skal avvises.
- (35) Et avvik foreligger der et tilbud skiller seg fra det som fremgår av anskaffelsesdokumentene. Det vil typisk innebære at oppdragsgiveren ikke kan kreve oppfyllelse i henhold til kontrakten og/eller kravspesifikasjonen dersom tilbudet aksepteres. Tilbudet tolkes objektivt i lys av konkurransegrunnlaget for å avgjøre om det foreligger avvik. Konkurransegrunnlaget tolkes for å kartlegge hvilke krav som er stilt, og tilbudet tolkes for å undersøke om tilbudet tilfredsstiller disse kravene. I denne tolkningen tar man utgangspunkt i den alminnelige språklige forståelsen, men andre momenter, som formål og sammenhengen i og mellom dokumenter, vil også kunne få betydning.
- (36) Når konkurransegrunnlagets krav skal kartlegges, er det avgjørende hvordan en rimelig opplyst og normalt forstandig leverandør vil oppfatte kravet i konkurransegrunnlaget, se eksempelvis HR-2019-830-A avsnitt 36 og EU-domstolens avgjørelse i sak C-42/13 (Cartiera dell'Adda).

- (37) I kravspesifikasjonen var det stilt et minstekrav til leverandørenes kapasitet på hvert delområde. Kravet skulle dokumenteres ved å fylle ut arkfane 3 «*Bilskjema – kapasitet*» til kravspesifikasjonen. Der skulle leverandørene oppgi totalt antall biler som er i drift hos selskapet innenfor henholdsvis hverdager kl. 07-20, lørdager kl. 08-15 og øvrige tidspunkt. Videre skulle leverandørene angi hvor mange biler som var bundet til andre kontrakter i de angitte tidsintervallene. Differansen mellom disse to tallene ville angi tilbyderens maksimumskapasitet på oppdraget. Antallet skulle fordeles per delområde dersom man ga tilbud på flere områder.
- (38) Klager har vist til at leverandørene også skulle fylle ut et annet bilskjema med detaljer over bilparken i arkfane 4 til kravspesifikasjonen, og anført at også dette skjemaet skulle benyttes til å dokumentere leverandørenes kapasitet fordi det viser at leverandørene har identifiserbare biler som er dedikert til det enkelte anbudsområdet, slik konkurransegrunnlaget hadde etterspurt. Klagenemnda er ikke enig i denne forståelsen av kravspesifikasjonen. «*Bilskjema – detaljer*» skulle blant annet benyttes til å dokumentere at leverandøren hadde biler som oppfylte miljøkrav til bilenes alder og euroklasse 6, og skulle dermed belyse andre forhold enn leverandørenes kapasitet. At det var bilskjemaet om kapasitet som skulle benyttes til å dokumentere oppfyllelse av minstekravene til kapasitet, må ha fremstått klart for enhver rimelig opplyst og normalt forstandig leverandør.
- (39) Valgte leverandør leverte tilbud på alle delområdene som er omfattet av klagen – 2.08, 4.02, 5.02 og 5.04. Valgte leverandørs bilskjemaer for alle delområdene viste en maksimumskapasitet som var i tråd med minstekravene i kravspesifikasjonen. Det forelå derfor ikke noe avvik fra minstekravene til kapasitet i tilbudene til valgte leverandør.
- (40) Innklagede henvendte seg til valgte leverandør etter tilbudsfristen for å få en avklaring på leverandørenes besvarelse av kravspesifikasjonen. Avklaringene endte blant annet med at valgte leverandør tilbød en høyere maksimumskapasitet enn hva som fulgte av det opprinnelige tilbudet. I den sammenheng la leverandøren også til detaljer av de nye bilene i bilparken. Slik klagenemnda forstår dialogen mellom valgte leverandør og innklagede, gikk deler av avklaringen ut på å håndtere oppdragsmengder ut over minstekravene til kapasitet, mens andre deler gikk ut på at valgte leverandør hadde misforstått hvordan man skulle fylle ut bilskjemaet med detaljer om bilpark.
- (41) Ettersom saken gjelder en ren priskonkurranse og valgte leverandør oppfylte minstekravene til kapasitet på tilbudstidspunktet, kan klagenemnda ikke se at avklaringene har hatt betydning for bedømmelsen av valgte leverandørs tilbud. Avklaringene har dermed ikke medført at tilbudet ble forbedret, jf. forskriften § 23-5 (2).
- (42) Klager har videre anført at valgte leverandørs tilbud inneholder avvik fordi leverandøren skal støtte seg på Oslo Taxi AS for å sikre tilstrekkelig kapasitet, uten at leverandøren har levert forpliktelseserklæring fra den enkelte løyvehaver som er tilknyttet underleverandøren og stilles til rådighet for valgte leverandør. Kravet om forpliktelseserklæring fra underleverandør fremgår av kravspesifikasjonen pkt 1.4. Valgte leverandør har forpliktet seg til å stille den påkrevde kapasiteten til rådighet ved kontraktsgjennomføringen, og levert forpliktelseserklæring fra Oslo Taxi AS som er det selskapet som vil bli brukt som underleverandør. Den nærmere rådigheten over tilgjengelig ressurser og organiseringen av disse, er forhold som knytter seg til kontraktsgjennomføringen. Slik denne konkurransen er lagt opp, kan klagenemnda derfor ikke se at det foreligger avvik ved valgte leverandørs tilbud på dette punktet.

(43) På denne bakgrunn foreligger det ingen holdepunkter for at valgte leverandørs tilbud skulle ha vært avvist fra konkurransen. Klagers anførsler har dermed ikke ført frem.

Konklusjon:

Sykehusinnkjøp HF har ikke brutt regelverket for offentlige anskaffelser.

For Klagenemnda for offentlige anskaffelser,

Elisabeth Wiik

Dokumentet er godkjent elektronisk