



Klagenemnda for offentlige anskaffelser

Saken gjelder: Avlysning/totalforkastelse. Krav til ytelsen/teknisk spesifikasjon. Miljøbestemmelsen § 7-9.

Innklagede gjennomførte en konkurranse etter forskriften del IV for anskaffelse av rammeavtale for arbeidsmarkedsopplæringskurs innen yrkessjåførfaget. Klager anførte at det ikke var adgang til å gjøre unntak fra plikten til å oppstille krav eller kriterier knyttet til klima og miljø, at det ikke var gitt en tilstrekkelig begrunnelse for bruk av unntaket, og at innklagede pliktet å oppgi maksimal verdi på rammeavtalene i kunngjøringen. Klager anførte at innklagede var forpliktet til å avlyse konkurransen. Klagenemnda kom til at vilkårene for bruk av unntaksbestemmelsen i § 7-9 (5) ikke var oppfylt, og at det derfor forelå avlysningsplikt.

Klagenemndas avgjørelse 15. august 2025 i sak 2025/0801

Klager: Stjørdal – Meråker Trafikkskole AS

Innklaget: Arbeids- og velferdsetaten

Klagenemndas medlemmer: Bjørn Berg, Wenche Sædal og Elisabeth Wiik

Bakgrunn:

- (1) Arbeids- og velferdsetaten ved NAV Tiltak Rogaland (heretter *innklagede*) kunngjorde 26. februar 2025 en konkurranse etter forskriften del IV for inngåelse av rammeavtale for arbeidsmarkedsopplærings kurs (AMO-kurs) Yrkessjåfør for førerkort klasse C/CE og klasse D. Anskaffelsens verdi var estimert til 45 millioner kroner ekskl. mva. Maksimal verdi på rammeavtalen var ikke oppgitt. Tilbudsfrist var 27. mars 2025.
- (2) Anskaffelsen var kunngjort med tittelen «AMO kurs Yrkessjåfør Nord-Rogaland».
- (3) I konkurransegrunnlaget var det utdypet at anskaffelsen skulle omfatte separate kursgjennomføringer for lastebil (førerkort klasse C/CE) og buss (førerkort klasse D), og at det i tillegg skulle anskaffes enkeltplasser for C1, D1, ADR grunnkurs, eksplosiver og tank, YSK etterutdanning og CE for de som har klasse C fra før. Leverandørene kunne levere tilbud på enten klasse C/CE med tilhørende enkeltplasser, klasse D med tilhørende enkeltplasser, eller på begge.
- (4) Om anskaffelsens omfang var følgende angitt:

«Kurs/opplæring vil bli gjennomført med grupper på minimum 5 deltakere. Det vil si at det må være minimum 5 deltakere for å starte kurs. Dette gjelder for både klasse C/CE og klasse D.

Anslått behov vil være ett til to kurs/gruppeopptak årlig for både klasse C/CE og klasse D.

Postadresse:

Postboks 511 Sentrum
5805 Bergen

Besøksadresse:

Zander Kaaes gate 7
5015 Bergen

Telefon: +47 55 19 30 00 post@knse.no

For YSK etterutdanning, C1, D1, ADR grunnkurs. ADR tank, ADR eksplosiver og CE for de som har K1 C fra før, vil det være kjøp av enkeltplasser. Dette vil kunne være plasser på åpne kurs eller egne kurs for deltakere fra NAV.

Estimert volum per år

<i>Lastebil med henger (klasse C/CE)</i>	<i>10-30 plasser</i>
<i>Buss (klasse D)</i>	<i>10-20 plasser</i>
<i>YSK etterutdanning gods/person:</i>	<i>5-12 plasser</i>
<i>C1:</i>	<i>1-5 plasser</i>
<i>D1:</i>	<i>1-5 plasser</i>
<i>ADR grunnkurs, tank og eksplosiver</i>	<i>2-5 plasser</i>
<i>CE (for deltaker med k1 C fra før)</i>	<i>2-8 plasser</i>
<i>Enkeltplasser for deltakere som mangler deler av opplæringen</i>	<i>2-5 plasser</i>
<i>YSK etterutdanning for ukrainere gods/person</i>	<i>5-8 plasser»</i>

- (5) Kontrakt skulle tildeles basert på tildelingskriteriene «Pris og avvik fra konkurransedokumentene som har økonomisk betydning for Oppdragsgiver», vektet 70 prosent, og «Kvalitet», vektet 30 prosent.
- (6) I konkurransegrunnlaget var det gitt følgende begrunnelse for hvorfor det verken var oppstilt krav eller kriterier knyttet til klima og miljø:

«Iht. FOA § 7-9 kan Oppdragsgiver i anskaffelser som omfattes av del IV velge å vekte klima- og miljøhensyn med minimum 30 prosent eller å angi klima- og miljøhensyn blant de tre høyest prioriterte tildelingskriteriene. Dersom ingen av disse alternativene benyttes, skal det stilles klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen, og dette skal begrunnes i anskaffelsesdokumentene.

Forpliktelsen til å stille krav eller kriterier etter FOA § 7-9 gjelder imidlertid ikke dersom anskaffelsen etter sin art har et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig og dette begrunnes i anskaffelsesdokumentene.

Anskaffelse av opplæring innen yrkessjåførfaget har etter sin art et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig. Anskaffelse av opplæring innen yrkessjåførfaget er en tjenesteanskaffelse. I opplæring innen yrkessjåførfaget kjøper NAV menneskelige ressurser som timearbeid og oppdrag, hvor det eventuelle klimaavtrykket og miljøbelastningen vil ligge utenfor hva som kan knyttes til anskaffelsens art. Det vises for øvrig til DFØs veileder til regler om klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser kap. 7 hvor blant annet tjenester i forbindelse med trening og utdanning som arbeidsmarkedsopplæring og kurs for spesifikke målgrupper. Dette inkluderer også kjøretøy og transportrelaterte kurs.»

- (7) Ved brev til innklagede 3. mars 2025, påpekte klager at det verken var stilt krav eller tildelingskriterier om miljøhensyn, og gjorde gjeldende at konkurransen måtte avlyses. Innklagede meddelte ved brev 7. mars 2025 at klagen ikke ble tatt til følge.
- (8) Før tilbudsfristens utløp mottok innklagede to tilbud, fra Stjørdal – Meråker Trafikkskole AS (heretter *klager*) og Haugaland Transportskole AS. Begge tilbudene var for begge delkontraktene.
- (9) Den 6. mai 2025 ble leverandørene informert om at kontrakt var tildelt Haugaland Transportskole AS (heretter *valgte leverandør*).

- (10) Klagen ble brakt inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser den 19. mai 2025. Klagebehandling startet 20. mai 2025, jf. klagenemndsforordningen § 13.
- (11) Innklagede har bekreftet at kontraktsinngåelse avventes til klagenemnda har behandlet klagen, og saken er derfor gitt prioritert behandling.
- (12) Nemndsmøte i saken ble avholdt 11. august 2025.

Anførsler:

Klager har i det vesentlige anført:

- (13) Innklagede har brutt regelverket ved ikke å oppstille krav eller kriterier om miljøhensyn. Innklagede har ikke gitt en tilstrekkelig begrunnelse for å gjøre unntak fra plikten til å oppstille krav eller kriterier om miljø. Begrunnelsen består av henvisninger til DFØs veileder, og det er ikke foretatt en selvstendig og konkret vurdering av anskaffelsens art og hvorvidt denne kan unntas. DFØs veileder er ikke nødvendigvis uttrykk for gjeldende rett, og den fritar ikke oppdragsgivere fra å foreta en selvstendig vurdering. Anskaffelsen har dessuten en stor kontraktsmessig verdi, slik at kravet til begrunnelsen skjerpes.
- (14) Anskaffelsen gjelder arbeidsmarkedsopplæring for yrkessjåførfaget innen førerkort for buss og lastebil, og den har etter sin art et klimaavtrykk og en miljøbelastning som ikke er uvesentlig. Klagers estimat er at det benyttes tunge kjøretøy i opptil 70 prosent av opplæringen, altså opp mot 5000 timer. Det er dermed klart at klimaavtrykket og miljøbelastningen ikke er uvesentlig. Også innklagedes estimat viser at anskaffelsens klimaavtrykk og miljøbelastning ikke er uvesentlig, selv om dette estimatet må være for lavt. Klima- og miljøkrav er et viktig virkemiddel for å redusere klimautslipp og dra bransjen i en mer miljøvennlig retning, i tråd med bestemmelsens formål.
- (15) Det er ikke grunnlag for å oppstille en regel om at bestemmelsen skal tolkes lempeligere ved anskaffelser som gjennomføres etter del IV. Innklagede har dessuten ikke vist til konkrete særtrekk ved anskaffelsen som skulle begrunnet en lempeligere tolkning.
- (16) Det er ikke mulig å rette feilen, og det foreligger derfor avlysningsplikt. Det er ikke tvilsomt at et tildelingskriterium om klima og miljø ville ha påvirket tilbudsutformingen og konkurranseutfallet. Klager har gjort store investeringer i sin bilpark, blant annet ved å investere i miljøsertifiseringer, EL-lastebiler og fornye bilparken etter euroklasse 6-krav.
- (17) Innklagede har også brutt regelverket ved ikke å angi rammeavtalenes maksimale verdi. Oppdragsgivere skal oppgi en maksimal mengde eller verdi for rammeavtalen, slik at prinsippene om likebehandling og forutberegnelighet ivaretas. Det er ikke tilstrekkelig kun å oppgi estimert verdi. Plikten til å oppgi maksimal verdi er utledet av de grunnleggende prinsippene, og disse gjelder også ved gjennomføringen av del IV-anskaffelser.

Innklagede har i det vesentlige anført:

- (18) Vilkårene for å benytte unntaket i forordningen § 7-9 femte ledd er oppfylt. Oppdragsgivers plikter etter forordningen § 7-9 må tolkes mildere ved anskaffelser som gjennomføres etter del IV. Det er lagt til grunn i klagenemndspraksis at oppdragsgiver har en betydelig fleksibilitet ved gjennomføringen av del IV-anskaffelser.

- (19) Ved vurderingen av om klimaavtrykket og miljøbelastningen er uvesentlig, skal det ses hen til arten av det som skal anskaffes, og ikke den konkrete anskaffelsen. Det følger videre av DFØs veileder at «*arbeidsmarkedsopplæring*» og «*kjøretøy og transportrelaterte kurs*», etter sin art er vurdert å ha uvesentlig klimaavtrykk og miljøbelastning. DFØs vurdering og klassifisering fremstår gjennomtenkt, den er basert på en vurdering av tidligere gjennomførte anskaffelser og DFØ har hatt tid og oppfordring til å endre veilederen i tilfelle feil. Klagenemnda har i sin praksis vist til DFØs veileder, noe som tilsier at veilederen er en relevant rettskilde og at klagenemnda aksepterer innholdet i den.
- (20) Det er gitt en tilstrekkelig begrunnelse for å benytte unntaket. Begrunnelsen som er inntatt i konkurransegrunnlaget oppfyller bestemmelsens krav, og den viser at det først er foretatt en vurdering av anskaffelsens art og deretter dennes klimaavtrykk og miljøbelastning. Forholdsmessighetsprinsippet tilsier ingen strengere begrunnelsesplikt. Verken doms- eller klagenemndspraksis tilsier at man skal se hen til kontraktstørrelsen. Uansett har ikke anskaffelsen en spesielt høy verdi.
- (21) Klagers estimat av andelen praktisk kjøreopplæring bestrides. Det følger av kravspesifikasjonen at praktisk kjøreopplæring skal gjennomføres på 54 og 30 timer for henholdsvis førerkort klasse C/CE og klasse D, det vil si om lag 30 og 20 prosent. Det estimeres at anskaffelsen omfatter 2220 kjoretimer.
- (22) Dersom vilkårene for å gjøre unntak etter § 7-9 (5) ikke er oppfylt, har feilen uansett ikke påvirket konkurransen. Klager skulle bruke kjøretøy og utstyr fra en annen trafikkskole, og deres investeringer har dermed ingen betydning for utfallet av konkurransen. Det er ingen nærliggende faktisk mulighet at klager ville brukt sin egen kjøretøy- og utstyrspark, da denne ligger svært langt unna området hvor kontrakten skal gjennomføres.
- (23) Verken anskaffelsesdirektivet eller den norske forskriften krever at kunngjøringer av anskaffelser av helse- og sosialtjenester skal inneholde maksimal verdi på rammeavtaler. Hva som følger av praksis fra EU-domstolen om andre regelverk, er da uten betydning. Dersom det foreligger slik plikt, er manglende angivelse av maksimal verdi er uansett en feil som verken har påvirket deltakerinteressen eller konkurranseutfallet.

Klagenemndas vurdering:

- (24) Klager har deltatt i konkurransen og har saklig klageinteresse, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 6. Klagen er rettidig. Konkurransen gjelder AMO-kurs, som er en tjenesteanskaffelse. Anskaffelsens verdi er estimert til kroner 45 millioner ekskl. mva. I tillegg til lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser (heretter *loven*), følger anskaffelsen forskrift 12. august 2016 nr. 974 om offentlige anskaffelser (heretter *forskriften*) del I og del IV, jf. forskriften §§ 5-1 og 5-3.
- (25) Klagenemnda tar i det følgende stilling til om innklagede har brutt plikten i forskriften § 7-9 til å stille krav eller kriterier om klima- og miljø.
- (26) Etter § 7-9 er oppdragsgiver forpliktet til å vekte et tildelingskriterium om klima og miljø med minimum tretti prosent, eller til å stille klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen dersom dette vil gi bedre klima- og miljøeffekt, jf. andre og fjerde ledd. Plikten gjelder imidlertid ikke dersom anskaffelsen «*etter sin art*» har «*et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig og dette begrunnes i anskaffelsesdokumentene*», jf. femte ledd.

- (27) Det følger videre av forskriften § 5-1 at bestemmelsene i del I gjelder for alle anskaffelser som er omfattet av forskriften, herunder del IV. Siden § 7-9 er plassert i del I, gjelder den for alle anskaffelser som gjennomføres etter forskriften. Klagenemnda kan derfor ikke se at man på generelt grunnlag skal tolke klima- og miljøbestemmelsen annerledes ved anskaffelser som gjennomføres etter del IV, enn ved anskaffelser som gjennomføres etter de øvrige delene i forskriften. For anskaffelser som gjennomføres etter del IV, følger det av § 30-1 (2) at leverandørene skal «*gis mulighet til å bli kjent med de forholdene oppdragsgiveren vil vektlegge ved valg av leverandører til å delta i konkurransen og ved valg av tilbud*». I anskaffelser etter del IV har oppdragsgiver i utgangspunktet ingen plikt til verken å vekte eller oppstille tildelingskriterier i prioritert rekkefølge. Dersom oppdragsgiver likevel velger å vekte tildelingskriteriene, slik innklagede har gjort her, så gjelder § 7-9 (2), se klagenemndas avgjørelse i sak 2024/639, avsnitt 22.
- (28) Spørsmålet for klagenemnda er om «*anskaffelsen etter sin art*» har et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er «*uvesentlig*».
- (29) Ordlyden «*art*» tilsier at det ikke er den helt konkrete anskaffelsen som er avgjørende, men hvilke generelle trekk den har. Det sentrale for hva som utgjør anskaffelsens art er derfor hvilken type vare, tjeneste eller bygge- og anleggsarbeid som skal anskaffes, se klagenemndas avgjørelse i sak 2024/1422, avsnitt 34.
- (30) I DFØs veileder datert 1. juli 2024 er det gitt en liste over kategorier av anskaffelser som DFØ har vurdert at etter sin art har uvesentlig klimaavtrykk og miljøbelastning. Etter oppstillingen er det gitt et eksempel på en vurdering av om «*anskaffelsen kan anses å ha et klimaavtrykk og miljøbelastning som er uvesentlig*». Eksempelet gjelder en konsulenttjeneste der det inngår betydelig reisevirksomhet som del av anskaffelsen, for eksempel fordi tjenesteytelsene skal foregå på gitte geografiske lokasjoner. Om eksempelet skriver DFØ at det da vil «*være rimelig å vurdere at anskaffelsen ikke faller innunder en typisk konsulentanskaffelse*», og at det derfor «*bør vurderes om arten av denne anskaffelsen er en konsulentanskaffelse med innslag av betydelig reisevirksomhet*», og at vilkårene i § 7-9 (5) derfor ikke er oppfylt. Selv om ordlyden og veilederen ellers tilsier at det ved fastleggelsen av anskaffelsens art skal anlegges et nokså bredt perspektiv, viser eksempelet at hva som inngår i den konkrete anskaffelsen også er av betydning.
- (31) I «*uvesentlig*» ligger en avgrensning mot det marginale, og ordlyden tilsier at unntaket har et snevert anvendelsesområde. Ordet «*og*» markerer at både klimaavtrykket og miljøbelastningen må være marginal. Klimaavtrykket omfatter både direkte utslipp og indirekte utslipp knyttet til hele verdikjeden, se klagenemndas avgjørelse i sak 2024/1422, avsnitt 34. I DFØs veileder er det trukket frem at vurderingen må «*gjøres på et generelt grunnlag for kategorien og den aktuelle vare eller tjeneste*.» Videre presiseres det at vurderingen av uvesentlighet «*påvirkes altså ikke av de faktiske forholdene eller volumet*» på den konkrete anskaffelsen.
- (32) Det første spørsmålet klagenemnda tar stilling til, er hva som utgjør denne anskaffelsens «*art*».
- (33) I den foreliggende klagesaken skulle det anskaffes arbeidsmarkedso pplæring som yrkessjåfør med førerkort klasse C/CE og D. Anskaffelsen omfattet også enkeltplasser på kurs. Opplæringen var både teoretisk og praktisk, og den praktiske delen innebar obligatorisk og nødvendig bruk av kjøretøy. Det fulgte av konkurransegrunnlaget at

formålet med anskaffelsen var å gi arbeidssøkere sertifikater for å kunne arbeide som yrkessjåfør. Anskaffelsen var kunngjort som en tjenesteanskaffelse.

- (34) Selve kompetanseformidlingen som utføres av trafikklærerne, er den sentrale delen av ytelsen som skal anskaffes. Trafikkopplæring med både teoretiske og praktiske elementer, kjennetegnes likevel typisk ved at det er leverandørene som sørger for det nødvendige utstyret for at kompetanseformidlingen og -tilegningen skjer i tråd med myndighetenes krav. Når man anskaffer kjøreopplæringstjenester, skjer dette med andre ord typisk gjennom bruk av leverandørenes utstyr og kjøretøy. Når utstyret og kjøretøyet fremstår integrert i tjenesteytelsen, tilsier formålet med § 7-9 at det også må ses hen til dette utstyret i vurderingen av anskaffelsens art. For arbeidsmarkedsopplæring som yrkessjåfør med førerkort klasse C/CE og D, dreier det seg om tunge kjøretøy som buss og lastebil.
- (35) Klagenemnda har på denne bakgrunn kommet til at anskaffelsen etter sin art er en tjenesteanskaffelse av arbeidsmarkedsopplæring innenfor og ved bruk av tungtransport.
- (36) Spørsmålet videre er om anskaffelsen etter sin art har *«et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er uvesentlig»*.
- (37) Anskaffelsen gjelder arbeidsmarkedsopplæring innen yrkessjåførfaget. Innklagede hadde i sin begrunnelse vist til at anskaffelsen omfatter kjøp av menneskelige ressurser som timearbeid og oppdrag. Det var i tillegg vist til DFØs veileder til regler om klima- og miljøhensyn av 1. juli 2024, hvor det stod at anskaffelser av *«Arbeidsmarkedsopplæring (AMO) og alternativ opplæringsarena»* og *«Kjøretøy og transportrelaterte kurs»* typisk har lav klimaintensitet.
- (38) Klagenemnda har tidligere lagt til grunn at det må foretas en konkret vurdering av arten av det som skal anskaffes, se klagenemndas avgjørelse i 2024/1422, avsnitt 42. Dette viser også eksempelet om konsulenttjeneste med reisevirksomhet i DFØs veileder, i forbindelse med listen over kategorier av anskaffelser som typisk har uvesentlig klimaavtrykk og miljøbelastning, se avsnitt 30 over. Anskaffelser som faller inn under disse kategoriene, kan altså etter en konkret vurdering anses for ikke å ha et uvesentlig klimaavtrykk og miljøbelastning.
- (39) Statens vegvesen skriver på sine nettsider at grunnutdanningen for person- og godstransport består av 280 timer teoretisk og praktisk undervisning. For komprimert grunnutdanning gjelder krav om 140 timer. Fordelingen mellom praksis og teori er ikke presisert av vegvesenet. For den konkrete anskaffelsen var det angitt i kravspesifikasjonen at den praktiske delen av opplæringen skulle gjennomføres på inntil 54 og 30 timer for henholdsvis klasse C/CE og klasse D. For klagenemnda har innklagede videre estimert at den teoretiske delen av opplæringen består av om lag 236 timer for klasse C/CE, og 210 timer for klasse D. Estimaten er basert på Statens vegvesens obligatoriske krav til kjøreopplæringens innhold. Innklagedes estimat over nødvendige praktiske og teoretiske opplæringstimer fremstår dermed faglig forankret og som et treffende uttrykk for innholdet i den aktuelle yrkessjåførutdanningen generelt. Klagenemnda legger derfor til grunn at yrkessjåførutdanningen for de aktuelle førerkortklassene på generelt grunnlag består av om lag henholdsvis 54 og 30 timer praktisk opplæring. Nemnda tar i dette estimaten ikke hensyn til konkrete forhold som behov for ekstratimer eller antall kursdeltakere.

- (40) For førerkortklasse C/CE vil 54 av totalt 290 timer være praktisk opplæring. For førerkortklasse D utgjør den praktiske opplæringen 30 av totalt 240 timer. Den praktiske delen av opplæringen utgjør dermed en ikke ubetydelig andel av det totale antall opplæringstimer. Kjøring med tunge kjøretøy er forbundet med store klimagassutslipp. Per kursdeltaker innebærer yrkessjåførutdanningen kjøring i et omfang som tilsvarer om lag syv eller fire arbeidsdager, avhengig av førerkortklasse. Ut fra en samlet vurdering av de forholdene som knytter seg til anskaffelsens art, kan ikke klagenemnda se at det er sannsynliggjort at klimaavtrykket og miljøbelastningen er *«uvesentlig»*.
- (41) Klagenemnda har etter dette kommet til at anskaffelsen etter sin art ikke har et klimaavtrykk og en miljøbelastning som er *«uvesentlig»*. Vilkårene for å benytte unntaket i § 7-9 (5) er derfor ikke oppfylt, og innklagede var forpliktet til å oppstille krav eller kriterier om klima og miljø.
- (42) Spørsmålet er så om denne feilen fører til at konkurransen må avlyses.
- (43) En oppdragsgiver plikter å avlyse en konkurranse dersom det er begått feil som kan ha påvirket deltakerinteressen eller konkurranseutfallet, og feilen ikke kan rettes på annen måte enn ved avlysning, se Høyesteretts avgjørelse i HR-2019-1801-A *Fosen Linjen*, avsnitt 85 med henvisning til EFTA-domstolens avgjørelse i sak E-16/16, avsnitt 106.
- (44) Tildelingskriteriene har stor betydning for leverandørene når de vurderer hvorvidt de skal delta i konkurransen og når de utformer tilbudene sine. Klager har foretatt flere investeringer i en mer miljøvennlig bilpark, noe som sannsynligvis vil gi uttelling på et tildelingskriterium knyttet til miljø. I denne konkurransen har klager støttet seg på en annen trafikkskole for utstyr og kjøretøy. Det kan imidlertid ikke utelukkes at klager hadde tilbudt egne kjøretøy og eget utstyr, eller at valg av trafikkskole å låne utstyr og kjøretøy fra hadde vært et annet, dersom det ble stilt krav eller kriterier knyttet til miljø. Dette kan videre ha påvirket tilbudsprisene, og det kan dermed ikke utelukkes at feilen kan ha påvirket konkurranseutfallet.
- (45) Klagenemnda har etter dette kommet til at innklagede plikter å avlyse konkurransen. På bakgrunn av denne konklusjonen, tar ikke nemnda stilling til partenes øvrige anførsler.
- (46) Bruddet klagenemnda har konstatert, *«kan»* ha påvirket resultatet av konkurransen. Klagegebyret skal derfor tilbakebetales, jf. klagenemndsforskriften § 13.

Konklusjon:

Arbeids- og velferdsetaten har brutt regelverket for offentlige anskaffelser ved ikke å oppstille krav eller kriterier knyttet til klima og miljø.

For Klagenemnda for offentlige anskaffelser,

Wenche Sædal

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur