



**Klagenemnda
for offentlige anskaffelser**

Saken gjelder: De generelle kravene i § 5. Tildelingsevaluering. Ulovlig tildelingskriterium.

Innklagede gjennomførte en åpen anbudskonkurranse for inngåelse av en rammeavtale med én leverandør for busstransport. Sett hen til de konkrete forholdene i saken kom klagenemnda til at innklagede ikke hadde brutt regelverket ved å endre metode for poengberegning under tildelingskriteriet "Pris" etter at tilbudene var åpnet. Klagers anførsel om brudd på regelverket ved evalueringen av tildelingskriteriet "Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)" førte heller ikke frem. Klagenemnda kom også til at dette tildelingskriteriet ikke kunne anses ulovlig.

Klagenemndas avgjørelse 18. oktober 2016 i sak 2016/127

Klager: Boreal Transport AS

Innklaget: Stavanger kommune

Klagenemndas

medlemmer: Karin Fløistad, Halvard Haukeland Fredriksen og Tone Kleven

Bakgrunn:

(1) Stavanger kommune (innklagede) kunngjorde 10. mai 2016 en åpen anbudskonkurranse for inngåelse av en rammeavtale med én leverandør for busstransport. Rammeavtalens varighet var to år. Anskaffelsens verdi ble estimert til 16,8 millioner kroner. Tilbudsfrist var 22. juni 2016.

(2) I konkurransegrunnlaget punkt 1.3 var det opplyst om rammeavtalens omfang at:

"Antatt kontraktsverdi er kun av informativ karakter og Oppdragsgiver er ikke bundet av denne.

Volumet vil kunne avvike fra det ovennevnte som følge av endringer i blant annet økonomiske rammevilkår, endringer i behovet, markedssituasjonen og politiske vedtak."

(3) Rammeavtalen ville tildeles det økonomisk mest fordelaktige tilbudet, basert på tildelingskriteriene "Pris" (90 %) og "Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)" (10 %).

(4) Tildelingskriteriet "Pris" var delt inn i underkriteriene "Svømmehallkjøring" (50 %), "Johannes læringssenter" (35 %) og "Tilfeldig busstransport" (15 %).

(5) Tildelingskriteriet "Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)" var beskrevet i konkurransegrunnlaget punkt 7.3:

"Oppdragsgiver ønsker at leverandørens sjåfører i oppdrag for Oppdragsgiver skal

Postadresse

Postboks 439 Sentrum
5805 Bergen

Besøksadresse

Zander Kaaes gate 7
5015 Bergen

Tlf.: 55 59 75 00

Faks: 55 59 75 99

E-post: post@kofa.no

Nettside: www.kofa.no

kjøre mest mulig i tråd med anerkjente prinsipper for økokjøring, og at leverandøren jobber aktivt for å sikre at sjåførene til enhver tid har god og oppdatert kunnskap om dette.

Som dokumentasjon skal leverandør vedlegge en beskrivelse av sine rutiner, opplegg og tema for den opplæring i økokjøring som vil bli gitt til leverandørens egne sjåførere forut for kjøring i oppdrag for Oppdragsgiver og i løpet av kontraksperioden, både teoretisk og praktisk. Leverandøren skal i tillegg vedlegge eksempler på konkret materiale som benyttes i den teoretiske opplæringen, dersom dette foreligger.

Oppdragsgiver vil ved evalueringen av dette delkriterium vurdere leverandørens dokumentasjon i forhold til blant annet prinsipper/anbefalinger for økokjøring som oppgitt i Framtiden i våre hender, Naturvernforbundet og prosjektet TOGETHER on the move. Nærmere beskrivelse av disse prinsipper/anbefalinger ligger i vedlegg 4."

- (6) Et av tipsene til økokjøring fra prosjektet "TOGETHER on the move" gjaldt typen bil:

"Å spare bensin starter med å velge en bil med lavt utslipp

Velg en drivstoffeffektiv bil med redusert CO₂–utslipp. Dieserbiler bør alltid være utstyrt med partikkelfilter. Et display som viser hvor mye bensin du bruker, vil hjelpe deg å spare bensin. Cruisekontroll og automatgir kan senke bensinforbruket."

- (7) Innen tilbudsfristen mottok innklagede tre tilbud, herunder fra Boreal Transport AS (klager).
- (8) Ved brev 6. juli 2016 ble det opplyst at innklagede hadde til hensikt å inngå kontrakt med Rogaland Taxi AS. Det var opplyst om prisevalueringen at "[f]orholdsmessig metode er benyttet i utregning av poeng per deloppdrag. Poengene per deloppdrag er deretter vektet i tråd med det som er angitt i tabellen ovenfor (hhv. 50 %, 35 % og 15 %)."
- (9) Den vektete poengscoren ved den første tildelingsevalueringen kan gjengis i følgende tabell:

	Rogaland Taxi AS		Klager		Tide Buss AS	
	Poeng	Vektete poeng	Poeng	Vektete poeng	Poeng	Vektete poeng
Pris 90 %	10,00	9,00	4,52	4,06	5,39	4,85
Miljø 10 %	8,00	0,80	9,00	0,90	10,00	1,00
SUM		9,80		4,96		5,85

- (10) Leverandørenes priser med poeng før vekting kan gjengis slik:

	Rogaland Taxi AS		Klager		Tide Buss AS	
<i>Svømmehallkjøring 50 %</i>	1 906 104	10	5 186 960	3,67	3 602 388	5,29
<i>Johannes læringssenter 35 %</i>	2 433 520	10	6 299 298	3,86	7 884 884	3,09
<i>Tilfeldig busstransport 15 %</i>	854 120	10	965 600	8,85	1 542 463	5,54

- (11) For tildelingskriteriet "*Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)*" var klager gitt 9 av 10 poeng. Innklagede begrunnet poengscoren med at klager "*[g]jennomfører kurs som omhandler økokjøring, og adresserer flere av anbefalingene for økokjøring. Tilbyr noe mer på miljøvennlige kjøretøy enn de andre to*". Leverandøren Tide Buss AS fikk 10 av 10 poeng på dette tildelingskriteriet. Dette var begrunnet med at denne leverandører "*[g]jennomfører kurs som omhandler økokjøring, og adresserer flere av anbefalingene for økokjøring. Tilbudet om økokjøring er mer konkret rettet mot Oppdragsgiver, og det presenterte arbeidet med økokjøring er mer systematisk og målrettet enn de andre to tilbudene*".
- (12) Klager henvendte seg til innklagede i Merzell 11. juli 2016, fordi klager oppfattet prisen til Rogaland Taxi AS som unormalt lav. Innklagede svarte klager i brev 12. juli 2016, hvor det ble opplyst:
- "I etterkant av undersøkelse, som nevnt ovenfor, kom det fram informasjon hvilket medførte at Rogaland Taxi fikk muligheten til å trekke deres tilbud fra konkurransen. Dette har de nå valgt å gjøre.*
- Oppdragsgiver vil dermed foreta ny tildeling av kontrakt. Gjenværende leverandører vil motta nærmere informasjon om dette så snart det lar seg gjøre."*
- (13) Ny tildelingsbeslutning ble sendt ut samme dag, 12. juli 2016. Der ble det meddelt at innklagede hadde til hensikt å inngå kontrakt med Tide Buss AS. Det ble videre opplyst at omgjøringen av den første tildelingsbeslutningen hadde medført justeringer i poenggivningen for tildelingskriteriet "*Pris*", og det innklagede nå hadde benyttet var en lineær modell. Innklagede forklarte at "*[f]orholdsmessig beregningsmetode ble brukt ved forrige poengberegning for samtlige leverandører ettersom én leverandør oppnådde negativ poengscore for tildelingskriteriet pris. Leverandøren gjøres oppmerksom på at valg av poengberegningsmetode ikke endrer resultatet av prisevalueringen.*"
- (14) Klager fikk nå en vektet poengscore på tildelingskriteriet "*Pris*" på 7,02, mens Tide Buss AS fikk en poengscore på 7,40. Klager oppnådde dermed en samlet poengscore på 7,92, mens Tide Buss AS oppnådde en poengscore på 8,40.
- (15) Ved brev fra klager til innklagede 21. juli 2016 ble det fremmet klage på tildelingsbeslutningen. Det ble her klaget på endringen av poengberegningsmetode under tildelingskriteriet "*Pris*". Det ble også klaget på evalueringen av tildelingskriteriet

"Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)", ved at klager var gitt for liten uttelling for å tilby biogassbusser.

- (16) I svarbrev av 26. juli 2016 fremholdt innklagede at det lå innenfor oppdragsgivers innkjøpsfaglige skjønn å endre prisevaleringsmodellen. Når det gjaldt uttelling for biogassbussene opplyste innklagede at det var en saksbehandlingsfeil at klager i det hele tatt fikk uttelling for å tilby biogassbusser under tildelingskriteriet *"Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)"*. Feilen ble rettet ved at klagers poengscore nå ble justert ned til 8 av 10 poeng på dette tildelingskriteriet før vekting.
- (17) Saken ble brakt inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser 15. august 2016. Innklagede har opplyst at kontraktsinngåelse avventes inntil klagenemnda har behandlet saken.
- (18) Nemndsmøte i saken ble avholdt 17. oktober 2016.

Anførsler:

Klager har i det vesentlige anført:

- (19) Innklagede har brutt de generelle kravene i anskaffelsesloven § 5 ved å endre metode for poengberegning under priskriteriet etter at tilbudene var åpnet. Endring av poengberegningsmodell underveis i konkurransen åpner for taktisk evaluering. Konkret medfører endringen en større poengdifferanse mellom tilbudene enn det som ville vært tilfelle dersom innklagede hadde anvendt den beregningsmetoden som ble benyttet ved den opprinnelige tildelingsevalueringen. Den rettmessige poengdifferansen skulle ikke utgjort mer enn 0,27 poeng. Dersom innklagede underveis i evalueringen kom til at poengberegningsmetoden fra den første tildelingsevalueringen ikke var egnet til å identifisere det økonomisk mest fordelaktige tilbudet på en tilfredsstillende måte, ville den riktige fremgangsmåten være å avlyse konkurransen.
- (20) Innklagede har videre brutt regelverket ved evalueringen av tildelingskriteriet *"Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)"*. Evalueringen synes ikke å gjenspeile de relative forskjellene mellom tilbudene. Innklagede skulle lagt avgjørende vekt på at klager tilbød biogassbusser. Innklagedes skjønnsutøvelse fremstår uforsvarlig og upåregnelig, særlig når det ses hen til prinsippene og anbefalingene for økokjøring som er vedlagt konkurransegrunnlaget i vedlegg 4. Det grunnleggende tiltaket for å spare miljøet er å velge et kjøretøy med lavt utslipp. Det er i klagers tilbud beskrevet at det vil tilbys biogassbusser, som gir 90 % lavere utslipp av CO₂, 40 % lavere utslipp av NO_x, og 80 % lavere utslipp av partikler. Dette er konkrete og målbare størrelser, i motsetning til den utslippsreducerende effekten av de anbefalingene som angår kjøreteknikk. Det å foreta en skjønnsmessig vurdering uten å ta hensyn til faktisk målbar effekt, fremstår som urimelig. Det er videre urimelig at Tide Buss AS gis 10 poeng på dette kriteriet, til tross for at det ikke tilbys miljøvennlige kjøretøy. Valg av lavutslippskjøretøy fremgår av vedlegg 4 i konkurransegrunnlaget som ett av flere økokjøringsprinsipper som tilbudet skal evalueres i forhold til.
- (21) Det forhold at det ikke er opplyst i hvilken grad biogassbussene tilbys for leveranser i oppdrag for oppdragsgiver, er foranlediget av at innklagede ikke kunne angi et bestemt behov, jf. konkurransegrunnlaget punkt 1.3. Det var således ikke mulig å angi hvor mange av biogassbussene som skulle benyttes i oppdrag for oppdragsgiver.

- (22) Subsidiært har innklagede brutt regelverket ved at tildelingskriteriet "*Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)*" er ulovlig. Slik tildelingskriteriet er beskrevet og anvendt av kommunen, sikrer det ikke oppnåelse av formålet om å minske belastningen på miljøet. Tildelingskriteriet er også i strid med kravet til gjennomsiktighet, fordi det er umulig å kontrollere miljøeffekten, jf. C-448/01 (Wienstrom).

Innklagede har i det vesentlige anført:

- (23) Innklagede har ikke brutt de generelle kravene i anskaffelsesloven § 5 ved å endre metode for poengberegning under priskriteriet etter at tilbudene var åpnet. I den første evalueringen ble det valgt en forholdsmessig poengberegningsmodell, ettersom både Tide Buss AS og klager ville oppnådd negativ poengscore ved bruk av en lineær modell. Ettersom Rogaland Taxi AS valgte å trekke sitt tilbud, var det bare tilbudene fra Tide Buss AS og klager som skulle evalueres. Ved den nye evalueringen ble poengberegningsmodellen endret til lineær modell. Endringen av evalueringsmodellen ble gjort for klarere å gjenspeile de relevante forskjellene mellom tilbudene til de to gjenværende leverandørene, slik at oppdragsgiver kunne identifisere det økonomisk mest fordelaktige tilbudet. Rangeringen blir den samme uavhengig av modellvalg. Endringen gav derfor ikke grunnlag for taktisk evaluering. Handlingsrommet ved valg av evalueringsmodell var likt ved den nye evalueringen som ved den opprinnelige, ettersom denne ikke på forhånd var definert i konkurransegrunnlaget.
- (24) Innklagede har heller ikke brutt regelverket ved evalueringen av tildelingskriteriet "*Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)*". Det fremgår av kriteriet at det ønskes at leverandørenes sjåfører skal *kjøre* mest mulig i tråd med anerkjente prinsipper for økokjøring. Konkurransegrunnlaget åpner ikke for å gi uttelling for å tilby biogassbusser. Ettersom det ikke er etterspurt dokumentasjon på utslipp fra kjøretøy, er dette heller ikke vurdert i evalueringen. I evalueringen ble det gjort en saksbehandlingsfeil ved å gi uttelling for klagers tilbudte biogassbusser. Feilen ble imidlertid rettet ved en justering av poengscoren og total poengsum i brev datert 26. juli 2016. For øvrig påpekes det at det er stilt krav til at alle kjøretøy som benyttes i oppdraget minimum skal oppfylle Euro-utslippsklasse 5, jf. kravspesifikasjonen punkt 20. Under alle omstendigheter fremgår det av klagers tilbud at det foreligger en avtale om kjøp av biogassbusser, men ikke i hvilken grad klager eventuelt tilbyr disse bussene for leveranser i oppdrag for oppdragsgiver.
- (25) Innklagede har ikke brutt regelverket ved at tildelingskriteriet "*Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)*" er ulovlig. Det ligger til oppdragsgivers innkjøpsfaglige skjønn å fastsette hvilke miljøkriterier som skal benyttes i en konkurranse. Det er gode muligheter til å følge opp leverandøren i henhold til kravene, eksempelvis ved kontroll av dokumentasjon på gjennomført opplæring for den enkelte sjåfør. Tildelingskriteriet er også tilstrekkelig klart utformet.

Klagenemndas vurdering:

- (26) Klager har deltatt i konkurransen, og har saklig klageinteresse, jf. forskrift om klagenemnd for offentlige anskaffelser § 6. Klagen er rettidig. Konkurransen gjelder busstransport, som er en prioritert tjeneste i kategori 2. Anskaffelsens verdi er estimert til 16,8 millioner kroner. I tillegg til lov om offentlige anskaffelser følger anskaffelsen etter sin opplyste art og verdi forskrift om offentlige anskaffelser av 7. april 2006 nr. 402 del I og III, jf. forskriften §§ 2-1 og 2-2.

Endring av metode for poengberegning under tildelingskriteriet "Pris"

- (27) Klager anfører at innklagede har brutt de generelle kravene i loven § 5 ved å endre metode for poengberegning under priskriteriet etter at tilbudene var åpnet.
- (28) En evalueringsmodell skal være egnet til å utpeke det tilbudet som er det økonomisk mest fordelaktige ut fra de angitte tildelingskriteriene. Evalueringsmodellen kan *"ikke føre til en endring af tildelingskriterierne eller en endring af den relative vægtning heraf"*, jf. EU-domstolens avgjørelse i sak C-6/15 (TNS Dimarso), premiss (32).
- (29) Ved en endring av evalueringsmodell etter at tilbudene er åpnet, vil det være en iboende risiko for favorisering av en bestemt leverandør. Utgangspunktet er derfor at oppdragsgiver ikke kan velge evalueringsmodell etter at tilbudene er åpnet, jf. bl.a. EU-domstolens nevnte avgjørelse i sak C-6/15 (TNS Dimarso), premiss (31). I sak C-226/09 (Kommisjonen mot Irland) slo EU-domstolen fast at endring av evalueringsmodell etter åpningen av tilbudene representerer et brudd på kravene til likebehandling og gjennomsiktighet. Klagenemnda har også i sak 2011/201 premiss (128) uttalt *"at oppdragsgiver må benytte samme metode for poengfastsettelsen som ved den opprinnelige evalueringen."*
- (30) Det er derfor ikke riktig som innklagede har anført, at handlingsrommet ved valg av evalueringsmodell var likt ved den nye evalueringen som ved den opprinnelige.
- (31) Ettersom Rogaland Taxi tilbød langt lavere priser enn klager og Tide Buss, var det klart at deres tilbud var det økonomisk mest fordelaktige. Grunnen til at den forholdsmessige poengberegningsmodellen ble valgt ved den første evalueringen var fordi både Tide Buss og klager ville oppnådd negativ poengscore dersom innklagede anvendte en lineær modell. Ettersom det var klart hvilket tilbud som var det økonomisk mest fordelaktige, er det isolert sett ikke grunnlag for å karakterisere innklagedes valg av modell som ulovlig. Den var imidlertid ikke valgt med det formål å identifisere hvilket av klagers og Tide Buss' tilbud som var det økonomisk mest fordelaktige.
- (32) Som uttalt i sak 2016/41 premiss (28) er den forholdsmessige metoden kjennetegnet med *"at prisforskjeller gis forskjellig uttelling på ulike steder i skalaen, og at hele skalaen aldri vil benyttes. Metoden gir størst poengutslag når det er små differanser mellom tilbudet med lavest pris og andre tilbudspriser. Når forskjellen mellom lavest pris og øvrige tilbudspriser er større, vil derimot prisøkninger gi lite utslag i poengscoren. Bruk av metoden vil derfor føre til at nivået på den laveste tilbudsprisen er styrende for de øvrige tilbudsprisenes uttelling. Videre vil metoden føre til større poengutslag i intervallet nært opp til den laveste prisen, og små poengutslag ved høyere tilbudspriser."*
- (33) Bruken av en forholdsmessig evalueringsmodell innebærer at (nominell) prisforskjell gis forskjellig uttelling på ulike steder i skalaen. For prisposten *"Svømmehallkjøring"* fikk Rogaland Taxi 6,33 poeng mer enn klager for en nominell prisforskjell på kr. 3 280 586. Tide Buss fikk 1,62 poeng mer enn klager for en nominell prisforskjell på kr. 1 584 572. Noe forenklet kan man da si at i forholdet mellom tilbudet fra Rogaland Taxi og klager, tilsvarte hvert poeng en nominell prisforskjell på kr. 518 302,69. Når det gjaldt forholdet mellom klagers tilbud og Tide Buss, tilsvarte hvert poeng igjen forenklet, derimot kr. 978 130, 86. Til sammenligning tilsvarte en differanse mellom klagers og Tide Buss' priser på kr. 1 585 586 bare 0,77 poeng for prisposten *"Johannes læringssenter"*.

- (34) Effekten av at prisforskjeller gis forskjellig uttelling forsterkes av at metoden ble anvendt på de ulike priskriteriene *før* vekting. Konsekvensen er at nominelt like prisforskjeller gis forskjellig betydning, uten at dette er et resultat av den vektingen som er fastsatt for underkriteriene. Dette er ikke i samsvar med betingelsen i C-6/15 om at metoden ikke kan "*føre til en ændring af tildelingskriterierne eller en ændring af den relative vægtning heraf*". Ettersom den forholdsmessige modellen ville vært ulovlig å bruke for å evaluere forskjellen mellom klagers og Tide Buss AS' tilbud, var det ingen feil å forkaste denne modellen.
- (35) Bruken av den forholdsmessige modellen ble valgt for å unngå at Tide Buss og klager fikk negativ poengscore. Den ble altså ikke valgt for å gjenspeile forskjellene mellom disse tilbudene. Når tilbudet fra Rogaland Taxi ble trukket, forsvant forutsetningen for å bruke den forholdsmessige modellen. Under disse omstendighetene måtte innklagede kunne velge en annen modell for å identifisere det økonomisk mest fordelaktige tilbudet. Det er heller ikke holdepunkter for at endringen til lineær modell favoriserte en bestemt leverandør. Klagers anførsel fører etter dette ikke frem.

Evaluering av tildelingskriteriet "Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)"

- (36) Klager anfører at innklagede har brutt regelverket ved evalueringen av tildelingskriteriet "*Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)*". Etter klagers oppfatning skulle innklagede lagt avgjørende vekt på at klager tilbød biogassbuss, ettersom disse gir langt lavere utslipp enn bensin- og dieselbuss.
- (37) Utgangspunktet for klagenemndas vurdering er at oppdragsgiver har et skjønn i tildelingsevalueringen, og at dette skjønn bare i begrenset grad kan overprøves rettslig. Klagenemnda kan prøve om oppdragsgivers evaluering er usaklig eller uforsvarlig, eller om den er i strid med de grunnleggende prinsippene i loven § 5, herunder om evalueringen samsvarer med de angitte tildelingskriteriene.
- (38) I den nærmere beskrivelsen av tildelingskriteriet var det angitt at "*leverandørens sjåfører i oppdrag for Oppdragsgiver skal kjøre mest mulig i tråd med anerkjente prinsipper for økokjøring, og at leverandøren jobber aktivt for å sikre at sjåførene til enhver tid har god og oppdatert kunnskap om dette*". Tilbyderne skulle levere en beskrivelse av rutiner for økokjøring, og opplegg og tema for opplæring i økokjøring. Konkurranses grunnlaget var vedlagt prinsipper og anbefalinger for økokjøring fra Framtiden i våre hender, Naturvernforbundet og prosjektet "*TOGETHER on the move*".
- (39) Slik nemnda forstår kriteriet, gjelder det leverandørens opplegg for å sikre at sjåførene skal kjøre mest mulig økonomisk og miljøvennlig. At enkelte kjøretøy generelt har lavere utslipp enn andre, er i utgangspunktet ikke en del av dette tildelingskriteriet.
- (40) Som påpekt av klager fremgår det imidlertid av det omtalte prosjektet "*TOGETHER on the move*" at "*[å] spare bensin starter med å velge en bil med lavt utslipp*". Når innklagede har opplyst at evalueringen av kriteriet økokjøring skulle vurderes bl.a. ut fra anbefalingene i denne rapporten, og lagt rapporten ved konkurranses grunnlaget, antar klagenemnda at det måtte være adgang til å gi en viss uttelling for at klager tilbød mer miljøvennlige kjøretøy.
- (41) Selv om klagenemnda er av den oppfatning at det ikke var en feil at innklagede opprinnelig gav klager en viss uttelling for de tilbudte biogassbussene, er det klart at

valget av tilbudte kjøretøy ikke utgjorde noen sentral del av tildelingskriteriet økokjøring. Klagenemnda er derfor ikke enig med klager i at de tilbudte biogassbussene skulle vært tillagt avgjørende vekt i evalueringen av dette tildelingskriteriet.

- (42) Klagers anførsel fører etter dette ikke frem.

Hvorvidt tildelingskriteriet "Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)" er ulovlig

- (43) Klager anfører subsidiært at tildelingskriteriet "Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)" er ulovlig.
- (44) Det følger av forskriften § 22-2 (2) at det skal benyttes kriterier som har *"tilknytning til kontraktsgjenstanden"* når kontrakt tildeles på grunnlag av det økonomisk mest fordelaktige tilbudet. Bestemmelsen innebærer at tildelingskriteriene må være egnet til å identifisere det beste tilbudet. Miljømessige konsekvenser av anskaffelsen inngår i denne vurderingen, jf. anskaffelsesloven § 6.
- (45) Klager hevder imidlertid at tildelingskriteriet "Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)", slik det er anvendt og beskrevet, ikke sikrer oppnåelse av formålet om å minske belastningen på miljøet.
- (46) Til dette bemerker klagenemnda at det ligger til oppdragsgivers innkjøpsfaglige skjønn å fastsette hvilke miljøkriterier som skal benyttes i en konkurranse. I vår sak har innklagede søkt å ivareta miljøhensyn gjennom krav til oppfyllelse av Euro-utslippsklasse 5, begrenset piggdekkbruk, økokjøring, ruteplanlegging, rapportering og etterlevelse av forurensningsforskriften, jf. kravspesifikasjonens punkt 20-24. For klagenemnda fremstår det som klart at økokjøring kan være et egnet tiltak for å redusere utslippene knyttet til busstransport. At innklagede også kunne ha stilt opp andre miljørelaterte tildelingskriterier, eksempelvis knyttet til valg av drivstoff, endrer ikke at økokjøring fremstår som et saklig og forsvarlig kriterium.
- (47) Klager anfører også at tildelingskriteriet er ulovlig fordi det er utformet på en måte som gjør det umulig å kontrollere miljøeffekten, og viser til sak C-448/01 (Wienstrom).
- (48) Wienstrom-saken gjaldt inngåelse av en kontrakt for levering av elektrisitet. Et av tildelingskriteriene var *"energi fra vedvarende energikilder"*, som var gitt en vekt på 45 %. Tilbyderne skulle angi hvorvidt energien var fornybar, og ville få uttelling for dette. Om dette uttalte EU-domstolen:

"51 Det fremgår derfor, at når en ordregivende myndighet foreskriver et tildelingskriterium og angiver, at den hverken ønsker eller kan kontrollere nøjagtigheden af de bydendes oplysninger, tilsidesætter den princippet om ligebehandling, idet et sådant kriterium ikke garanterer gennemsigtighed og objektivitet i udbudsproceduren.

52 Det må herefter konstateres, at et tildelingskriterium, hvortil der ikke er knyttet krav, der gør det muligt at foretage en effektiv kontrol med nøjagtigheden af de oplysninger, der er fremlagt af de bydende, er i strid med de fællesskabsretlige principper, der gælder for offentlige kontrakter."

- (49) Denne saken skiller seg klart fra saksforholdet i vår sak. For tildelingskriteriet økokjøring var tilbyderne invitert til å beskrive hvilken metodikk som ville bli implementert for å

kjøre økonomisk og miljøvennlig. EU-domstolens avgjørelse i Wienstrom kan ikke forstås slik at den er til hinder for å oppstille et slikt kriterium.

- (50) Etter dette har klagenemnda kommet til at tildelingskriteriet "*Miljø: Økonomisk/miljøvennlig kjøring (økokjøring)*" ikke er ulovlig. Klagers anførsel fører ikke frem.

Konklusjon:

Stavanger kommune har ikke brutt regelverket for offentlige anskaffelser.

For Klagenemnda for offentlige anskaffelser,

Halvard Haukeland Fredriksen

Dokumentet er godkjent elektronisk