

K E N D E L S E

Danske Færger A/S  
(advokat Erik Kjær-Hansen og  
advokat Josephine Alsing, København)

mod

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
(Kammeradvokaten v/ advokat Kristian Hartlev og  
advokat David Klæsøe-Lund, København)

Ved udbudsbekendtgørelse nr. 2015/S 213-390348 af 2. november 2015, offentliggjort den 4. november 2015, udbød Transport- og Bygnings- og Boligministeriet (tidligere Transport- og Bygningsministeriet) som offentligt udbud efter direktiv 2004/17/EU (forsyningsvirksomhedsdirektivet) en 10-årig kontrakt om samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm til en anslået værdi af ca. 3,7 mia. kr.

Tildelingskriteriet var ”det økonomisk mest fordelagtige bud”. Ved tilbudsfristens udløb havde ministeriet modtaget tilbud fra Danske Færger A/S (i det følgende Danske Færger) og fra Mols-Linien A/S (i det følgende Mols-Linien).

Den 10. maj 2016 meddelte ministeriet de to tilbudsgivere, at begge de modtagne tilbud blev vurderet at være konditionsmæssige, og at ministeriet havde besluttet at indgå kontrakt med Mols-Linien efter udløbet af standstill perioden.

Den 20. maj 2016 indgav Danske Færger klage til Klagenævnet for Udbud over Transport- og Bygnings- og Boligministeriet.

Færgebetjeningen af Bornholm er reguleret ved lov om færgefart, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 915 af 27. august 2008, og bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart. Ifølge bekendtgørelsens § 2, stk. 1, finder artikel 34 – 59 i forsyningsvirksomhedsdirektivet anvendelse på udbud og indgåelse af aftaler i henhold til lov om færgefart.

Efter § 6, stk. 1, i lov om færgefart kan afgørelser om udbud efter loven og bestemmelser fastsat i medfør af loven påklages til Klagenævnet for Udbud.

Danske Færger fremsatte ved klagens indgivelse anmodning om, at klage- nævnet i medfør af lov om Klagenævnet for Udbud (klagenævnsloven) § 12, stk. 2, skulle beslutte, at klagen skulle have opsættende virkning. Den 15. juni 2016 besluttede klagenævnet ikke at tillægge klagen opsættende virkning, idet betingelsen om uopsættelighed ikke var opfyldt.

Kontrakt mellem ministeriet og Mols-Linien blev herefter indgået den 21. juni 2016.

Klagenævnets formand har i medfør af klagenævnslovens § 10, stk. 4, 2. pkt., besluttet, at sagen skal behandles af 2 formænd og 2 sagkyndige.

Klagen har været behandlet på et møde den 23. juni 2017.

### Påstande

Danske Færger har endeligt nedlagt følgende påstande:

#### Påstand 1

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministe- riet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tillade Mols-Linien at forbedre det afgivne tilbud ved at eftersende teg- ninger efter tilbudsfristens udløb og tildele kontrakten til Mols-Linien A/S, selvom de tegninger, Mols-Linien oprindeligt sendte til ministeriet i forbin- delse med tilbudsafgivelse, var utydelige og dermed ikke levede op til be-

tingelserne i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, således at Mols-Liniens tilbud ikke var konditionsmæssigt.

#### Påstand 2

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien ikke var konditionsmæssigt, da tilbuddet ikke opfyldte mindstekravene hertil, særligt fordi tilbuddet ikke opfyldte kravene til udarbejdelse af Tids- og Aktivitetsplan Version 1 i Ydelsesspecifikationens pkt. 10.5.1 og 10.5.2 samt i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3.

#### Påstand 3 – frafaldet

#### Påstand 4

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien ikke var konditionsmæssigt, da tilbuddet ikke opfyldte mindstekravene til frekvens og passager- og personbilskapacitet i Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2., sammenholdt med Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.1.

#### Påstand 5 – frafaldet

#### Påstand 6

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien ikke var konditionsmæssigt, da de i tilbuddet indeholdte sejlplaner ikke vil kunne opfylde mindstekravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.4, jf. Hovedkontraktens pkt. 9.1, til opnåelse af fornøden miljøgodkendelse eller opfyldelse af gældende myndighedskrav.

#### Påstand 7

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien ikke var konditionsmæssigt, da tilbuddet ikke opfyldte mindstekravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.1 og Tilbudsgrundlagets pkt. 3.1 om tilbudsgivers rådighed over et vist antal og en vis sammensætning af færger for at kunne opfylde kontraktens krav, fordi Mols-Linien ikke vil kunne nå at opfylde dette krav inden driftsstart.

#### Påstand 8, 9 og 10 - frafaldet

#### Påstand 11

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien ikke var konditionsmæssigt, da tilbuddet ikke opfyldte mindstekravene til antal toiletter, håndvaske og puslepladser i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.3.

#### Påstand 12

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien ikke var konditionsmæssigt, da tilbuddet ikke opfyldte mindstekravene til rustestruktur og kapacitet i Ydelsesspecifikationens pkt. 1.3 og Tilbudsgrundlagets pkt. 3.2.2 og 6.2.3.

#### Påstand 13

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien ik-

ke var konditionsmæssigt, da tilbuddet ikke opfyldte mindstekravene i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3 til beskrivelse af og dokumentation for den tilbudte ydelse.

#### Påstand 14 - frafaldet

#### Påstand 15

Klagenævnet skal annullere Transport- og Bygnings- og Boligministeriets beslutning af 10. maj 2016 om at tildele kontrakten om samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm til Mols-Linien.

#### Påstand 16 - angik opsættende virkning

#### Påstand 17

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien ikke var konditionsmæssigt, da tilbuddet ikke opfyldte mindstekravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.7 og 5.2.8, hvorefter alle færger skal være indrettet med minimum én elevator (med visse nærmere bestemte dimensioner), således at der er adgang med elevator fra vogndæk til dæk med faciliteter for passagerer med handicap.

#### Påstand 18 - frafaldet

#### Påstand 19

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien ikke var konditionsmæssigt, da tilbuddet ikke opfyldte mindstekravene i Tilbudsgrundlagets pkt. 3.2 og Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2 og 5.1.9.1, hvorefter hurtigfærgerne på ruten mellem Rønne og Ystad skal kunne sejle i bølge-højder på op til 3,5 meter med den fart, der kræves for at overholde den maksimale overfartstid på 80 minutter.

### Påstand 20 - frafaldet

#### Påstand 21

Klagenævnet skal konstatere, at Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har handlet i strid med 1) forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og 2) artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien A/S, uanset at tilbuddet fra Mols-Linien A/S ikke var konditionsmæssigt, da tilbuddet forudsatte lokalplansændringer i Rønne Havn og dermed ikke opfyldte mindstekravene i blandt andet Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.1 og 6.1, Hovedkontraktens pkt. 3.1 og 9.1 samt Appendiks 2 til Ydelsesspecifikationen, pkt. 6 og 17.

Danske Færger har taget forbehold for senere at nedlægge påstand om erstatning.

Transport- og Bygnings- og Boligministeriet har nedlagt påstand om, at klagen ikke tages til følge.

#### Sagens nærmere omstændigheder

Færgebetjeningen af Bornholm har igennem en lang årrække været foretaget af Danske Færger, der senest i 2009 blev tildelt kontrakten efter et udbud.

Det aktuelle udbud omfatter alle nødvendige aktiviteter til gennemførelse af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, herunder personbefordring, godsbefordring, tilvejebringelse af færger og vedligehold af disse, billetsalg samt passagerinformation. Færgebetjeningen omfatter ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge.

Der er tale om en 10-årig kontrakt med mulighed for forlængelse i 2 gange 12 måneder eller 1 gange 24 måneder. Efter tidsplanen var kontraktindgåelse planlagt til maj 2016 og driftsstart til den 1. september 2018. Der var taget hensyn til den tid, der medgår til at anskaffe og klargøre færgerne.

Kontrakten er en ”nettokontrakt”. Vinderen af udbuddet (operatøren) modtager således som modydelse for færgebetjeningen dels et fast tilskud fra

ministeriet på 306,1 mio. kr. pr. år (2014-priser), dels alle indtægter fra billetter og salg om bord, f.eks. af mad og drikke.

Som tildelingskriterium var fastsat, at kontrakten tildeles ”den tilbudsgiver som tilbyder det økonomisk mest fordelagtige tilbud, forstået som den største tilbudte prisreduktion (dvs. den tilbudte procentsats) på de maksimale gennemsnitspriser på de angivne billettyper, jf. pkt. 6.2.2.3.”

Udbudsmaterialet bestod bl.a. af ”Tilbudsgrundlag”, hvori bl.a. er anført følgende:

” ...

### 3. Den udbudte færgeydelse

#### 3.1. Indledning

Nærværende udbud skal sikre opretholdelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Udbuddet gennemføres som et offentligt udbud. Kontrakten tildeles på baggrund af tildelingskriteriet ”økonomisk mest fordelagtigt tilbud” til den tilbudsgiver, som tilbyder den største prisreduktion på de maksimale gennemsnitspriser, som er udgangspunktet for konkurrencen, jf. nærmere pkt. 6.2.2.3 og pkt. 7.4 nedenfor, dvs. en form for omvendt licitation.

Der konkurreres således ikke på størrelsen af det tilskud, der ydes for færgebetjeningen. Størrelsen heraf ligger fast og udgør 306,1 mio. DKK pr. år i 2014-priser.

Udbuddet omfatter alle nødvendige aktiviteter til gennemførelse af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, bl.a. personbefordring, godsbefordring, tilvejebringelse af færger og vedligehold af disse, billetsalg samt passagerinformation.

Færgebetjeningen skal ske mellem henholdsvis Rønne Havn og Ystad Havn, og mellem Rønne Havn og Køge Havn. Fragt af Farligt gods skal sejles mellem Rønne Havn og Køge Havn.

...

Operatøren er ansvarlig for at råde over den tilbudte tonnage, herunder minimum 1 erstatningsfærge, som nærmere fastsat i Kontrakten. Operatøren er forpligtet til at sikre, at den krævede tonnage er forskriftsmæssig godkendt og klar til indsættelse på ruterne i henhold til den på tidspunktet for Driftsstart gældende sejlplan.

Såfremt Operatøren ved Driftsstart kan løfte den krævede kapacitet i henhold til den godkendte sejlplan med mindre tonnage end den samlede tilbudte tonnage, accepteres det dog, at Operatøren først råder over den resterende tonnage på det senere tidspunkt, hvor denne skal indsættes efter den godkendte sejlplan. Det gælder dog ikke erstatningsfærgen, som Operatøren skal råde over ved Driftsstart.

...

Operatøren skal selv indgå nødvendige aftaler med ejerne af havnene og havnefaciliteterne. Der stilles i et vist omfang brugsret til havnefaciliteter til Operatørens rådighed. Operatøren skal selv, for egen regning, sikre, at eventuelt nødvendige tilpasninger af havnefaciliteterne foretages.

Operatøren modtager tilskud (kontraktbetaling) via en nettokontrakt. Billetindtægter og andre indtægter tilfalder således Operatøren.

...

Definerede termer anvendt i udbudsmaterialet fremgår af bilag 1 og anføres med stort begyndelsesbogstav i materialet.

### 3.2. Rutestruktur og kapacitet

Transport- og Bygningsministeriet ønsker tilbud på en løsning, hvor der sejles med færger med maksimal Overfartstid på 80 minutter på ruten mellem Rønne og Ystad, som nærmere anført nedenfor samt i Ydelses-specifikationens pkt. 1.2 (bilag 2). De tilbudte færger skal kunne medtage såvel passagerer som gods.

Den tilbudte løsning skal endvidere omfatte en daglig Dobbelttur mellem Rønne og Køge. Denne færge skal primært kunne medtage gods, men også i begrænset omfang passagerer og Farligt gods, jf. Ydelses-specifikationens pkt. 1.3.

De nærmere krav til Operatørens ydelser fremgår af Ydelses-specifikationen. Nedenfor redegøres overordnet for rutestruktur og kapacitet for ruterne.

#### 3.2.1 Rutestruktur og kapacitet på ruten Rønne-Ystad

For ruten Rønne-Ystad skal Operatøren opfylde forskellige krav til både højeste Overfartstid og minimumskapacitet.

Den højeste Overfartstid på Rønne-Ystad udgør 80 minutter fra planlagt afsejlingstidspunkt til ankomst. Der skal være minimum 3 daglige Dobbeltture.

Kapacitetskravene er inddelt i 5 niveauer. Niveauerne består af forskellige kapacitetsdagstyper: Maksimum-, høj-, mellem-, lav- og minimum-



kapacitetsdage. Antallet af de enkelte kapacitetsdagstyper fremgår af tabel 1 og er, med undtagelse af antal minimumskapacitetsdage, minimumskrav.

Tabel 1 Kapacitetsdagstyper

...

Kapacitetskravene for de forskellige kapacitetsdagstyper fremgår nærmere af tabel 2.

Tabel 2 Minimumskapacitetskrav opgjort pr. dag, pr. retning for hver kapacitetsdagstype

Kapacitetsdage	Passagerer	Personbilsenheder	Frekvens
Maksimumkapacitetsdag	9.000	2.200	8
Højkapacitetsdag	7.000	1.500	5
Mellempkapacitetsdag	5.000	1.000	4
Lavkapacitetsdag	2.000	600	3
Minimumkapacitetsdag	1.400	400	3

Udover kapacitetskravene til personbiler, skal der hver dag være kapacitet til mindst 300 Høje Dækmetre til godstransport pr. retning. Tidsrummet, hvor denne kapacitet skal være tilgængelig, afhænger af samme dags overfart fra Rønne til Køge:

- a. Hvis færgen fra Rønne til Køge afgår mellem kl. 17.00 og kl. 19.30, skal godskapaciteten på Rønne-Ystad være tilgængelig i tidsrummet mellem kl. 20.00 og inden Driftsdøgnets ophør.
- b. Hvis færgen fra Rønne til Køge afgår kl. 19.30 eller senere skal godskapaciteten på Rønne-Ystad være tilgængelig i tidsrummet mellem kl. 15.00 og inden Driftsdøgnets ophør.

### 3.2.2 Rutestruktur og kapacitet på ruten Rønne-Køge

Der skal minimum være 1 Dobbelttur på Rønne-Køge pr. dag, med en kapacitet på minimum 1.500 Høje Dækmetre og 400 passagerer pr. retning pr. dag, jf. tabel 3.

Tabel 3 Minimumskapacitet opgjort pr. dag, pr. retning

Passagerer	Høje Dækmetre
400	1.500

Der er ikke fastsat krav til Overfartstid, men derimod krav om, at overfarten fra Rønne til Køge tidligst må afgå kl. 17.00, og at retursejladser fra Køge skal ankomme til Rønne senest kl. 6.00.

Det ovenfor beskrevne gengiver blot i hovedtræk opgavens omfang. Den nærmere beskrivelse af den udbudte opgave og vilkår for varetagelsen af denne er beskrevet i Hovedkontrakten med bilag 1-4, inklusiv appendikser.

...

## 6. Udformning af tilbud

...

### 6.2. Tilbuddets indhold og disposition

#### 6.2.1 Disposition for tilbud

Tilbuddet skal indeholde:

- a. Tilbudsbrev med entydig angivelse af, hvilken virksomhed eller sammenslutning der afgiver tilbudet. Tilbudsgiver bedes i tilbudsbrevet angive en kontaktperson, e-mailadresse samt telefonnummer, hvortil Transport- og Bygningsministeriet kan rette henvendelse i forbindelse med udbuddet.
- b. Angivelse af den tilbudte billetprisreduktion, jf. pkt. 6.2.2.3.
- c. Løsningsbeskrivelse, jf. nærmere pkt. 6.2.3.
- d. Dokumentation vedrørende personlige forhold, jf. pkt. 6.2.4.
- e. Dokumentation for økonomisk kapacitet, jf. pkt. 6.2.5.
- f. Dokumentation for teknisk kapacitet, jf. pkt. 6.2.6.
- g. Støtteerklæring, hvis relevant, jf. pkt. 6.2.7.
- h. Erklæring om arbejdsmiljø og arbejdsforhold i øvrigt, jf. nærmere pkt. 6.2.8.
- i. Erklæring fra pengeinstitut, jf. pkt. 6.2.9.1.

...

#### 6.2.2.3 Tilbudsgivers tilbud

...

Tilbudsgiver skal ved afgivelse af sit tilbud anføre én procentsats med 2 decimaler, som de maksimale gennemsnitspriser for de billettyper, der er anført en maksimal gennemsnitspris for i tabel 1 i appendiks 1, reduceres med, dvs. samme procentsats for de omfattede billettyper.

...

#### 6.2.3 Løsningsbeskrivelse

Tilbuddet skal beskrives og dokumenteres så fyldestgørende, at Transport og Bygningsministeriet får et klart indtryk af Operatørens samlede ydelse og kan konstatere, om tilbuddet overholder kravene i Ydelsesspecifikationen (bilag 2).

Tilbudsgiver bedes være meget opmærksom på, at tilbudsgivers tilbud er udformet i overensstemmelse med kravene i Kontrakten, herunder Ydelsesspecifikationen, og at tilbudsgivers tilbud ikke er i strid hermed. Hvis tilbudsgiver er i tvivl herom, opfordres tilbudsgiver til at stille skriftlige spørgsmål til Transport- og Bygningsministeriet, jf. pkt. 4.4.

Løsningsbeskrivelsen skal følge nedenstående disposition og redegøre for opfyldelsen af kravene i Ydelsesspecifikationen:

- a. Rutestruktur, kapacitet og sejlplan
- b. Oplysninger om færger
- c. Tids- og Aktivitetsplan Version 1

#### Rutestruktur, kapacitet og sejlplan

Ved afgivelse af tilbud skal tilbudsgiver vedlægge principsejlplan, som afspejler de ovenfor i pkt. 3.2 angivne krav til antal ture, overfartstid, samt kapacitet. Der henvises til Ydelsesspecifikationens pkt. 1 for uddybende specifikation af krav til rutestruktur og kapacitet m.v.

#### Oplysninger om færger

Tilbudsgiver skal i sit tilbud give nedennævnte oplysninger om de færger der vil blive anvendt til løsningen af opgaven, jf. endvidere Ydelsesspecifikationen. I det omfang tilbudsgiver vil anvende nybygning eller ombygning, kander være oplysninger, som ikke er tilgængelig ved afgivelse af tilbud. Er det tilfældet, skal det anføres.

Oplysninger om færger skal for hver enkelt færge indeholde:

- a. Navn
- b. IMO-nummer
- c. Værft
- d. Byggenummer/værftsnummer
- e. Byggeår
- f. Generalarrangementsplan og stuvningsplan
- g. Isklasse
- h. Længde o.a.
- i. Bredde o.a.
- j. Størrelse og lasteevne målt i tons dødvægt (TDW)
- k. Dybgående i fuld last

- l. Passagerkapacitet, herunder antal køjepladser, antal kabiner og antal Hvilepladser
- m. Kapacitet på vogndæk målt i Personbilenheder
- n. Kapacitet på vogndæk målt i Høje Dækmeter, herunder oplysninger om akseltryk
- o. Hovedmotorer – antal, fabrikat, type, maksimal ydeevne i kW, ydeevne ved servicehastighed i kW
- p. Maksimal hastighed
- q. Forventet servicehastighed i normal drift
- r. Olieforbrug ved maksimal hastighed
- s. Olieforbrug ved servicehastighed

### Tids- og Aktivitetsplan Version 1

Tilbudsgiver skal beskrive sin forberedelse af trafikstart, herunder eventuelle behov for havnefaciliteter og havnetilpasninger. Tilbudsgiver skal i den forbindelse vedlægge den i Ydelsesspecifikationen pkt. 10.5.2 anførte ”Tids- og Aktivitetsplan Version 1”. Der henvises i øvrigt til de i Ydelsesspecifikationens pkt. 10 nævnte krav til Forberedelsesperioden.

...

### 6.3 Formkrav til tilbuddet

#### 6.3.1 Adresse, antal eksemplarer m.v.

Tilbuddet skal sendes til eller afleveres på den under pkt. 1 nævnte adresse i 1 original og underskrevet papirversion og 3 kopier. Endvidere skal tilbuddet leveres i et digitalt eksemplar. Det digitale eksemplar skal være i form af en søgbar pdf-fil. Det er ikke et krav, at det digitale eksemplar er en indscannet version af den underskrevne original.

...

### 6.4 Forbehold og alternative tilbud

Tilbudsgiver er ikke berettiget til at afgive alternative tilbud, og sådanne vil ikke komme i betragtning.

Da Transport- og Bygningsministeriet ønsker, at tilbudsgiverne skal afgive tilbud på ens vilkår, er der ikke ved tilbudsafgivelsen mulighed for at tage forbehold.

Såfremt Transport- og Bygningsministeriet i et tilbud identificerer sådanne forbehold, vil tilbuddet blive afvist, medmindre Transport- og Bygningsministeriet vurderer, at forbeholdet er af ren bagatelagtig karakter.

...

### 7. Vurdering af tilbud

Kun rettidigt modtagne tilbud fra tilbudsgivere, der vurderes som egnede på alle de i pkt. 7.2. beskrevne egnethedskrav, vil efterfølgende blive vurderet ud fra tildelingskriteriet: ”Økonomisk mest fordelagtige tilbud”, forstået som den største tilbudte prisreduktion på de maksimale gennemsnitspriser på de angivne billettyper, jf. pkt. 6.2.2.3 og 7.4.

### 7.1 Formelle fejl og mangler ved tilbuddet og afklarende spørgsmål

Efter tilbuddene er åbnet, vil Transport- og Bygningsministeriet som det første skridt vurdere, hvorvidt tilbuddene opfylder de formelle krav i udbudsmaterialet.

Transport- og Bygningsministeriet forbeholder sig muligheden for at anvende principperne i § 12 i bekendtgørelse nr. 712 af 15. juni 2011 om fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige Tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter, hvis tilbuddet ikke opfylder udbudsmaterialets formelle krav.

Uanset krav i udbudsmaterialet om at tilbudsgiver skal afgive oplysninger eller vedlægge dokumenter, forbeholder Transport- og Bygningsministeriet sig endvidere retten til at indhente yderligere oplysninger inden for rammerne svarende til § 12 i ovennævnte bekendtgørelse. Transport- og Bygningsministeriet er imidlertid ikke forpligtet til at indhente yderligere oplysninger eller dokumentation fra tilbudsgiverne.

Endelig forbeholder Transport- og Bygningsministeriet sig ret til at afklare eventuelle uklarheder i tilbuddene inden for rammerne af de gældende udbudsregler.

...

### 7.3. Løsningsbeskrivelse

Transport- og Bygningsministeriet verificerer herefter, at tilbudsgivers løsningsbeskrivelse ikke er i strid med kravene i Kontrakten, herunder Ydelsesspecifikationen (bilag 2), jf. pkt. 6.2.3

...”

Udbudsmaterialet bestod tillige af en ”Hovedkontrakt” med tilhørende bilag, herunder en ydelsesspecifikation.

I ”Hovedkontrakten” er bl.a. anført:

”...

### 1.3 Fortolkningsprincipper

...

Operatøren kan ikke påberåbe sig, at det, der fremgår af Operatørens tilbud, medfører, at krav eller beskrivelser i de øvrige dele af Kontrakten ikke skal eller kan opfyldes.

...

### 3.1 Forberedelsesperioden

...

Uanset indholdet af Ydelsesspecifikationens pkt. 10, er det Operatørens ansvar at sikre, at alle nødvendige forberedelsesaktiviteter er gennemført forud for Driftsstart, så Operatøren er klar ved Driftsstart til at påbegynde færgebetjeningen i fuldt og helt omfang i henhold til den godkendte sejlplan og i overensstemmelse med Kontrakten i øvrigt.

...

## 9. Afsluttende bestemmelser

### 9.1. Myndighedskrav m.v.

Operatøren indestår for, at Operatøren og alle Operatørens ydelser til enhver tid opfylder samtlige gældende krav, regler, myndighedsforskrifter m.v., herunder såvel danske som svenske bestemmelser samt relevante internationale bestemmelser.

Operatøren indestår i øvrigt for, at alle nødvendige godkendelser, tilladelser, certifikater m.v. tilvejebringes, samt for at alle nødvendige aftaler m.v. med myndigheder og andre indgås.

Operatøren er forpligtet til løbende at holde sig orienteret om bestemmelser af relevans for opfyldelsen af ydelsen såvel i internationale konventioner, EU-lovgivning, dansk og svensk lovgivning.

Operatøren er forpligtet til løbende at holde sig orienteret i væsentlige informationskilder af betydning for færgebetjeningen af Bornholm, herunder i meddelelser fra Søfartsstyrelsen og i Sjöfartsverkets Kungörelser.

...”

I bilag 1 til hovedkontrakten ”Definitioner” er bl.a. anført:

”Overfartstid                      Tiden fra færgen lægger fra kaj til ankomst.”

I ”Ydelsesspecifikationen” er bl.a. anført følgende:

”...

### 1. Rutestruktur og kapacitet

...

#### 1.2 Rønne-Ystad

Den højeste Overfartstid på Rønne-Ystad udgør 80 minutter fra planlagt afgangstidspunkt til ankomst. Der skal være minimum 3 daglige Dobbeltture.

Første planlagte daglige Dobbelttur fra Rønne til Ystad skal ankomme senest mellem kl. 7.30-8.00 i Ystad Havn. Kravet kan ændres efter aftale mellem Operatøren og Kontaktrådet, og efter godkendelse af Transport- og Bygningsministeriet.

Operatøren må tidligst lukke check-in 10 minutter inden planlagt afgangstidspunkt. Operatøren må som følge heraf påbegynde Overfarten i op til 10 minutter inden planlagt afgangstidspunkt, forudsat at alle, der er checket ind, er om bord.

Kapacitetskravene er inddelt i 5 niveauer. Niveauerne består af forskellige kapacitetsdagstyper: Maksimum-, høj-, mellem-, lav- og minimumkapacitetsdage. Antallet af de enkelte kapacitetsdagstyper fremgår af tabel 1, og er, med undtagelse af antal minimumskapacitetsdage, minimumskrav.

Tabel 1 Kapacitetsdagstyper

Type	Antal dage pr. år
Maksimumkapacitetsdage	minimum 38
Højkapacitetsdage	minimum 46
Mellemkapacitetsdage	minimum 50
Lavkapacitetsdage	minimum 80
Minimumkapacitetsdage	Resten

Idet første og sidste år af Kontrakten ikke hver især udgør et helt kalenderår, men perioderne hhv. fra september til og med december 2018 og fra januar til og med august 2028, er det et krav, at disse to perioder samlet opfylder kravene til antallet af dage for et år inden for de enkelte kapacitetsdagstyper.

Minimumskravene til kapacitet og frekvens på de forskellige kapacitetsdagstyper fremgår nærmere af Tabel 2.

Tabel 2 Minimumskrav til kapacitet og frekvens opgjort pr. dag, pr. retning, pr. kapacitetsdagstype

Kapacitetsdage	Passagerer	Personbilsenheder	Frekvens
Maksimumkapacitetsdag	9.000	2.000	8
Højkapacitetsdag	7.000	1.500	5
Mellemkapacitetsdag	5.000	1.000	4

Lavkapacitetsdag	2.000	600	3
Minimumkapacitetsdag	1.400	400	3

Udover kapacitetskravene til personbiler, skal der hver dag være kapacitet til mindst 300 Høje Dækmetre til godstransport pr. retning. Tidsrummet, hvor denne kapacitet skal være tilgængelig, afhænger af samme dags Overfart fra Rønne til Køge:

- a. Hvis færgen fra Rønne til Køge afgår mellem kl. 17.00 og kl. 19.30, skal godskapaciteten på Rønne-Ystad være tilgængelig i tidsrummet mellem kl. 20.00 og inden Driftsdøgnets ophør.
- b. Hvis færgen fra Rønne til Køge afgår kl. 19.30 eller senere skal godskapaciteten på Rønne-Ystad være tilgængelig i tidsrummet mellem kl. 15.00 og inden Driftsdøgnets ophør.

Kravene til det tidsrum, hvor der på Rønne-Ystad skal være Høje Dækmetre til rådighed, har til formål at sikre, at der er mulighed for at afskibe gods fra Bornholm om aftenen.

### 1.3 Rønne-Køge

Der skal minimum være 1 Dobbelttur på Rønne-Køge pr. dag, med den i tabel 3 anførte kapacitet pr. dag, pr. retning.

Tabel 3 Minimumskapacitet opgjort pr. dag, pr. retning

...

Der er ikke fastsat krav til Overfartstid, men derimod krav om, at Overfarten fra Rønne til Køge tidligst må afgå kl. 17.00, og at retursejladser fra Køge skal ankomme til Rønne senest kl. 6.00.

...

## 5. Færger

### 5.1 Generelle krav

#### 5.1.1 Færger og typer

Operatøren skal råde over et sådant antal og en sådan sammensætning af færger, at Operatøren er i stand til at opfylde Kontraktens krav, herunder pkt. 1. Der stilles således ikke krav til, hvor mange færger eller hvilke typer af færger, som Operatøren skal råde over, idet det afgørende er, at Operatøren med de færger, som Operatøren angiver i sit tilbud, kan opfylde samtlige af Kontraktens krav.

Operatøren skal råde over færgerne, men der stilles ikke krav om, at Operatøren ejer færgerne.



...

#### 5.1.4 Myndigheds- og sikkerhedskrav

Alle færger skal til enhver tid opfylde alle gældende myndighedskrav og sikkerhedskrav for de pågældende færger og deres respektive anvendelse.

Om færgernes opfyldelse af myndighedskrav henvises til Hovedkontraktens pkt. 9.1.

...

#### 5.1.8 Komfort i forhold til mekaniske vibrationer (ISO 2631)

Alle Hurtigfærger skal leve op til anbefalingerne i ISO 2631. Opgjort efter beregningsprincipperne i ISO 2631 må den teoretiske andel af passagerer, der på en Overfart bliver søsyge, således ikke overstige 10 %.

#### 5.1.9 Krav til Hurtigfærger i forhold til vejrforhold

##### 5.1.9.1 Sejlads i bølger

Hurtigfærger skal være dimensioneret, udrustet og godkendt til at sejle i bølgehøjder på op til 3,5 meter med en fart, der kræves for at overholde den krævede Overfartstid. Godkendelse skal være givet af et klassifikationselskab, der er anerkendt af flagstatsmyndigheden.

...

#### 5.2 Aptering og stand

...

##### 5.2.3 Toiletter og puslepladser

På alle færger skal der være et passende antal toiletter og puslepladser. Herved forstås, at antallene skal være i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 491 af 13. maj 2014 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr m.v. med senere ændring, hvoraf det bl.a. fremgår, at der skal være ”1 toilet og 1 håndvask pr. 50 passagerer eller pr. påbegyndt del af dette antal”.

...

##### 5.2.7 Adgangsforhold

Samtlige færger skal være indrettet med adgangsforhold, der muliggør ombordstigning med kørestol, barnevogn og lignende både for landgangs- og vogndækspassagerer.

Passagerer med handicap og dårligt gående skal have mulighed for at forudbestille og modtage gratis assistance fra færge- og/eller terminalpersonale til at komme om bord og fra borde.

Ved stuvningen af biler skal det sikres, at invalidebiler parkeres hensigtsmæssigt i forhold til elevatorer. Nærmere regler herfor fastsættes i de i pkt. 7.5.2 nævnte befordringsbestemmelser.

Kørestolsbrugere skal have adgang til alle væsentlige faciliteter på færgerne, herunder handicaptolletter, informationsskranke og bespisningsfaciliteter. Endvidere skal der i færgeafsnit, som er indrettet til bespisning, være spisepladser/borde, hvortil kørestolsbrugere har fortrinsret, og hvor kørestolen kan køres helt ind til bordet.

Der skal forefindes handicaptolletter på alle færger. Handicaptolletterneskal have en størrelse, der gør det muligt at vende en kørestol 180 grader. Endvidere skal der forefindes toiletstøtter på begge sider af toiletet.

I færgernes informationsskranke skal der være fast installation af teleslyngelanlæg eller lignende installation målrettet hørehandicap på minimum samme niveau som et teleslyngelanlæg.

Der henvises endvidere til Teknisk forskrift om indretning af passagerskibe med henblik på adgang for passagerer med handicap (bekendtgørelse nr. 11447 af 18. august 2000) samt Søfartsstyrelsens tekniske forskrifter for skibes bygning og udstyr.

#### 5.2.8 Elevatorer

Alle færger skal være indrettet med minimum 1 elevator, således at der er adgang med elevator fra vogndæk til dæk med faciliteter for passagerer med handicap.

Alle elevatorers indre mål skal være minimum 110 x 160 cm.

Alle elevatordøre skal have en bredde på minimum 82 cm.

...

### 6. Havnefaciliteter

#### 6.1 Brug af havne

Operatøren skal selv indhente oplysninger om forholdene i havnene i Rønne, Ystad og Køge, som Operatøren måtte finde af betydning, herunder også om forhold, hvor det ikke nedenfor udtrykkeligt er angivet, at Operatøren bør tilvejebringe nærmere oplysninger.

...

Operatøren skal indgå de nødvendige aftaler med havneejerne og ejere af bygninger og faciliteter m.v. om benyttelse af bygninger, færgelejer,

opmarcharealer, til- og frakørselsveje, lysregulering, belysning m.v. Operatøren afholder eventuelle udgifter i forbindelse hermed.

Operatøren skal sikre, at der foretages eventuelle tilpasnings- og ombygningsarbejder (herunder tilpasning og ombygning af eksisterende færgelejer samt eventuel nyetablering af færgelejer) på havnene, efter forudgående aftale med havneejerne.

...

Eventuelle havneombygninger skal gennemføres på en sådan måde, at det sikres, at driften kan påbegyndes ved Driftsstart, og at den nuværende operatør kan gennemføre driften frem til ophør af den nuværende kontrakt.

...

## 10. Forberedelsesperioden

### 10.1 Generelt

Nærværende afsnit specificerer en række minimumskrav for Operatørens løbende afrapportering til Transport- og Bygningsministeriet på aktiviteter i forbindelse med Operatørens forberedelse af Driftsstart.

Afrapporteringen sker blandt andet ved fremsendelse af relevant dokumentation for opfyldelse af aktiviteter, løbende revidering af tids- og aktivitetsplanen, samt ved møder med Transport- og Bygningsministeriet.

...

### 10.2 Ansvar

Operatøren bærer det fulde ansvar for forberedelsen af Driftsstart.

Uanset Transport- og Bygningsministeriets løbende gennemsyn af en tids og aktivitetsplan er det Operatørens ansvar at sikre overholdelse af Kontrakten, herunder i forhold til Driftsstart.

...

### 10.5 Planlægning af Forberedelsesperioden med tids- og aktivitetsplanen

#### 10.5.1 Minimumskrav til tids- og aktivitetsplanen

Operatøren skal i Forberedelsesperioden følge en tids- og aktivitetsplan. Den udarbejdes i tre versioner, der konkretiseres for hver version med en stigende detaljeringsgrad. Det er derfor tilladt, at de første versioner indeholder estimater.

Alle versioner af tids- og aktivitetsplanen skal som minimum indeholde de i pkt. 10.6 angivne aktiviteter – det gælder såvel afsluttede som ikke-

afsluttede aktiviteter. De anførte aktiviteter er ikke udtømmende, og det er Operatørens ansvar at afdække yderligere aktiviteter, der er af væsentlig betydning for, at Operatøren er i stand til at gennemføre færgebetjeningen med rettidig Driftsstart. Disse aktiviteter skal tilføjes til tids- og aktivitetsplanen.

For hver aktivitet skal der være en beskrivelse af aktiviteten i forhold til dennes indhold og forudsætninger, samt status eller resultater. Desuden skal der for aktiviteten angives kriterium for succesfuld afslutning af de enkelte aktiviteter samt dato for opfyldelse heraf. Bemærk, at visse aktiviteter i pkt. 10.5.2-10.5.4, og pkt. 10.6 har fast definerede frister.

Tids- og aktivitetsplanen skal endvidere indeholde oplysninger om den personalemæssige ressourceindsats for hver aktivitet med angivelse af forventet tidsforbrug.

Fristerne for de bodsbelagte aktiviteter vedrørende aflevering af dokumentation for dispositionsret over færgerne og for Driftsstart kan ikke fraviges.

Det er generelt gældende, at udskydelse af aktiviteter kun kan ske med Transport- og Bygningsministeriets forudgående godkendelse og alene såfremt der foreligger en saglig begrundelse. Udskydelse af aktiviteter kan endvidere alene ske, såfremt det ikke bringer rettidig Driftsstart i fare. Aftale om fremrykkelse af aktiviteter kan være nødvendig i forbindelse med udskydelse af andre aktiviteter.

#### 10.5.2 Tids- og Aktivitetsplan Version 1

Tids- og Aktivitetsplan Version 1, der indgår i Kontraktens bilag 5, som indeholder Operatørens tilbud, gælder for Forberedelsesperioden, indtil de efterfølgende versioner træder i kraft.

Tids- og Aktivitetsplan Version 1 skal indeholde datoer for de i pkt. 10.6 angivne aktiviteter. Der skal angives begrundelse for aktiviteternes placering og oplysninger om de nævnte aktiviteter.

Endvidere bør der i planen angives tidspunkter for gennemførelse af øvrige hovedaktiviteter inden for de emneområder, som Operatøren anser for væsentlige for forberedelse af færgebetjeningen og rettidig Driftsstart. Indholdet af øvrige hovedaktiviteter beskrives på et overordnet niveau.

#### 10.5.3 Tids- og Aktivitetsplan Version 2

Operatøren skal senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelse aflevere et udkast til Tids- og Aktivitetsplan Version 2 til Transport- og Bygningsministeriet.

...

Tids- og Aktivitetsplan Version 2 detaljerer tids- og aktivitetsplanen til et niveau svarende til, at ingen aktiviteter er længere end 1 måned.

#### 10.5.4 Tids- og Aktivitetsplan Version 3

Senest 8 måneder før Driftsstart fremsender Operatøren et udkast til Tids- og Aktivitetsplan Version 3 til Transport- og Bygningsministeriet. Tids- og Aktivitetsplan Version 3 skal detaljeres til et niveau svarende til, at ingen aktiviteter er længere end 1 uge.

...

#### 10.6 Aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen

Som minimum skal de i Tabel 11 anførte aktiviteter være en del af tids- og aktivitetsplanerne. Aktiviteterne er overordnet inddelt i følgende emner:

1. Planlægning
2. Sejlplan, takster, befordringsbestemmelser, billetsalg og -booking
3. Færger
4. Havne
5. Organisation og uddannelse
6. Administrative systemer, rapportering og koordination

...

Tabel 11 | Minimumskrav til aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen

Nr.	Aktivitet
...	...
4.	Havne
...	...
4.1.1	Fyldestgørende og detaljeret plan for eventuelle havneombygninger skal forelægges Transport- og Bygningsministeriet senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelse
...	...

”

...

Af Appendiks 2 til Ydelsesspecifikationen, om bygninger på Rønne Havn fremgår bl.a.:

#### 6 Anvendelse

...

Operatørens opmærksomhed henledes særligt på, at det følger af Grundlejekontrakten, at der ikke må indrettes eller drives butikker for detailhandel på Grunden. Operatørens opmærksomhed henledes endvidere på, at Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 59 og er beliggende i det i lokalplanen udpegede område D, som ifølge lokalplanens § 3.4 kun må anvendes til "færgeterminal og tilhørende funktioner, herunder administration, kiosk og lager, samt til offentlige, havneorienterede formål". Operatøren er forpligtet til at overholde og respektere nævnte bestemmelser som en integreret del af Appendikset.

...

17 Brugsrettens overgang til andre.

...

Som anført i pkt. 2 har Operatøren ikke option til at fravælge at indgå Appendikset og de hermed forbundne rettigheder og forpligtelser. Såfremt Operatøren i praksis undlader at anvende Bygningerne eller dele heraf i forbindelse med færgedriften, er Operatøren berettiget til at fremsende skriftlig anmodning til Transport- og Bygningsministeriet med forslag til anvendelse af Bygningerne eller de dele heraf, der står ubenyttede hen, inden for rammerne af Appendikset, lokalplanen, Grundlejekontrakten samt øvrige gældende rammer for området. Transport- og Bygningsministeriet tager herefter stilling til, hvorvidt den foreslåede anvendelse kan godkendes samt de nærmere vilkår herfor.

..."

...

I spørgsmål-/svar fasen blev der bl.a. stillet et spørgsmål 45. Af spørgsmål-/svardokumentet fremgår herom bl.a.:

"1. Er det korrekt forstået, at der ikke stilles krav om, at tilbudsgiver har dispositionsret over færgerne ved afgivelse af tilbud?

2. Skal Tilbudsgiver ved aflevering af tilbud dokumentere dispositionsret, råderet eller lignende i forhold til tonnage, som indgår i løsnings beskrivelsen?

Der stilles ikke krav om, at tilbudsgiver på tidspunktet for afgivelse af tilbud har dispositionsret/råderet over de færger, der indgår i tilbudsgiverens tilbud.

På tidspunktet for afgivelse af tilbud er det således ikke et krav, at tilbudsgiver fremlægger dokumentation for faktisk eller retlig rådighed over de færger, der indgår i tilbudsgiverens tilbud.

Derimod skal tilbudsgiver være opmærksom på, at tilbudsgivers tilbud skal indeholde en række oplysninger om hver enkelt af de færger, der indgår i tilbudsgiverens tilbud, jf. nærmere tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, litra a-s under punktet "Oplysninger om færger". Tilbudsgiver er

bundet af disse oplysninger, idet tilbudsgiveren ikke uden Transport- og Bygningsministeriets godkendelse kan ændre tonnage, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. s.s.

Dernæst er det et krav, at tilbudsgiveren/Operatøren senest 15 kalenderdage efter kontraktunderskrift over for Transport- og Bygningsministeriet dokumenterer, at Operatøren råder over de færger, der indgår i Operatørens tilbud, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6 og aktivitet nr. 3.1.1 i tabel u. Formålet hermed er bl.a. at give tilbudsgiver mulighed for i sit tilbud at benytte nybygning, som tilbudsgiver på tidspunktet for afgivelse af tilbud alene har indgået betinget nybygningskontrakt om.”

Som tidligere anført havde ministeriet ved tilbudsfristens udløb den 18. april 2016 modtaget tilbud fra Danske Færger og fra Mols-Linien.

Af tilbuddet fra Mols-Linien fremgår blandt andet, at det indeholder anvendelse af en hurtigfærge (Incat 112 m) til ruten Rønne–Ystad, en mindre hurtigfærge (Incat 91 m) ligeledes til ruten Rønne–Ystad, en konventionel færge (RoPax-færge) til ruten Rønne–Køge og en erstatningsfærge (dvs. en reservefærge), der kan bruges på begge ruter. Det fremgår videre, at der skal ske ombygning af de to hurtigfærger, og at hurtigfærgen Incat 112 m i dag sejler på ruten Aarhus–Odden, mens hurtigfærgen Incat 91 m i dag sejler på ruterne Aarhus–Odden og Ebeltoft–Odden. Endvidere fremgår det, at RoPax-færgen er en nybygning, og at erstatningsfærgen skal ombygges.

Af tilbuddet fremgår yderligere:

” ...

Vi skal hermed erklære, at vi nøje har gennemgået og sat os grundigt ind i kontraktens krav og ydelsesspecifikationen, og at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakten og ydelsesspecifikationen, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden.

...

Løsningsbeskrivelse

A. Rutestruktur, kapacitet og sejlplan

Rønne – Køge:

Der indsættes en nybygget RoPax-færge med 1.500 høje dækmeter på Rønne – Køge, som vil afgå fra Rønne kl. 17:00 alle dage hele året. Færgen vil ankomme til Køge kl. 22:30 og afgå igen kl. 00:30 med ankomst til Rønne kl. 06:00.

...

Rønne – Ystad:

Der indsættes en Incat 112m hurtigfærge på Rønne – Ystad, [...]

Incat 112m vil have en kapacitet på i alt 396 personbilsenheder og på afgang, hvor 300 høje dækmetre benyttes til godstransport, kan der være 301 personbilsenheder. Der vil være en passagerkapacitet på 1.177 passagerer.

På højkapacitetsdage vil der yderligere blive indsat en Incat 91m, som vil sejle 2 dobbeltture.

På maksimumkapacitetsdage vil Incat 91m sejle 4 dobbeltture.

Incat 91m har en kapacitet på 220 personbilsenheder og en passagerkapacitet på 780 passagerer.

...

B. Oplysninger om færger

...

Hurtigfærgen Incat 112m vil efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart blive tilpasset/ombygget, så den efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav

Hurtigfærgen Incat 91m vil efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart blive tilpasset/ombygget, så den efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav

...

Erstatningsfærge

...

Efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart, vil færgen blive tilpasset/ombygget, så den efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav.

...

C. Tids- og Aktivitetsplan Version 1

Tilbudsgiver har udarbejdet en Tids- og Aktivitetsplan Version 1, som vedlægges som bilag F, side 1 - side 11.

Tilbudsgiver har et moderne eksisterende booking- og salgssystem, som med mindre tilpasninger kan håndtere færgebetjeningen til Bornholm.

Tilbudsgiver opererer allerede hurtigfærger i dansk farvand, og tilbudsgiver er meget erfaren i alle de forberedelser, sejlads med hurtigfærger kræver. Frem til 2011 opererede Mols-Linien to RoPax færger mellem Aarhus og Kalundborg og Mols-Linien har beholdt ekspertisen i organisationen for denne form for rederidrift



Tilbudsgivers kompetente medlemmer af teknisk og økonomisk afdeling har allerede forud for tilbudsgivningen besøgt havnene i Køge, Rønne og Ystad. Der er allerede udarbejdet forhåndsplaner for ombygninger af de to hurtigfærgelejer i Rønne og Ystad, så de kan besejles af Incat hurtigfærger samt af erstatningsfærgen. Tilsvarende er det konstateret, at havnelejet til Rønne – Køge-færgen skal tilpasses i Rønne Havn, mens havneforholdene i Køge kun kræver meget begrænsede tilpasninger. Der er ingen af de planlagte ombygninger, der begrænser adgangen til havnelejerne for andre operatører.

Tilbudsgivers organisation og administrative systemer er i vidt omfang allerede nu forberedt til også at kunne håndtere alle opgaver i forbindelse med færgebetjeningen af Bornholm.

...

NB: Hvis Ministeriet ønsker det kan Tilbudsgiver efterfølgende fremsende alle skibstegninger i stort format (det sædvanlige format for skibstegninger).”

Af den vedlagte principsejlsplan og kapacitet med incat 112m og incat 91m, Rønne – Ystad fremgår for ”Mellemkapacitetsdage Incat 112m” bl.a.:

”Mellemkapacitetsdage - Incat 112m

...

Fartplan	Afgang	Ankomst
...	...	...
Rønne	22:30	23:50
Ystad	00:20	01:40

...

Højkapacitetsdage - Incat 112m

...

Fartplan	Afgang	Ankomst
...	...	...
Rønne	22:30	23:50
Ystad	00:20	01:40

...

Maxkapacitetsdage - Incat 112m

...

Fartplan	Afgang	Ankomst
...	...	...
Rønne	22:30	23:50
Ystad	00:20	01:40

...”

...

Af den vedlagte ”Oplysninger om nybygget RoPax” fremgår bl.a.:

”

a.	...	...
...	...	...
p.	Maksimal hastighed	18,5 knob
q.	Forventet servicehastighed i normal drift	17,5 knob
...	...	...

”

Af det vedlagte ”Letter of Compliance” for Incat 112m fremgår bl.a.:

”

...

5.1.9.1 The vessel is designed, equipped and approved for navigation in wave heights of up to 3,5 meters at a speed to fulfill the Crossing Time required. By interpolating the form given by DNV (Appendix D, page 5) a speed of 36 knots is approved at 3.5 meter significant wave height.

...

Af det vedlagte “Appendix to Clasification Certificate” fremgår bl.a.:

”

”Highest Allowable Speed (knots)	Significant Wave Height. (meters)
...	...
39	2.5-3.0
33	3.0-4.0
...	...

”

Af den vedlagte Tids- og Aktivitetsplan Version 1 fremgår bl.a.:

”

Nr.	Start	Dead line	Aktivitet	Kommentar/Kriterium	Forventet tidsforbrug	Ansvar
...	...	...	...	...	...	...
3.			Færger			
3.1.			Generelt			
			Pkt. 3.1.2 – 3.1.5. og pkt. 3.1.7 – 3.1.8 tidsmæssige placering er fastlagt jf. Tilbudsgivers			

			tidligere erfaringer samt hvilken rækkefølge, der er hensigtsmæssig for rettidig driftsstart samt under hensyntagen til de fast definerede frister i Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6.			
...	...	...	...	...	...	...
4.			Havne			
4.1.			Generelt			
			Pkt. 4.1.3 tidsmæssige placering er fastlagt af de foreløbige planer som er forudgående afstemt med de relevante havnemyndigheder, som tilbudsgiver har afholdt forudgående møder med i forbindelse med tilbudsudarbejdelsen. Øvrige aktiviteter er defineret af Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6.			
...	...	...	...	...	...	...
5.			Organisation og uddannelse			
			Pkt. 5.1 – 5.4.4 tidsmæssige placering er fastlagt jf. Tilbudsgivers tidligere erfaringer og vil blive uddybet og yderligere specificeret i version 2			
...	...	...	...	...	...	...

”

Med Mols-Liniens tilbud fulgte som bilag tegninger for Generalarrangementsplan og stuvningsplan for Incat 112 m og Generalarrangementsplan

og stuvningsplan for Incat 91 m. Ministeriet anmodede den 26. april 2016 Mols-Linien om en kopi af bilagene i stort format. Ministeriet modtog disse den 28. april 2016. Bilagene var dateret og indeholdt en række revisionsdatoer, idet den seneste anførte revisionsdato er den 22. marts 2016.

Ministeriets evaluering af tilbuddene rettede sig som følge af tildelingskriteriet primært mod den tilbudte procentsats og mod, om tilbuddene opfyldte udbudsmaterialets mindstekrav og i øvrigt var konditionsmæssige. Til vurderingen heraf var ministeriet bistået af OSK ShipTech A/S for så vidt angår den skibstekniske evaluering og af Kammeradvokaten for så vidt angår vurdering af konditionsmæssigheden af de indkomne tilbud.

Af den skibsteknisk evaluering af 4. maj 2016 udarbejdet af OSK ShipTech A/S fremgår bl.a.:

## ”2. Sammenfatning

### 2.1. Vurdering om tilbud er konditionsmæssige

...

Begge tilbudsgivere bekræfter en overfartstid på 80 min. og der er ikke med baggrund i de oplyste farter og effekter fundet grund til at betvivle der tilbudte færger kan opfylde dette. Hurtigfærgernes sejlplaner arbejder for begge tilbudsgivere med en turn-around tid i havn (i f.eks. Ystad) på 40 min.

Et vogndæksarrangement der lastes og losses over agterenden er mere tidskrævende og den turn-around tid der er forudsat i sejlplanerne, vil derfor være en større udfordring for Mols-Linien end for Danske Færger.

Turn-around tiden på 40 min på en max.-kapacitetsdag vurderes som stram for et vogndæksarrangement der lastes og losses over agterenden, men anses dog ikke som urealistisk med en effektiv logistik i havnene.

...

## 3. Skibsteknisk vurdering af indkomne tilbud

### 3.1 Oplysninger om færger

...

Mols-Liniens tilbudte hurtigfærger kræver installation af ekstra truster kapacitet i forskibet for at tilgodeses de specificerede manøvreegenskaber. Denne installation er i tilbuddet forudsat udført ved [undtaget fra aktindsigt] og giver ikke anledning til skibstekniske overvejelser for nuværende.

På grund af Mols-Liniens tilbud havde vedlagt utydelige arrangementsplaner, er der blevet udbedt samme tegninger i større skala af de tilbudte hurtigfærger. Dette er for at sikre at personbilskapacitet og kapacitet af høje lanemeter er som forudsat/oplyst af Mols-Linien.

Baseret på gennemgang af disse tegninger oplyses følgende kapacitet for den store hurtigfærge på Bilag D, Side 3C: 301 biler, 16 lastbiler.

I Bilag D, side 2, pkt n oplyses ”når 300 lanemeter benyttes som Høje Dækmeter er den resterende kapacitet 301 personbilsenheder”. Idet den plads der er sat af til 301 biler forudsættes som angivet på tegningen, er de resterende Høje Dækmeter kontrolmålt på tegning for at verificere de oplyste 300 Høje Dæksmeter. Kontrolmåling viser at der i henhold til tegning er 285 Høje Dæksmeter når der er 301 biler ombord, mod de oplyste 300 m på Bilag D, side 2.

Når bil nr. 189, 200, 274 og 284 vist Bilag D, Side 3C antages fjernet opnås 303 Høje Lanemeter. Den store hurtigfærges kapacitet er derfor over 300 Høje Lanemeter, kombineret med 297 personbilsenheder (301 biler – 4 biler).

De oplyste 567 m Høje Dæksmeter er ikke kontrolleret, idet de vurderes af mere teoretisk karakter. Af hensyn til den mest driftsøkonomiske sejlads af hurtigfærgerne, skal tung last lastes længst muligt fremme, hvorfor den agterste del af vogndækket ikke vil blive brugt i praksis til tung og høj last andet end i forbindelse med lastning og losning. Under overfart vil lastbiler og busser være lastet fremme.

Længde af biler for 4.50 m, inkl. afstand mellem biler.

For vurdering af Mols-Liniens samlede kapacitet per dag i forhold til minimumskrav til kapacitet og frekvens op gjort per dag, per retning, jævnfør Ydelsesspecifikationen, Tabel 2, bør følgende værdier derfor ligge til grund for hurtigfærgerne der tilbydes af Miols-Linien:

	Passagerer	Personbiler	Høje Dækmeter	Lastbiler/busser
<b>Stor Hurtigfærge</b>				
Max Pass., Max. Biler, 0 benyttede Høje Dm	1177	396	-	-
Max. Pass., Biler, 300 benyttede Høje Dm	1177	297	300 m**)	16
<b>Lille Hurtigfærge</b>	780	218*)	56m	4

\*) 224 biler oplyst på Bilag D, side 8B, men heraf er der 6 små biler der ikke opfylder kriterie til størrelse. Bilag D, side 7 oplyser 220 biler.

\*\*) Kontrolmåling viser at Høje Dæksmeter er 285 m når der er 301 biler ombord, mod de oplyste 300 m. Uanset denne variation i Høje Dæksmeter, er den reelle kapacitet 16 lastbiler kombineret med 301 biler. Det specificerede minimumskrav til Høje Dæksmeter på 300 m

opfyldes dog stadig på en enkelt tur da der i den situation vil være 297 personbilsenheder ombord.

For minimumskrav til kapacitet og frekvens, se i øvrigt afsnit 3.3.

Begge tilbudsgivere tilbyder to hurtigfærger; en større godsbærende samt en mindre der ikke forudsættes godsbærende i den aktuelle fartplan.

Begge de tilbudte mindre hurtigfærger vil ved idriftsættelse opfylde krav til hjullaster og vil inden for deres frihøjde begrænsninger kunne medtage tungere/højere køretøjer. Mols-Liniens lille hurtigfærge skal dog forstærkes for at kunne opfylde krav til hjullaster, hvilket vil være naturligt at de foretager [undtaget fra aktindsigt] og installation af ekstra truster kapacitet, som nævnt ovenfor.

...

### 3.2 Tids- og Aktivitetsplaner

Oversigt over hvilke informationer der er modtaget i de enkelte tilbud er vedlagt i Bilag 2.

Tids- og Aktivitetsplaner følger den krævede struktur, men afviger i detaljeringsgrad og form med hensyn til begrundelse for placering af de enkelte aktiviteter (med henvisning Q&A Notat nr. 60).

Med baggrund i gennemgang af tilbud vurderes det at begge tilbudsgivere har leveret informationer og dokumentation om færgerne der er dækkende og i henhold til Tilbudsgrundlag, pkt. 6.2.3c - Tids- og Aktivitetsplan ver. 1.

Det havde dog været ønskeligt, at Mols-Linien havde begrundet placering af aktiviteterne bedre og dermed løftet Tids- og Aktivitetsplanen til en detaljeringsgrad der bedre reflekterer det nødvendige og væsentlige ny- og ombygningsprogram i forberedelsesperioden.

Ligeledes ville der have været ønskeligt at Danske færgers Tids- og Aktivitetsplan i større grad have begrundet placering af aktiviteterne, herunder f.eks. mere entydigt redegjort for hvorfor nogle aktiviteter er markeret med 'N/A' og ikke termin sat. Da der er tale om den aktuelle operatør der tilbyder nuværende tonnage, er det dog ikke ud fra et skibsteknisk synspunkt blevet vurderet som en hindring i den videre vurdering.

Minimumskrav til Tids- og Aktivitetsplan, ver. 1, vurderes derfor overholdt af begge tilbudsgivere.

...

Ombygget Reservefærge:

Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan, ver. 1 beskriver følgende milepæle:

- Effektiv kontrakt og detaljeret projektplan: 13/07-2016
- Ankomst til værft: 01/04-2018
- Leveringsdato: 01/08-2018
- Ankomst Rønne: 15/8-2018
- Ombygningsperiode på værft: 4 måneder

Den aktuelle tidsplan for ombygningen vurderes til i mindre grad at ligge på den tidskritiske linie for projektet. Hvorvidt ombygning kan foretages på 4 måneder, som antaget af Mols-Linien, er ikke muligt at vurdere baseret på det præsenterede materiale, men det vil være helt afhængig af ombygningens omfang, skibets vedligeholdelsesstand, det foregående godkendelses- og design arbejde. En detaljeret projektplan for dette yderst vigtige forberedende arbejde, herunder udbudsproces, udvælgelse af værft, etc. er nødvendigt for at vurdere om tiden på værft er tilstrækkelig eller eventuelt bør gøres længere og have en planmæssig aflevering der levner mere margin mod kontraktuel idriftsættelse.

Dette forberedende arbejde er ikke dokumenteret i Tids og Aktivitetsplanen.

Alt i alt vurderes tidsplan dog som mulig, men sårbar på grund af de konsekvenser og usikkerheder ombygninger der altid er når en ældre passagerfærge skal ombygges og godkendes af danske og svenske myndigheder.

En effektiv opstart af ombygningsprojektet vil medføre mere robusthed i planen.

...

### 3.3 Minimumskrav til kapacitet og frekvens

Sejlplaner fra den aktuelle operatør har ikke givet anledning til kommentarer og opfylder det specificerede.

For Mols-Liniens vedkommende er sejlplaner vedlagt i Bilag A (Rønne – Køge) og Bilag B (Rønne -Ystad).

Den konventionelle færge der tilbydes mellem Rønne og Køge vil opfylde sejlplanens minimums kapacitetskrav samt krav til afgang og ankomsttidspunkter, ligesom det bekræftes at nybygning vil efterleve alle udbudsmaterialets krav. Den tilbudte konventionelle færge og sejlplan for denne, giver derfor ikke anledning til skibstekniske kommentarer.

Jævnfør Bilag B opfylder sejlplanerne for hurtigfærgerne på Rønne-Ystad Ydelsesspecifikationen, afsnit 1.2 – 1.3 med hensyn til mini-

mumskapacitets og afgang og ankomsttidspunkter, idet det noteres at det generelt er passagerkapaciteten der er tættest på minimumskravet. Der er på alle typer dage rigelig margin på kapacitet af personsbilenheder i forhold til specificerede minimumskrav.

De kapacitetsdagetyper der er forudsat i Mols-Liniens tilbud svarer til det specificerede i Ydelsesspecifikationen, afsnit 1.2, tabel 1.

De enkelte hurtigfærgers kapaciteter er ud fra den dokumentation der er tilgængelig i tilbuddene blevet kontrolleret som nævnt i afsnit 3.1, hvilket har givet anledning til korrigerede tal for personsbilenheder.

Minimumskrav til kapacitet og frekvens er efterfølgende kontrolleret om de stadig er opfyldt, jævnfør Ydelsesspecifikationen, afsnit 1.2 – 1.3 og fremgår af nedenstående oversigt.

Korrigeret antal personsbilenheder	Mols-Linien (som oplyst)	Antal enkelt ture i fartplan	Stor Hurtigfærge	Lille Hurtigfærge	Korrigeret tal	Minimum krav
Afv. På bilkapacitet			-4	-2	-6	
Min.-kapacitetsdage	998				986	400
Stor Hurtigfærge		3	-12			
Lille Hurtigfærge		-		-		
Lavkapacitetsdage	998				986	600
Stor Hurtigfærge		3	-12			
Lille Hurtigfærge		-		-		
Mellempacitetsdage	1790				1770	1000
Stor Hurtigfærge		5	-20			
Lille Hurtigfærge		-		-		
Højkapacitetsdage	2230				2206	1500
Stor Hurtigfærge		5	-20			
Lille Hurtigfærge		2		-4		
Max.-kapacitetsdage	2970				2642	2200
Stor Hurtigfærge		5	-20			
Lille Hurtigfærge		4		-8		

Den aktuelle fartplan opfylder dermed med rigelig margin minimumskravet til personbilenheder efter korrektion af kapaciteten på de enkelte hurtigfærger.

Certifikater for Mols-Liniens hurtigfærger dokumenterer tilladelige passagerer, på henholdsvis 1177 og 780 for den store og den lille hurtigfærge. Det er disse passagerantal der ligger til grund for sejlplanerne. Mols-Liniens sejlplaner opfylder dermed også med hensyn til passagerkapacitet på alle kapacitetsdagetyper, dog med lille margin på en maksimumkapacitetsdag.

Krav til Høje Dækmetre er opfyldt, idet der henvises til afsnit 3.1 ovenfor.



Afsejlingstidspunkter opfylder kriterier jævnfør Ydelsesspecifikationen, afsnit 1.2 – 1.3.

Begge tilbudsgivere bekræfter en overfartstid på 80 min. Og der er ikke med baggrund i de oplyste farter og effekter fundet grund til at betvivle der tilbudte færger kan opfylde dette. Hurtigfærgernes sejlplaner arbejder for begge tilbudsgivere med en turn-around tid i havn (f.eks. Ystad) på 40 min.

Her er der en konceptuel forskel mellem de to løsninger, hvor Danske Færger tilbyder (eksisterende) færger der har et drive-through vogndæksarrangement, mens Mols-Linien tilbyder færger der laster og losses over agterenden.

Et vogndæksarrangement der lastes og losses over agterenden er mere tidskrævende og den turn-around tid der er forudsat i sejlplanen, vil derfor være en større udfordring for Mols-Linien end det er idag. Turn-around tiden på 40 min. På en max.-kapacitetsdag vurderes som stram for et vogndæks arrangement der lastes og losses over agterenden, men anses dog ikke som urealistisk med en effektiv logistik i havnene.

Med baggrund i ovennævnte vurderinger, opfylder begge tilbudte løsninger Ydelsesspecifikationen, afsnit 1.2 – 1.3 med hensyn til kapacitet, frekvens samt afgang og ankomsttidspunkter.”

Af den vurdering af konditionsmæssigheden af de indkomne tilbud, der blev udarbejdet af Kammeradvokaten, fremgår bl.a.:

”Det må vurderes, at der er en risiko for, at det i forbindelse med en eventuel klagesag for Klagenævnet for Udbud vil kunne blive gjort gældende, at den i Mols-Linien A/S’ tilbud indeholdte Tids- og Aktivitetsplan Version 1 ikke opfylder de ovenfor nævnte krav. Bl.a. vil det kunne blive gjort gældende, at Tids- og Aktivitetsplan Version 1 ikke indeholder en begrundelse for aktiviteternes placering”

Ministeriet meddelte ved brev af 10. maj 2016 Danske Færger, at Mols-Linien havde afgivet ”det økonomisk mest fordelagtige tilbud”.

Den 20. maj 2016 indgav Danske Færger som tidligere nævnt klage over ministeriets tildelingsbeslutning og indhentede i forlængelse heraf erklæring fra egen skibstekniske rådgiver, Knud E. Hansen A/S.

Af erklæring af 27. maj 2016 fra Knud E. Hansen A/S fremgår bl.a.:

”1 LEVERINGSTID FOR NYBYGNING

Den angivne leveringstid for den nybyggede RoPax-færgе anses for meget stram, hvilket medfører risici for forsinkelser.

De værfter i Europa som bygger RoPAX-færger i denne størrelse er belagt. Redere kigger derfor nu på nye muligheder, og nye spillere i dette marked vil sikkert bede om længere leveringstid.

Tidsplanen for en nybygning ser meget kritisk ud, da der altid i projekter af denne størrelse vil opstå uforudsete begivenheder, så som:

- at klasse- og myndighedsgodkendelser tager længere tid end beregnet
- at underleverandører ikke overholder leveringstid af komponenter, pga. travlhed eller betalingsstandsning
- at der opstår problemer med finansieringen
- at afprøvning af færgelejer, træning af besætning, endelig godkendelse hos klasse og myndigheder tager længere tid end beregnet.

Vi kan ud fra den oplyste tidsplan konstatere, at projektet på nuværende tidspunkt ikke er igennem projektfasen og at man endnu ikke er inde i designfasen. En projekt- og designfase for en RoPAX-nybygning af den pågældende størrelse vil erfaringsmæssigt tage op til 6 måneder. Henset til at Mols-Linien er på et meget tidligt stadie i projektet, er det vores vurdering, at tidsplanen ikke kan overholdes, og det bliver meget vanskeligt at levere RoPAX-nybygningen til tiden.

## 2 NØDVENDIGE FARTRESSOURCER FOR DE TILBUDTE HURTIGFÆRGER

Af Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2 og pkt. 5.1.9.1 følger, at hurtigfærger mellem Rønne og Ystad skal kunne sejle i bølgehøjder op til 3,5 meter med den fart, der kræves for at overholde den maksimale overfartstid på 80 minutter. Med baggrund i de fartrestriktioner, der er på ruten mellem Rønne og Ystad, jf. krav fra Transportstyrelsen og miljø-, kyst- og sejladsikkerhedsmæssig godkendelse, og den forventede vægtforøgelse, jf. nedenfor, og de eksisterende ruteprofiler for overfarten, er det vores vurdering, at den maksimale overfartstid på 80 minutter ikke kan overholdes.

Har den tilbudte 112 m. INCAT-hurtigfærgе de nødvendige fartressourcer til at efterleve Ydelsesspecifikationens krav til overfartstid (jf. pkt. 1.2) med baggrund i forøget vægt grundet installation af 2 stk. bovthrustere samt det nødvendige hjælpemaskineri for tilvejebringelse af energi til drift af disse? Dette bør også ses i kombination med den ovenfor nævnte fartrestriktion fra Transportstyrelsen.

Der er ikke i tilbuddet givet nogen informationer om kapaciteten på de nye bovthrustere og evt. installation af ekstra hjælpemaskineri. Derfor vil en vurdering af vægt og konsekvenser for den endelige fart være behæftet med nogen usikkerhed, men vægtforøgelsen skønnes til at være mindst 30 tons.

Med denne vægtforøgelse vil fartøjets fart blive reduceret med op til 0,5 knob.

Hvis den skønnede vægt bliver endnu større, vil tabet i fart blive tilsvarende større.

Har den tilbudte 91 m. INCAT-hurtigfærge de nødvendige fartressourcer til at efterleve Ydelsesspecifikationens krav til overfartstid (jf. pkt. 1.2) med baggrund i forøget vægt grundet installation af 2 stk. bovthrustere samt det nødvendige hjælpemaskineri for tilvejebringelse af energi til drift af disse? Herunder også installation af forstærkninger i skrog og vogndæk for opnåelse af tilstrækkelig akseltryk? Dette bør også ses i kombination med den ovenfor nævnte fartrestriktion fra Transportstyrelsen.

Der er ikke i tilbuddet givet nogen informationer om kapaciteten på de nye bovthrustere, evt. installation af ekstra hjælpemaskineri og omfanget af forstærkninger af vogndækket.

Derfor vil en vurdering af vægt og konsekvenser for den endelige fart være behæftet med nogen usikkerhed, men vægtforøgelsen skønnes til at være mindst 50 tons.

Med denne vægtforøgelse vil fartøjets fart blive reduceret med 0,6-0,7 knob.

Hvis den skønnede vægt bliver endnu større, vil tabet i fart blive tilsvarende større.

### 3 HAVNETID FOR HURTIGFÆRGER

Dokumentation for at de tilbudte INCAT-hurtigfærger kan efterleve en havnetid på 40 minutter savnes i Mols-Liniens tilbudsmateriale.

Med basis i erfaringer med laste-/lossetid, har vi erfaring for, at man med et tidsforbrug i gennemsnit på 3.4 sekunder for hver bil, der passerer rampen, vil have en havnetid liggende på et meget kritisk tidsniveau.

For INCAT112 er den til rådighed værende havnetid på 40 minutter – 2.400 sekunder for 396 biler, ud og ind, hvilket giver et gennemsnit på 3 sekunder pr bil.

Dette betyder at laste-/lossetiden på INCAT112 skal være 13% mere effektiv, hvilket vi anser for urealistisk at opnå.

Der findes forskellige computersimuleringsprogrammer på markedet, hvorved man kan synliggøre trafikflowet i forbindelse med skibes laste-/losseforløb. Vores erfaringer med disse programmer er, at de skal anses som vejledende og at kun praktiske forhold med varieret trafikssammensætning kan vise den rette laste-/lossetid. Uanset at Mols-Linien måtte henvise til computersimuleringer, der viser at havnetiden kan holdes på 40 minutter, kan disse ikke lægges til grund. Baseret på vores erfaring, mener vi ikke, at det kan lade sig gøre at overholde en havnetid på 40 minutter i praksis.

#### 4. FART FOR HURTIGFÆRGER I BØLGER

Ifølge Mols-Liniens tilbudsmateriale Bilag D, side 1B, vurderer tredjepart (Skibstegnestuen ApS) ved interpolering ud fra de i Bilag D, side 5, nævnte oplysninger, at INCAT 112 m. kan sejle 36 knob i 3,5 meter bølger.

Vi er ikke enige i at der kan foretages interpolering som gjort af Skibstegnestuen ApS på det foreliggende grundlag. Det må derfor lægges til grund, at skibet er konstrueret og godkendt til maksimalt at sejle 34 knob i 3,5 meter høje bølger.

Det vedlagte bilag (Mols-Liniens tilbudsmateriale Bilag D, side 5) er kopi fra DNV's regler for bygning af skibe. Denne tabel viser, hvilke bølgehøjder og farter skibet er konstrueret og godkendt til at operere i. Tabellen giver således ingen information om fartøjets evne til at opnå de viste farter.

Det vedlagte bilag (Mols-Liniens tilbudsmateriale Bilag D, side 5) viser at INCAT 112 strukturelt er designet til at sejle i:

- 2,0-3,0 m. bølger med en maksimal fart på 40 knob
- 3,0-4,0 m. bølger med en maksimal fart på 34 knob.

Det fremgår i øvrigt af det vedlagte bilag:

- at fartøjet ikke må medtage gods og passagerer !

Bilaget giver således ingen oplysninger om, hvilke bølger skibet kan sejle i, og hvilke farter skibet er i stand til at opnå, når det er i drift med passagerer og gods.

Bilaget giver således ikke oplysninger om hvilke kriterier, der skal til for at opnå godkendelse som passagerskib.

Ifølge Mols-Liniens tilbudsmateriale Bilag D, side 6B, vurderer tredjepart (Skibstegnestuen ApS) ved interpolering ud fra de i Bilag D, side 10, nævnte oplysninger, at INCAT 91 m kan sejle 36 knob i 3,5 meter bølger.

Vi er ikke enige i at der kan foretages interpolering som gjort af Skibstegnestuen ApS på det foreliggende grundlag. Det må derfor lægges til grund, at skibet er konstrueret og godkendt til maksimalt at sejle 33 knob i 3,5 meter høje bølger.

Det vedlagte bilag (Mols-Liniens tilbudsmateriale Bilag D, side 10) er også her en kopi fra DNV's regler for bygning af skibe. Denne tabel viser, hvilke bølgehøjder og farter skibet er konstrueret og godkendt til at operere i. Tabellen giver således ingen information om fartøjets evne til at opnå de viste farter. Det vedlagte bilag (Mols-Liniens tilbudsmateriale Bilag D, side 10) viser at INCAT 91 strukturelt er designet til at sejle i:

- 2,5-3,0 m. bølger med en maksimal fart på 39 knob
- 3,0-4,0 m. bølger med en maksimal fart på 33 knob

Bilaget giver ingen oplysninger om, hvilke farter skibet er i stand til at opnå, men konkluderer, at den maksimalt tilladelige fart ved mere end 3 meter høje bølger er 33 knob.

På basis af ovenstående er det vores vurdering at både INCAT 91 og INCAT 112 i bølgehøjder på over 3 meter, ikke kan overholde den maksimale overfartstid på 80 minutter henset til de fartrestriktioner, der er på ruten mellem Rønne og Ystad, jf. krav fra Transportstyrelsen og miljø-, kyst- og sejladsikkerhedsmæssig godkendelse og de eksisterende rute profiler for overfarten.

#### 5 MANGLENDE ELEVATOR

Ifølge Mols-Liniens tilbudsmateriale Bilag D, side 6B, nævnes det, at der er elevator om bord i INCAT 91 m. og at denne opfylder alle krav i Ydelsesspecifikationen (jf. pkt. 5.2.8).

Denne elevator fremgår dog IKKE af tegningerne i tilbudsmaterialets Bilag D side 8A, 8B og 8C.

I relation til INCAT 112 m. nævnes det i Mols-Liniens tilbudsmateriale, Bilag D, side 1B, at der er en elevator om bord. Denne elevator fremgår IKKE af tegningerne i tilbudsmaterialets Bilag D, side 3A. Det er således ikke tilstrækkeligt dokumenteret, at denne elevator findes.

## 6 FEJL I TILBUDSMATERIALET

Der er en fejl i "Letter of Compliance" i Mols-Liniens tilbudsmateriale, Bilag D, side 6B. I pkt. 5.1.9.1 i "Letter of Compliance" henvises til "Appendix D, page 5", men dette Appendix vedrører ikke INCAT 91 m., men derimod hurtigfærgeren INCAT 112 m. Der burde i stedet være henvist til "Appendix D, page 10" vedrørende hurtigfærgeren INCAT 91 m.

"Letter of Compliance" for hurtigfærgeren INCAT 91 m. er derfor fejlagtig. Det udgør ikke tilstrækkelig dokumentation for, at der eksempelvis er elevator på alle dæk INCAT91.

## 7 SERVICEFART FOR NYBYGGET ROPAX-FÆRGE

Af Mols-Liniens tilbudsmateriale Bilag C, side 2, fremgår det, at den nybyggede RoPAXfærge har en servicefart på 17,5 knob, hvilket under hensyntagen til tid for havneoperation i Køge, havnemanøvre i Rønne og Køge havn, fartreduktion grundet begrænset vandstand i Køge Bugt samt rutens længde, ikke anses som værende konditionsmæssigt i relation til opfyldelse af den tilbudte sejlplan, jf. Mols-Liniens tilbudsmateriale side 2.

## 8 SEJLADS MED T-FOIL

Som følge af kravet i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.8 har både INCAT 91 m. og INCAT 112 m. for at kunne opfylde anbefalingerne i ISO 2631 om at antallet af søsyge ikke må overstige 10%, formodentlig begge en indbygget T-foil for at forbedre passagerkomforten, når skibet sejler i bølger.

En T-foil er i princippet en flyvinge monteret på en svingbar arm, således at vingen er trukket ind i godt vejr, medens den ved bølger større end ca. 2 meter bliver aktiveret og nedsænket i vandet for at begrænse rulninger på skibet, og derved forbedre passagerkomforten.

Når T-foil'en er aktiv, dvs når skibet bevæger sig i bølgerne, arbejder flyvingen for at modvirke bevægelserne fra bølgerne.

Dette betyder, at der bliver en større modstand på skibet, da flyvingen bevæger sig gennem vandet, og det betyder en reduktion i skibets fartevne, som vi vurderer til at være 1,0-2,0 knob.

Farvandet mellem Rønne-Ystad har ofte bølger større end 2 m og med en fartreduktion af denne størrelse vil fartøjet få meget svært til overholde kravet til en overfartstid på maksimalt 80 minutter.

...

## 10 OMBYGNING AF ERSTATNINGSFÆRGE

I Mols-Liniens tilbudsmateriale Bilag E oplyses det, at erstatningsfærgen ombygges til 1200 passagerer (jf. pkt. 5.1.2), at 'upper deck' skal forstærkes (jf. pkt. 5.1.7.2) og at der skal indbygges bovthrusters (jf. pkt. 5.1.10.2). Dette betyder at ombygningen vil blive betragtet som 'major conversion' af klassemyndighederne under SOLAS-reglerne. Dertil kommer yderligere flagstatskrav.

Når skibe bliver ombygget/opgraderet, og det vurderes, at det har en væsentlig indflydelse på design og stabilitet, bliver ombygningen klassificeret som en såkaldt 'major conversion'.

Vi vurderer, at omfanget af den omfattende ombygning til 1200 passagerer og specielt forstærkningen af 'upper deck' vil betyde, at ombygningen vil blive klassificeret som 'major conversion'.

Ved en 'major conversion' skal ombygningen overholde alle relevante love og regler, der er gældende på ombygningstidspunktet. Det er ikke dokumenteret i Mols-Liniens tilbud, at man vil være i stand til at opfylde de love og regler, der gælder for en 'major conversion'.

Tidsplanen for ombygningen fremstår efter vores vurdering meget stram, og vi mener, at en 'major conversion'-ombygning ikke kan gennemføres inden for tidsplanen.”

Ministeriet indhentede i forlængelse heraf en udtalelse fra Mols-Linien og fra OSK ShipTech A/S.

Som ligeledes tidligere nævnt indgik ministeriet herefter kontrakt med Mols-Linien den 21. juni 2016.

Parterne har hver især fremlagt en række yderligere erklæringer og udtalelser, som ikke gengives nærmere her. Erklæringerne er hovedsagelig udarbejdet efter kontraktindgåelsen den 21. juni 2016.

Af ansøgning til Bornholms Regionskommune om udarbejdelse af et tillæg til lokalplan nr. 59 fremgår bl.a.:

”...

Der skiftes færgeoperatør til september 2018, hvor et nyt rederi er ansvarlig for færgetrafikken til og fra Bornholm. En forudsætning for at det ny rederi kan opfylde sine forpligtigelser er, at det er muligt at etablere de faciliteter de ny færger kræver.

Der er således behov for ny passager adgang til den ny færge, der er behov for tilkørselsrampe til et højere dæk, der skal være mulighed for anden bunker placering, og der skal etableres andre rampekonstruktioner til færgerne.

Disse forhold kan ikke umiddelbart udføres med tilladelse, og i overensstemmelse med lokal plan nr. 59.

Der er behov for en revidering, et tillæg til den nuværende lokalplan der gør det muligt at etablere de faciliteter der er en forudsætning for at ruten kan besejles som forudsat.

...”

### Parternes anbringender

Danske Færger har overordnet henvist til, at det følger af bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart, § 2, stk. 2, at ”udbud og indgåelse af aftaler skal ske uden forskelsbehandling”. Det følger videre af artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004, at ordregiverne skal kontrollere, at tilbuddene fra de udvalgte tilbudsgivere er i overensstemmelse med de regler og krav, der gælder for tilbuddene, og tildele kontrakten på grundlag af kriterierne i direktivets artikel 55 og 57. Det fremgår endeligt af Tilbudsgrundlaget, pkt. 6.2.3, at ”Tilbuddet skal beskrives og dokumenteres så fyldestgørende, at Transport- og Bygningsministeriet får et klart indtryk af Operatørens samlede ydelse og kan konstatere, om tilbuddet overholder kravene i Ydelsesspecifikationen”.

Hvor der som her udelukkende konkurreres på størrelsen af den tilbudte prisreduktion på de maksimale gennemsnitspriser, skulle alle minimumsbetingelserne i udbudsmaterialet, herunder Ydelsesspecifikationen, således være opfyldt, for at ministeriet kunne tildele kontrakten. Dette var - efter det, der er anført vedrørende de enkelte påstande - ikke tilfældet for tilbuddet fra Mols-Linien. Kontrakten er derfor uretmæssigt tildelt Mols-Linien.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har overordnet gjort gældende, at ministeriet har foretaget en grundig evaluering af Mols-Liniens tilbud og på det grundlag vurderet, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt.

Alle forhold i Mols-Liniens tilbud indikerer, at de stillede udbudskrav er opfyldt, og at Mols-Linien med sit tilbud kan løfte færgebetjeningen af Bornholm. Ingen af de forhold, der er og har været fremført af Danske Færger, har rejst tvivl om, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt.



Det følger af fast klagenævnspraksis om ordregivers undersøgelsespligt før 1. januar 2016, jf. bl.a. klagenævnets kendelse af 3. november 2014, Smart Home ApS mod Københavns Kommune, at det afgørende for, om et tilbud er ukonditionsmæssigt, alene er tilbuddets indhold sammenholdt med udbudsbetingelsernes mindstekrav, således som disse objektivt må forstås. Udgangspunktet er, at en ordregiver ikke har pligt til at kontrollere rigtigheden af de oplysninger, som fremgår af et tilbud, heller ikke en tilbudsgivers bekræftelse af, at et mindstekrav er overholdt. Udgangspunktet modificeres alene, hvis det er åbenbart, at oplysninger fra en tilbudsgiver er forkerte, eller hvis ordregiveren efter tilbudsevalueringen, men inden kontraktindgåelse, bliver opmærksom på forhold, der rejser begrundet tvivl om, hvorvidt et tilbud er konditionsmæssigt. Konditionsmæssigheden skal derimod ikke vurderes på grundlag af oplysninger, der er fremkommet efter kontraktindgåelsen, jf. bl.a. Højesterets dom af 10. februar 2004, Skjorte-grossisten A/S mod Post Danmark A/S (U 2004.1294 H).

Det tidligere forsyningsvirksomhedsdirektiv indeholdt ikke regler om ordregivers undersøgelsespligt, mens det i det nugældende forsyningsvirksomhedsdirektiv (direktiv 2014/25/EU, implementeret ved bekendtgørelse nr. 1624/2015) er fastsat i artikel 82, stk. 4, at ”I tvivlstilfælde kontrollerer ordregivende enheder effektivt nøjagtigheden af oplysninger og dokumentation indgivet af tilbudsgiverne.” En tilsvarende bestemmelse er fastsat i 2014-udbudsdirektivets artikel 67, stk. 4.

Udbudslovens § 159 indeholder desuden en bestemmelse om, at en ordregiver alene kan tildele kontrakten, hvis ordregiveren har verificeret visse nærmere angivne forhold, og i § 164 en bestemmelse om, at ordregiveren i tvivlstilfælde skal foretage en effektiv kontrol af oplysningerne og dokumentationen i tilbuddet. Af forarbejderne til § 159 fremgår bl.a., at ”Der påhviler ikke ordregiveren en generel pligt til at undersøge rigtigheden af oplysningerne i de afgivne tilbud. Alene i de situationer, hvor der er tvivl om, hvorvidt ansøgeren eller tilbudsgiveren opfylder de krav, der er fastsat i udbudsbekendtgørelsen og i det øvrige udbudsmateriale, har ordregiveren en pligt til at foretage en effektiv kontrol af nøjagtigheden af de oplysninger og den dokumentation, som ansøgeren eller tilbudsgiveren har indsendt”. Af forarbejderne til § 164 fremgår, at ”I modsætning til gældende praksis fra Klagenævnet for Udbud har ordregiver i henhold til § 164 pligt til at un-

dersøge rigtigheden af oplysninger, som fremgår af et tilbud, hvis der er tvivl om rigtigheden af oplysningerne.”

Ministeriet har i det konkrete udbud fastsat detaljerede krav til indholdet af tilbudsgivernes tilbud, jf. bl.a. Tilbudsgrundlaget pkt. 6.2.1. Det helt centrale i forhold til niveauet og omfanget af de oplysninger, ministeriet har anmodet tilbudsgiverne om, er, at ministeriet med tilbuddene får så fyldestgørende oplysninger om tilbudsgivernes tilrettelæggelse af færgebetjeningen af Bornholm, at det anses for sandsynligt, at den enkelte tilbudsgiver kan løfte færgebetjeningen.

Den undersøgelse, ministeriet har foretaget af tilbuddene, er i overensstemmelse med klagenævnets faste praksis om ordregivers undersøgelsespligt og i fuld overensstemmelse med de krav, som ministeriet selv har opstillet herom i Tilbudsgrundlaget. Ministeriet har yderligere punkt for punkt forholdt sig til de synspunkter, som Danske Færger og deres rådgivere er fremkommet med, og har herunder punkt for punkt tilbagevist de anførte kritikpunkter.

Efter ministeriets indgåelse af kontrakt med Mols-Linien har Danske Færger fremlagt en række yderligere notater fra sine tekniske rådgivere, som ligeledes punkt for punkt er blevet tilbagevist af ministeriet, hvilket kun har bestyrket ministeriet i, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt.

Hvis der efter kontraktindgåelsen måtte opstå spørgsmål om, hvorvidt Mols-Linien opfylder kravene i udbudsmaterialet, er dette alene et kontraktmæssigt spørgsmål mellem ministeriet og Mols-Linien – og dermed et spørgsmål, der falder uden for rammerne af denne klagesag. Det er dog ministeriets opfattelse, at der heller ikke efter indgåelse af kontrakt er skabt eller foreligger en begrundet tvivl om, hvorvidt Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt.

### Ad påstand 1

Danske Færger har anført, at det af Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, fremgår, at tilbuddene skulle indeholde bl.a. ”Generalarrangementsplan og stuvningsplan”, og at tilbuddet skulle beskrives og dokumenteres så fyldestgørende, at ministeriet fik et klart indtryk af operatørens samlede ydelse og kunne konstatere, om indkomne tilbud overholdt kravene i Ydelsesspecifi-

kationen. Mols-Liniens tilbud indeholdt tegninger over generalarrange-mentsplan og stuvningsplan for hurtigfærger. De planer, der var vedlagt tilbuddet, var imidlertid efter bl.a. vurderingen foretaget af OSK ShipTech så utydelige, at ministeriet havde ”brug for at se” tegningerne i stort format for at konstatere, om kravene var opfyldt. Mols-Liniens tilbud opfyldte dermed ikke mindstekravene i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, hvorfor Mols-Liniens oprindelige tilbud ikke var konditionsmæssigt. Dette understøttes af, at det i forbindelse med OSK ShipTechs optælling af Høje Dækmetre og Personbilenheder på tegningerne viste sig, at det antal Høje Dækmetre og Personbilenheder, der var anført i Mols-Liniens tilbudstekst, ikke svarede til det antal Høje Dækmetre og Personbilenheder, der fremkom ved en gennemgang af tegningerne. Ministeriet har derfor handlet i strid med forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tillade Mols-Linien A/S at forbedre det afgivne tilbud ved at eftersende nødvendige tegninger i et større format efter tilbudsfristens udløb og herefter tildele kontrakten til Mols-Linien. Betingelserne i § 12 i (den nu ophævede) bekendtgørelse nr. 712 af 15. juni 2011, stk. 3, var ikke opfyldt, da de manglende tegninger rent faktisk havde betydning for evalueringen. Heller ikke EU domstolens dom af 10. oktober 2013 i sag C-336/12, Ministeriet for Forskning, Innovation og Videregående Uddannelser mod Manova, kan berettige til indhentningen, fordi disse tegninger ikke er af den karakter, som omhandlet i dommen, særligt fordi de vedrørte den tilbudte ydelse og ikke tilbudsgiveren. Det fremgik desuden af udbudsmaterialet, at det var et krav, at tegningerne blev vedlagt tilbuddet. De kan således ikke indhentes efterfølgende, jf. præmis 40 i Manovadommen.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at det af § 12 i (den nu ophævede) bekendtgørelse nr. 712 af 15. juni 2011 om fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (”implementeringsbekendtgørelsen”) fremgik, at ordregiver i visse tilfælde kunne se bort fra fejl og mangler, selv kunne indhente oplysninger eller anmode tilbudsgiver om at berigtige fejlen eller manglen. Ligebehandlingsprincippet og forhandlingsforbuddet skal hermed overholdes. I overensstemmelse hermed er det efter EU-Domstolens udtalelse i Manova-dommen tilladt for ordregiver at indhente oplysninger, som det objektivt kan konstateres forelå forud for udløbet af tilbudsfristen, forudsat at oplysningerne ikke reelt må opfattes som en ændring af eller fremsættelse af nyt tilbud. Tilsvarende føl-

ger af klagenævnets praksis, jf. bl.a. klagenævnets kendelse af 5. februar 2015, Falck Danmark A/S mod Region Syddanmark.

Det fremgår af Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, at tilbudsgiver i sit tilbud skal give en række oplysninger om de færger, der vil blive anvendt til færgebetjeningen af Bornholm, herunder bl.a. ”Generalarrangementsplan og stuvningsplan”. Det er ikke anført, i hvilket format disse planer skal afleveres. Tilbudsgrundlaget indeholder desuden ikke nogen regel om, at en manglende oplysning vil medføre afvisning af tilbuddet som følge af ukonditionsmæssighed. Tværtimod fremgår det af Tilbudsgrundlagets pkt. 7.1, at ministeriet forbeholder sig muligheden for at anvende principperne i § 12 i Implementeringsbekendtgørelsen. Tegningerne var i et format, som gjorde det vanskeligt tydeligt at se detaljerne på tegningerne, hvorfor ministeriet, berettiget i overensstemmelse med udbudsmaterialet, anmodede om at modtage ”en kopi af disse bilag i stort format”. Det fremgår af de bilag, der blev overbragt, at de er dateret længe før tilbudsfristens udløb, og at seneste revisioner tillige ligger før tilbudsfristens udløb. Ved at sammenholde indholdet af de planer, der fulgte med Mols-Liniens tilbud, med de planer, som efterfølgende blev overbragt af Mols-Linien, kan det med sikkerhed konstateres, at der er tale om fuldstændig identiske tegninger (generalarrangementsplaner), bortset fra størrelsen på formatet. Det kan således objektivt kontrolleres, at tegningerne fandtes forud for udløbet af tilbudsfristen, jf. præmis 42 i Manova-dommen. Der er endvidere tale om planer, som var indeholdt i Mols-Liniens tilbud. Mols-Linien er ikke herved blevet givet en mulighed for at forbedre sit tilbud. Efterindhentning af planerne i stort format er således sket i fuld overensstemmelse med de udbudsretlige regler og de regler, ministeriet har opstillet i Tilbudsgrundlaget. Ministeriet har således ikke ved at bede om at modtage planerne i stort format handlet i strid med § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart eller det dagældende forsyningsvirksomhedsdirektivs artikel 51, stk. 3.

Ministeriet har subsidiært gjort gældende, at ministeriet kunne have valgt at foretage en tilstrækkelig og retmæssig konditionsmæssighedsvurdering af Mols-Liniens tilbud ud fra de generalarrangementsplaner, der fulgte med Mols-Liniens tilbud, idet Mols-Linien i sit tilbud har erklæret, at alle krav i udbudsmaterialet fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden. Endvidere har Mols-Linien udtrykkeligt i sit tilbud anført, at hurtigfærgerne ”Efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart, vil [ ] blive tilpasset/ombygget, så den efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav”. Endelig var Mols-Liniens

tilbud vedlagt "Letters of Compliance" for de to hurtigfærger, hvor det konkluderedes, at hurtigfærgerne opfyldt kravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 5 om "Færger". Mols-Linien oplyste desuden i tilbuddet hurtigfærgerne kapacitet i forhold til passagerer, personbilsenheder og høje dækmetre, hvilke opfyldte de stillede krav i udbuddet. Selv hvis ministeriet ikke havde indhentet planerne i større format, ville der således ikke have været grund til at antage, at Mols-Liniens tilbud ikke opfyldte de fastsatte krav.

### Ad påstand 2

Danske Færger har gjort gældende, at Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 ikke indeholder en begrundelse for de enkelte aktiviteter indbyrdes placering. I modsætning til Mols-Linien har Danske Færger varetaget den udbudte opgave i en lang årrække. Som det også påpeges af OSK ShipTech, var det således ikke nødvendigt i Danske Færgers tidsplan at give en begrundelse for aktiviteterne placering, da Danske Færger allerede varetager aktiviteterne. Da Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 ikke indeholder en begrundelse for aktiviteterne placering, opfylder Tids- og Aktivitetsplanen ikke udbudsbetingelsernes minimumskrav. Minimumskravet kan ikke fraviges, selvom det må erkendes, at det er vanskeligt at give en begrundelse for aktiviteterne placering andet end, at samtlige aktiviteter skal være udført før driftsstart, og at nogle aktiviteter naturligt kommer før andre. Mols-Liniens tilbud var således ikke konditionsmæssigt. Derudover er der ikke for hver enkelt aktivitet i Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 givet en beskrivelse af aktiviteten i forhold til dennes indhold og forudsætninger samt status og resultater. Der er heller ikke for hver enkelt aktivitet givet et kriterium for succesfuld afslutning af aktiviteten eller dato for opfyldelse heraf. De enkelte aktiviteter er blot oplyst uden nærmere beskrivelse af aktiviteterne indhold, forudsætninger, status, resultater eller hvad der skal til for succesfuldt at afslutte aktiviteten. Ligeledes indeholder Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 ikke oplysninger om personalemæssig ressourceindsats for hver aktivitet med oplysning om forventet tidsforbrug. Tids- og Aktivitetsplan Version 1 lever således ikke op til mindstekravene i udbudsbetingelserne. Mols-Liniens tilbud er derfor ikke konditionsmæssigt. At kravet muligt var irrelevant, fører ikke til, at der kan bortses fra et utvetydigt krav.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at Mols-Liniens tilbud, herunder Tids- og Aktivitetsplan Version 1, opfylder de

krav, der er fastsat i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3 og Ydelsesspecifikationens pkt. 10.5.1 og 10.5.2. Mols-Linien har i sit tilbud erklæret, at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakt og Ydelsesspecifikation, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden. En gennemgang af Mols-Liniens beskrivelse i tilbuddet og Tids- og Aktivitetsplan Version 1 viser også, at tilbuddet opfylder de krav, der er fastsat i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3 og Ydelsesspecifikationens pkt. 10.5.1 og 10.5.2.

Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 indeholder således samtlige de aktiviteter, der er oplistet i Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6, tabel 11, samt en beskrivelse af hver enkelt aktivitet i forhold til dennes indhold og forudsætninger, status eller resultater. For hver aktivitet i Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 er der givet en konkret startdato og en deadline. Derudover indeholder Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 bemærkninger under en kolonne benævnt ”Kommentar/Kriterium”, hvoraf det på relevante punkter ses, hvad kriteriet for succesfuld afslutning er.

For de aktiviteter, hvor Mols-Linien ikke har udfyldt kolonnen ”Kommentar/Kriterium”, er der tale om aktiviteter, hvor det er oplagt, hvad succeskriteriet er. Eksempelvis kan der for ”Dokumentation for at der er gennemført værtlandskontrol i overensstemmelse med direktiv 1999/35/EF samt flagstats- og klassekontrol med godkendelse til følge” ikke være tvivl om, at succeskriteriet er den i aktiviteten nævnte godkendelse.

Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 indeholder yderligere relevante og fyldestgørende oplysninger om den personalemæssige ressourcindsats og om forventet tidsforbrug. For samtlige aktiviteter er det således anført, hvem der hos Mols-Linien er ansvarlig for aktiviteternes gennemførelse. For langt hovedparten af aktiviteterne er der ligeledes givet oplysning om et forventet tidsforbrug. Ved sammentælling af Mols-Liniens forventede tidsforbrug under de enkelte aktiviteter fremgår det, at Mols-Linien samlet har et forventet tidsforbrug i forberedelsesperioden på 3.920 timer.

Det er korrekt, at Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan ikke indeholder forventet tidsforbrug for de under pkt. 1.1, 3.2.3, 3.2.4, 3.3.3 og 3.3.4 nævnte aktiviteter. Aktiviteten under pkt. 1.1 er ”Tids- og Aktivitetsplan, Version 1”, altså en aktivitet, der allerede er gennemført ved afgivelse af tilbuddet. For de øvrige nævnte aktiviteter (pkt. 3.2.3, 3.2.4, 3.3.3 og 3.3.4) er der tale

om aktiviteter, hvor Mols-Liniens tilbud må opfattes på den måde, at aktiviteten er skønnet til 0 timer. Selv hvis det lægges til grund, at tidsforbruget forbundet med de fire sidstnævnte aktiviteter ikke er 0 timer, har Mols-Linien erklæret, at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakt og ydelsesspecifikation, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden, og at Mols-Linien derfor under alle omstændigheder har ansvaret for aktivitetens gennemførelse.

Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 indeholder en tilstrækkelig begrundelse for aktiviteterernes placering, idet det bemærkes, at en række af punkterne indeholder begrundelse for flere punkter i Tids- og Aktivitetsplanen Version 1. Det gælder eksempelvis pkt. 3.1, hvoraf fremgår, at ”Pkt. 3.1.2-3.1.5 og pkt. 3.1.7-3.1.8 tidsmæssige placering er fastlagt jf. Tilbudsgivers tidligere erfaring samt hvilken rækkefølge, der er hensigtsmæssig for rettidig driftsstart samt under hensyntagen til de fast definerede frister i Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6.”.

Det er dog indlysende, at aktiviteten under pkt. 2.7 (”Detaljeret plan for implementering af booking og salgssystem, jf. pkt. 7.8”) skal udføres før aktiviteten nævnt under pkt. 2.8 (”Åbning for booking af billetter til perioden 1. september 2018 til 31. december 2018. Åbning for booking af billetter til første kalenderår i Operatørens driftsperiode.”). Det ses da også af Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1, at aktiviteten under pkt. 2.7 er planlagt med deadline ”31-12-2017” og dermed før aktiviteten under pkt. 2.8, der har start den ”30-04-2018” og deadline ”31-05-2018”, henholdsvis start den ”31-08-2018” og deadline den ”30-09-2019”. Det er derfor ikke et problem, at der ikke er angivet en særskilt og udtrykkelig begrundelse for placeringen af aktiviteten under pkt. 2.7.

I forhold til spørgsmålet om begrundelse for aktiviteterernes placering er det på denne baggrund gjort gældende, at Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 opfylder de stillede krav hertil.

Det er yderligere anført, at det under alle omstændigheder er vanskeligt at give anden begrundelse for de enkelte aktiviteter placering end, at nogle aktiviteter naturligt kommer før andre aktiviteter, og at samtlige aktiviteter skal være udført før driftsstart. Det afgørende er, at ministeriet kan konstatere, at tilbudsgivernes Tids- og Aktivitetsplan Version 1 hænger sammen og realistisk set vil føre til rettidig driftsstart, hvilket der er et fyldestgøren-

de grundlag for at vurdere med Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1.

Det er klart – og en del af hele udbuddets tilrettelæggelse – at der i forberedelsesperioden vil ske en yderligere konkretisering og uddybning af Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan. Det er netop forudsat, at Tids- og Aktivitetsplanen med Version 2 og Version 3 heraf vil få en stigende detaljeringsgrad. Men det afgørende er, at ministeriet har vurderet, at Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 indeholder et realistisk tidsforløb frem mod rettidig driftsstart.

Ministeriet har subsidiært gjort gældende, at de forhold, Danske Færger har fremhævet som mangler ved Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1, er bagatelagte og i realiteten uden betydning for vurderingen af planen. Danske Færgers påstand kan derfor under alle omstændigheder ikke tages til følge, jf. Tilbudsgrundlagets pkt. 6.4.

En sammenligning mellem Danske Færgers Tids- og Aktivitetsplan Version 1 og Mols-Liniens tilsvarende plan viser, at de to tilbudsgiveres planer minder meget om hinanden, og at begge tilbudsgiverne (i hvert fald ved afgivelse af tilbuddene) har haft samme forståelse af kravene til Tids- og Aktivitetsplan Version 1.

Danske Færgers (nye) forståelse af kravene til udformning af Tids- og Aktivitetsplan Version 1 som udtrykt i klageskriftet og i det sammenfattende processkrift forekommer således at være en efterrationalisering konstrueret til brug for klagen. En konsekvens af den forståelse af Ydelses-specifikationens pkt. 10.5.2, som Danske Færger har, og det ovenfor anførte om lighederne mellem Mols-Liniens og Danske Færgers Tids- og Aktivitetsplan Version 1, ville være, at begge tilbud ikke opfyldte kravene hertil i Ydelses-specifikationen.

#### Ad påstand 4

Danske Færger har gjort gældende, at det fremgår af Mols-Liniens tilbud, at Mols-Linien vil opfylde kontrakten med hurtigfærgerne Incat 112m og Incat 91m, som skal ombygges til formålet. Mols-Linien vil ikke kunne opfylde de fastsatte mindstekrav til frekvens og passager- og personbilskap-



citet med deres nuværende færger og heller ikke med de ombyggede hurtigfærger.

Det skyldes for det første, at det vil være umuligt for Mols-Linien at overholde den forudsatte turn-around tid på 40 minutter. Danske Færgers rådgiver, Knud E. Hansen har indgående kendskab til færgers tekniske konstruktion, godkendelser m.v. Rådgiveren vurderer, at det i praksis ikke vil kunne lade sig gøre at overholde turn-around tiden på 40 minutter, da det i praksis ikke vil kunne lade sig gøre at laste og losse alle bilerne på blot 40 minutter, blandt andet fordi det er mere tidskrævende at både laste og losse over agterenden, hvilket er nødvendigt med de af Mols-Linien tilbudte færger.

Knud E. Hansens erfaring er, at de computersimuleringsprogrammer, der kan anvendes til at sandsynliggøre trafik-flowet i forbindelse med skibes laste- eller losseforløb, ikke tager højde for varierende trafiksammensætning og dermed ikke er retvisende for, hvor lang tid det tager at laste/losse biler i praksis. De turn-around tider på ruterne Aarhus-Odden og Ebeltoft-Odden, som ministeriet henviser til, er på lavkapacitetsdage. De er således ikke retvisende for, hvilken turn-around tid Mols-Linien vil kunne opnå på dage med sædvanlig eller høj kapacitet. Turn-around tiden på Aarhus-Odden overfarten udgør op til 45 minutter på dage, hvor trafikmængden er større end på lavkapacitetsdage, jf. Knud E. Hansens supplerende rapport af 24. juli 2016 med bilag. Turn-around tiden på Rønne-Ystad overfarten må endvidere forventes at blive forøget i forhold til Aarhus-Odden, da der i Rønne og Ystad ikke kan lastes og losses via ramper i to niveauer, hvilket er tilfældet i Aarhus og Odden. Mols-Liniens erklæring af 7. juni 2016 må forstås sådan, at opnåelse af den forudsatte turn-around tid forudsætter anvendelse af ramper. De faste ramper, der er henvist til i erklæringen, er interne faste ramper, som er monteret på hurtigfærgerne. I forbindelse med tilbudsudarbejdelsen antog Mols-Linien således, at det ikke var nødvendigt at foretage omfattende havnetilpasninger og etablere ramper i havnene for at overholde turn-around tiden. Af Mols-Liniens senere erklæring af 7. september 2016, fremgår det imidlertid, at Mols-Linien nu planlægger og har fået tilladelse til at etablere en øvre rampe i Rønne Havn, hvilket vil mindske turn-around tiderne. Der kan ikke etableres en rampe i Ystad Havn, jf. Mols-Liniens erklæring af 12. december 2016. Mols-Linien er således tilsyneladende efterfølgende blevet opmærksom på, at det blandt andet vil være umuligt at opfylde den af Mols-Linien angivne turn-around tid på 40 minut-

ter – og dermed leve op til de tilbudte sejlplaner – uden opførelse af ramper i Rønne Havn.

Mols-Liniens tilbud skal evalueres ud fra de oprindelige oplysninger og forudsætninger om, at det ikke var nødvendigt at foretage omfattende havneombygninger indebærende etablering af ramper i havnene, som ville begrænse adgangen til havnelejerne for andre operatører. Som angivet ovenfor var det ikke muligt at overholde de af Mols-Linien tilbudte sejlplaner med en turn-around tid på 40 minutter under de tilbudte forudsætninger. Desuden vil Mols-Linien ikke etablere en øvre rampe i Ystad Havn. Det fremgår også af erklæringen, at den tilbudte Incat 112m-færge rent teknisk ikke vil kunne lastes og losses inden for den tilbudte tidsramme på 40 minutter, når færgen er fuldt lastet. Denne vurdering støttes særligt på et notat af 18. juli 2016 fra det rådgivende ingeniørfirma NIRAS A/S, der har vurderet, at en fuldt lastet Incat 112m-færge vil have en turn-around tid på ca. 52 minutter i Rønne Havn.

Der henvises også til afsnit 1 i Knud E. Hansens rapport af 4. oktober 2016, til afsnit 1 i rapport af 17. november 2016 og til afsnit 1-4 i rapport af 19. december 2016, hvor det også uddybes og fastholdes, at den tilbudte turn-around tid på 40 minutter ikke kan overholdes.

OSK ShipTech har om turn-around tiden på 40 minutter på en max.-kapacitetsdag anført, at den vurderes ”som stram for et vogndæks arrangement der lastes og losses over agterenden, men anses dog ikke som urealistisk med en effektiv logistik i havnene.” Mols-Liniens tilbud forudsætter dog fem dobbelture på både maksimums-, høj- og mellemkapacitetsdage. Der er således ikke tid til at indhente eventuelle forsinkelser på disse dage, der sammenlagt udgør 134 dage om året. Desuden har Mols-Linien ikke i deres tilbud beskrevet, hvorledes de vil tilrettelægge logistikken i havnene, og har dermed heller ikke sandsynliggjort, at de kan overholde de stramme turn-around tider. OSK ShipTechs vurdering er dermed udtryk for en uberegtiget subjektiv vurdering i Mols-Liniens favør, som ministeriet ikke blot kunne forlade sig på ved tilbudsevalueringen.

Det er korrekt, at der ikke i udbudsmaterialet var stillet krav om angivelse af turn-around tid i tilbuddene. Dette er imidlertid irrelevant, da der var stillet krav om, at tilbud skulle indeholde en principsejlplan, som afspejlede udbudsmaterialets krav til antal ture (frekvens), overfartstid og kapacitet

(antal passagerer og personbilsenheder). At det er Mols-Linien selv, der har fastsat turn-around tiden til 40 minutter, giver ikke grundlag for uden videre at antage, at Mols-Linien kan opfylde dette. Ministeriet kan ikke blot forlade sig på oplysninger om konditionsmæssigheden fra Mols-Linien selv, jf. klagenævnets kendelse af 27. maj 2015, Annelise Küseler mod Morsø Kommune. Hvis det var tilfældet, ville ordregivere altid blot kunne anføre, at det må have formodningen for sig, at vindende tilbud er konditionsmæssige. Det ville gøre øvrige tilbudsgiveres mulighed for at påberåbe sig centrale udbudsretlige principper – herunder ligebehandlingsprincippet – illusorisk.

Af principsejlplanerne fremgår desuden, at der er sene afgang, hvor turn-around tiden er helt nede på 30 minutter

Den anden grund til, at Mols-Linien ikke vil kunne opfylde mindstekravene til frekvens og passager- og personbilskapacitet med de ombyggede hurtigfærger, er, at de eksisterende færger skal ombygges væsentligt for at kunne opfylde mindstekravene til passagerkapacitet. Om end de nødvendige ombygninger formentlig ikke er umulige at gennemføre, vil de være meget dyre og blandt andet forudsætte indbygning af bovthruster, som vil tilføje en del til færgernes egenvægt og dermed få indflydelse på farten.

For det tredje kræver miljømyndighederne pt. af Danske Færger som den nuværende operatør på ruten Rønne-Ystad, at farten nedsættes. I overensstemmelse med det udbudsretlige ligebehandlingsprincip måtte det ved bedømmelsen af Mols-Liniens tilbud lægges til grund, at Mols-Linien vil blive pålagt lignende fartrestriktioner. Der skal i vurderingen af hurtigfærgernes evne til at overholde overfartstiden tages hensyn til disse fartrestriktioner. Det tager hverken Mols-Liniens tilbud eller ministeriets evaluering af tilbuddet højde for.

For det fjerde forudsætter Mols-Liniens principsejlplan, at det årlige antal af anløb i Ystad Havn forøges med 356 i forhold til Danske Færgers nuværende tilladte antal årlige anløb i Ystad Havn. Der gælder i Ystad Havn restriktioner på, hvor mange anløb der må være om året. Det samlede, maksimale antal anløb for samtlige færger i Ystad Havn – det vil sige ikke blot for færger på ruten mellem Rønne og Ystad – er 4.100 om året. Som den nuværende operatør på ruten har Danske Færger fået dispensation fra Ystad Havn for, hvor mange anløb de må gøre årligt i forhold til den oprindelige sejl-

plan. Det var ikke nemt at få denne dispensation. Det er derfor usandsynligt, at Mols-Linien vil opnå godkendelse til at kunne foretage 356 flere anløb om året end Danske Færger som forudsat i Mols-Liniens tilbud. Det indebærer, at der skal være ekstrakapacitet i forhold til færgernes fart, for at Mols-Liniens sejlplaner kan opfyldes.

For det femte har OSK ShipTechs analyse ikke taget højde for, hvordan ombygningerne vil influere på andre forhold af relevans for udbuddet, herunder at ombygningerne vil indebære en tungere egenvægt, som vil nedsætte færgernes fart. OSK ShipTech synes også at lægge til grund, at minimumskravene til passagerkapacitet er opfyldt alene på baggrund af oplysningerne i Mols-Liniens tilbud frem for en egentlig optælling ud fra tegningerne. OSK ShipTech kan desuden ikke verificere, at sejlplanen/overfartstiden kan overholdes, når der endnu ikke foreligger en miljøgodkendelse, og det dermed ikke vides, hvorledes fartrestriktionerne vil blive for de tilbudte Incat-hurtigfærger.

Også det ad påstand 19 anførte om, at den maksimale overfartstid på 80 minutter mellem Ystad og Rønne ikke vil kunne overholdes, indebærer, at mindstekravene til frekvens og passager- og personbilskapacitet i Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2, sammenholdt med Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.1, ikke er overholdt.

Da Mols-Liniens tilbud således ikke opfylder minimumskravene til frekvens og passager- og personbilskapacitet, er tilbuddet ikke konditionsmæssigt.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at det af Mols-Liniens tilbud fremgår, at tilbuddet opfylder de stillede minimumskrav til frekvens og passager- og personbilskapacitet.

Ministeriets skibstekniske rådgiver har foretaget en nøje gennemgang af tilbuddet og anfører, at den af Mols-Linien angivne turn-around tid på 40 minutter ikke - om end den er stram - anses for urealistisk med en effektiv logistik i havnene, hvorfor Mols-Liniens tilbud opfylder kravene i Ydelsesspecifikationen.

Mols-Linien har endvidere erklæret i sit tilbud, at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakt og Ydelsesspecifikation, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden.

Ministeriets skibstekniske rådgiver har, efter at være forelagt erklæring fra Danske Færgers rådgiver, Knud E. Hansen, fastholdt, at Danske Færgers synspunkt om, at 40 minutter turn-around tid ikke kan lade sig gøre i praksis, ikke er korrekt eller underbygget.

Mols-Linien har i erklæring af 7. juni 2016 bemærket, at ”Mols-Linien loser og laster i dag fyldte Incat 112m færger på kun 25 minutter. Lastesammensætningen på Rønne-Ystad er fuldt sammenlignelig med lastesammensætningen på Aarhus-Odden.”

Danske Færger anvender og opererer med hængedæk i flere etager, hvilket medfører ekstra laste- og lossetid. Incat færgerne benytter udelukkende faste ramper og dæk, hvilket optimerer turn-around tiden.

Det var i øvrigt ikke et krav i udbudsgrundlaget, at tilbudsgiverne i tilbudet skulle oplyse og beskrive, hvorledes de ville tilrettelægge logistikken i havnene.

Der forelå herefter ikke indikationer på, at Mols-Linien ikke kunne overholde den af Mols-Linien angivne turn-around tid på 40 minutter. Knud E. Hansens vurdering om det modsatte er ikke underbygget og kan ikke anses som dokumentation for, at Mols-Linien ikke kan overholde en turn-around tid på 40 minutter.

På tidspunktet for vurderingen af Mols-Liniens tilbud har ministeriet således ikke haft grund til at betvivle, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt. Efter kontraktindgåelsen med Mols-Linien er spørgsmålet om turn-around tid et af de temaer, der har fyldt mest i Danske Færgers argumentation for, at Mols-Liniens tilbud ikke er konditionsmæssigt.

I notatet fra Knud E. Hansen af 24. juli 2016 er det anført, at turn-around tiden på Aarhus-Odden overfarten udgør op til 45 minutter på dage med meget trafik. Det eksempel, der henvises til, angår sejlplanen for fredag den 22. juli 2016, hvoraf fremgår, at der er 45 minutter fra ankomst i Aarhus til afgang fra Aarhus, men at der er 30 minutter fra ankomst i Odden til afgang

fra Odden. Som anført af Mols-Linien i erklæring af 7. september 2016, er havneopholdet på 45 minutter ”ikke et udtryk for at tiden til lastning og losning er på 45 minutter”, men der imod at ”Mols-Linien ønsker en kundenlig og optimal fartplan, som tager højde for kundernes efterspørgsel fordelt over dagen.... Derfor er det nogle gange en fordel, at lade et skib ligge længere i havn end nødvendigt, selvom selve lastning og losning kun tager ca. 25 minutter”.

Mols-Linien har oplyst, at selskabet planlægger og har opnået tilladelse til at etablere en øvre rampe i Rønne Havn som en ekstra service og sikkerhed for kunderne. Dette vil mindske turn-around tiden yderligere. Mols-Linien har således bekræftet og begrundet, at den tilbudte turn-around tid på Rønne-Ystad overfarten på 40 minutter kan opfyldes.

I notatet fra Knud E. Hansen af 20. juli 2016 henvises til NIRAS' notat af 18. juli 2016, hvori det er anført: ”Dette resulterer i en samlet losnings-/lastnings tid på 52:08 min for en fyldt INCAT 112 under de nuværende forhold på havnen i Rønne.” Som det fremgår af Mols-Liniens erklæring af 7. september 2016, er der en række forskelle mellem Mols-Liniens Incat-færger og Danske Færgers færger, som NIRAS ikke har taget i betragtning. Det gælder bl.a. Mols-Liniens anvendelse af en 13,5 meter bred rampe, spørgsmålet om hængedæk, indretning ved ombordkørsel på færgerne, spørgsmål om cyklisters ombordkørsel samtidig med biler samt mængden af mandskab på vogndækket i forbindelse med lastning og losning.

Baseret på Mols-Liniens oplystning af relevante forskelle mellem Mols-Liniens færger m.v. og Danske Færgers færger m.v. og baseret på det forhold, at NIRAS udtrykkeligt har taget udgangspunkt i forholdene for Danske Færgers færger og uden videre overført disse på Mols-Liniens færger, gøres det gældende, at der foreligger en sådan usikkerhed om konklusionerne i NIRAS' notat, at der må ses bort fra NIRAS' notat.

Det forhold, at NIRAS' notat i realiteten også fører til, at Danske Færger har en turn-around tid på ca. 47 minutter, støtter det synspunkt, at der ikke kan fæstes lid til konklusionerne i NIRAS' notat, idet ministeriet går ud fra, at Danske Færger vil have en turn-around tid på 40 minutter, således som det er oplyst i Danske Færgers tilbud.

Det er ikke irrelevant, at der ikke i udbudsmaterialet var stillet krav om angivelse af en turn-around tid. En tilbudsgiver kan selv fastsætte en principsejlplan inden for de krav, der er i udbudsmaterialet til bl.a. frekvens, overfartstid og kapacitet. Det er med andre ord op til tilbudsgiveren at tilrettelægge, hvordan disse krav skal opfyldes, og dermed op til tilbudsgiveren at fastsætte længden af turn-around tiden. Der er således ikke i udbudsmaterialet krav om en bestemt turn-around tid. Turn-around tiden hænger sammen med flere af kravene i udbudsmaterialet, men turn-around tiden på 40 minutter i Mols-Liniens principsejlplan er fastsat af Mols-Linien selv, og det må have formodningen for sig, at Mols-Linien kan opfylde dette, da Mols-Linien i modsat fald blot kunne have valgt en længere turn-around tid (på f.eks. 45 minutter). Dette ændrer dog ikke på, at ministeriet i forbindelse med vurdering af tilbuddene foretog en vurdering af Mols-Liniens principsejlplan, herunder den af Mols-Linien anførte turn-around tid.

Som det fremgår af Mols-Liniens erklæring af 12. december 2016 har Knud E. Hansen gjort en række antagelser om Mols-Liniens lastning og losning af hurtigfærger, som rent faktisk ikke holder. Det kan derfor ikke tillægges nogen vægt, at Knud E. Hansen vurderer, at Mols-Linien ikke kan realisere en turn-around tid på 40 minutter.

Det er uforståeligt, at NIRAS alene ud fra en vurdering af havneogistik (dvs. uden at inddrage Mols-Liniens hurtigfærgers indretning, og Mols-Liniens lastnings- og losningsprocedurer) i sin rapport finder at have et tilstrækkeligt sagligt grundlag til at konkludere, at Mols-Linien ikke kan realisere en turn-around tid på 40 minutter. En vurdering af turn-around tid må naturligt forudsætte en vurdering af såvel havneogistik som færgernes indretning og lastnings- og losningsprocedurer.

Der er heller ikke ved notat af 19. december 2016 fra NIRAS eller notat af 19. december 2016 fra Knud E. Hansen kommet væsentligt nyt frem. Kerne i den skibstekniske uenighed, der er mellem Danske Færgers rådgivere på den ene side og Mols-Linien og OSK ShipTech på den anden side, er, at Danske Færgers rådgivere tager afsæt i Danske Færgers færger, som imidlertid på en række punkter er anderledes end Mols-Liniens færger; det indebærer, at der anlægges forkerte forudsætninger om Mols-Liniens færger og måden at gennemføre turn-around på, hvorved de af Danske Færgers rådgivere fremsatte udsagn om Mols-Liniens turn-around tid på 40 minutter mister faglig tyngde, relevans og troværdighed.

Samlet gøres det på denne baggrund gældende, at Mols-Liniens tilbud også i relation til turn-around tid er konditionsmæssigt, og at Danske Færger ikke har dokumenteret, at Mols-Linien ikke kan opfylde den af Mols-Linien oplyste turn-around tid på 40 minutter.

Det er ikke en del af Mols-Liniens tilbud, at de eksisterende færger skal ombygges væsentligt for at kunne opfylde minimumskravene til passagerkapacitet. Det gælder kun den tilbudte erstatningsfærge, men ikke de to hurtigfærger, Incat 112 m og Incat 91 m. De to hurtigfærger har allerede i dag plads til 1177 henholdsvis 780 passagerer, jf. Mols-Liniens tilbud, hvilket svarer til den passagerkapacitet, som Mols-Linien har forudsat i sit tilbud.

Det er endvidere ikke korrekt, at installation af bowthrusterne på Incat 112m vil medføre, at der skal installeres yderligere hjælpemaskinkraft. Vægtforøgelsen på Incat 112m som følge af installation af bowthrusterne vil være meget begrænset (ca. 10 tons) og vil i praksis være helt uden betydning for en færge, der har en dødvægt på 1.000 tons.

Incat 91m har så stort et kraftoverskud, at en mindre vægtforøgelse på ca. 5 tons af agterdækket også vil være helt uden betydning i praksis for farten for en færge med en dødvægt på 500 tons.

At miljømyndighederne i Sverige p.t. kræver af Danske Færger, at farten nedsættes, og at det i overensstemmelse med det udbudsretlige ligebehandlingsprincip ved bedømmelsen af Mols-Liniens tilbud må lægges til grund, at Mols-Linien vil blive pålagt lignende fartrestriktioner, er spekulative og udokumenterede synspunkter om forhold, der først vil blive klarlagt i forberedelsesperioden. Allerede derfor må synspunktet afvises og således ikke tages til følge.

Der er ikke i Mols-Liniens tilbud noget, der indikerer, at Mols-Linien ikke vil kunne opfylde de stillede krav, herunder opnå fornødne miljøgodkendelser m.v. Mols-Linien er en yderst erfaren operatør af hurtigfærger og anvender i dag hurtigfærgerne ved Sjællands Odde, hvor de anløber tæt på et sommerhusområde med deraf stor fokus på ekstern støj og bølgedannelse.

Der er forskelle mellem de af Danske Færger anvendte færger og de af Mols-Linien tilbudte færger, som indebærer, at forholdene vedrørende Dan-



ske Færgers færger ikke nødvendigvis kan overføres 1:1 på Mols-Liniens færger. Det afgørende er dog, at ministeriet ikke har grundlag for at antage, at Mols-Linien ikke vil kunne opnå fornødne miljøtilladelser m.v., jf. bl.a. klagenævnets kendelse af 23. april 2009, Saver Comfort Aps mod Region Midtjylland, påstand 4.

Subsidiært har ministeriet gjort gældende, at der ikke i udbudsmaterialet er stillet krav om angivelse af en turn-around tid, og at der ikke er fastsat et udbudskrav om dennes maksimale længde. Hvis det således - mod forventning - måtte vise sig, at Mols-Liniens turn-around tid er 45 minutter, indebærer det ikke, at Mols-Liniens tilbud er ukonditionsmæssigt, så længe Mols-Liniens tilbud fortsat kan opfylde kontrakten og Ydelsesspecifikationens krav, f.eks. til frekvens. Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke er noget, som indikerer, at Mols-Linien ikke kan opfylde samtlige udbudskrav, selvom Mols-Liniens turn-around tid eksempelvis måtte være 45 minutter.

#### Ad påstand 6

Danske Færger har gjort gældende, at Mols-Liniens principsejlplan forudsætter, at det årlige antal af anløb i Ystad Havn forøges med 356 anløb i forhold til Danske Færgers nuværende tilladte antal årlige anløb i Ystad Havn. Der gælder i Ystad Havn restriktioner på, hvor mange anløb der må være om året. Som den nuværende operatør på ruten har Danske Færger fået dispensation fra Ystad Havn for, hvor mange anløb der må gøres årligt i forhold til Danske Færgers oprindelige sejlplan. Mols-Linien vil ikke kunne opnå godkendelse til at kunne foretage 356 flere anløb om året i Ystad Havn. Det indebærer, at Mols-Liniens sejlplaner ikke vil kunne opnå fornøden miljøgodkendelse eller opfylde gældende myndighedskrav.

Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 forudsætter desuden, at erstatningsfærgen kan ombygges på blot fire måneder. Herom har OSK Ship-Tech udtalt, at det ikke ud fra Mols-Liniens tilbud er muligt at vurdere, om ombygningen kan nås på fire måneder. Det gøres gældende, at det ikke vil kunne lade sig gøre. Ombygningen er så omfattende, at det vil blive betragtet som en "major conversion", hvilket indebærer, at færgen skal opfylde alle de krav, der gælder for nybyggede skibe på ombygningstidspunktet. Det er meget omfattende og kan ifølge Knud E. Hansen ikke nås på blot fire måneder som forudsat i den tilbudte Tids- og Aktivitetsplan. Mols-Liniens tilbud er dermed ikke konditionsmæssigt, fordi det ikke lever op til mind-

stekravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.4, jf. Hovedkontraktens pkt. 9.1. Mols-Linien synes selv at erkende, at ombygningen ikke vil kunne nås på de 4 måneder, der er afsat til det i Mols-Liniens tilbud, idet Mols-Linien i erklæring af 7. september 2016 anfører, at ombygningerne forventes at kunne foretages på ”ca. 4 måneder”. Erfaringsmæssigt kan der imidlertid med ombygning af ældre færger opstå nye opgaver. Det fremgår af artiklen ”Legenden Povl Anker får den helt store tur” offentliggjort i Bornholms Tidende den 13. september 2015, at Mols-Linien og Danske Færger har indgået aftale om Mols-Liniens køb af Danske Færgers færge, Povl Anker, således at Mols-Linien kan benytte færgen Povl Anker som erstatningsfærge i stedet for færgen Sardinia Vera, som Mols-Linien bød ind med som erstatningsfærge. Uanset denne udskiftning skal konditionsmæssigheden af Mols-Liniens tilbud fortsat bedømmes i forhold til den erstatningsfærge, der var omfattet af tilbuddet. Færgen Sardinia Vera omtales i artiklen som en ”rustbunke”, som Mols-Linien også er glad for, at de ikke skulle købe alligevel. Det peger på, at ombygningen af erstatningsfærgen Sardinia Vera ville være meget omfattende og tidskrævende samt indebære en ”major conversion”.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at Danske Færgers påstand om, at Mols-Linien ikke vil kunne opnå godkendelse til at kunne foretage 178 flere anløb om året i Ystad Havn end Danske Færger, er spekulativ og udokumenteret. Mols-Linien har erklæret, at Mols-Linien opfylder samtlige stillede krav i kontraktperioden. Der er ikke i Mols-Liniens tilbud noget, der indikerer, at Mols-Linien ikke vil kunne opfylde de stillede krav, herunder opnå fornødne miljøgodkendelser, godkendelse af det fornødne antal anløb m.v. En artikel af 7. juni 2016 på [www.tv2bornholm.dk](http://www.tv2bornholm.dk) med overskriften ”Ystad Havn afviser Færgens klage”, understøtter at Danske Færgers påstand er spekulativ og udokumenteret, idet det af artiklen fremgår bl.a., at ”ifølge direktøren i Ystad Havn, Björn Boström, så vil det ikke være noget stort problem. Vi har miljøtilladelser til 4.100 anløb, og i 2015 brugte vi ca. 3.500. Så det bliver ikke noget problem at få 356 mere, siger han til TV 2/Bornholm.”

Der er endvidere ikke i Mols-Liniens tilbud indikationer på, at Mols-Linien ikke opfylder de stillede krav i relation til erstatningsfærgen. OSK Ship-Tech har i forbindelse med konditionsmæssighedsvurderingen af Mols-Liniens tilbud vurderet, at den af Mols-Linien skitserede tidsplan for erstatningsfærgen er mulig. OSK ShipTechs vurdering er foretaget ud fra, at er-

statningsfærgen først ville ankomme til værft den 1. april 2018, altså et worst case scenario. Mols-Linien har sat et vidt tidsspænd for aktiviteten ”Ankomst til værft” og har udtrykkeligt anført i tilbuddet, at alle udbuds-krav fuldt ud kan opfyldes i kontraktperioden. Ministeriet har derfor med rette fundet, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt. Også denne del af Danske Færgers påstand er desuden udokumenteret og spekulativ. Ministeriet har ikke haft grund til at betvivle, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt, hvilket understøttes af Mols-Liniens erklæringer af 7. juni 2016, 7. september 2016 og 24. oktober 2016. Særligt bemærkes, at det af Mols-Liniens erklæring af 24. oktober 2016, fremgår, at det er journalisten på Bornholms Tidende og ikke Mols-Linien, der omtaler færgen ”Sardinia Vera” som en ”rustbunke”. Et sådant udsagn fra en journalist kan ikke på nogen måde dokumentere, at ”Sardinia Vera” ikke kunne blive klar til driftsstart.

#### Ad påstand 7

Danske Færger har gjort gældende, at det allerede ved tilbudsvurderingen måtte være klart, at Mols-Linien ikke ville råde over tilstrækkelig tonnage på tidspunktet for driftsstart som forudsat i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.1 og Tilbudsgrundlagets pkt. 3.1, hvorfor Mols-Liniens tilbud ikke er konditionsmæssigt.

Det fremgår af Mols-Liniens selskabsmeddelelse af 22. juni 2016, at Mols-Linien samme dag havde underskrevet en nybygningskontrakt med det finske værft Rauma Marine Constructions Oy om en RoPax-færgе, der skal indsættes på ruten Rønne-Køge den 1. september 2018. Det finske værft Rauma Marine Construction Oy er et nyt værft, der blev etableret i 2014. Der kan ikke anses at være fornøden sikkerhed for, at dette nyligt etablerede værft kan nå at levere den bestilte RoPax-færgе inden for den meget stramme tidsplan. Dette særligt henset til, at en væsentlig del af værftets kapacitet skal medgå til nybygningen af fire krigsskibe. Det fremgår da også af Knud E. Hansens rapport af 27. maj 2016, at leveringstiden for en ny RoPax-færgе er meget stram og kritisk, at der er store risici for forsinkelser, og at alle de værfter i Europa, der bygger RoPax-færger i den pågældende størrelse, er belagt. Det bliver således meget vanskeligt at levere RoPax-nybygningen til tiden.

At Danske Færger i 2005 fik leveret skibene Hammerodde og Dueodde fra hollandske værfter 11 måneder efter effektiv kontrakt, beroede på en helt ekstraordinær situation, som ikke kan forventes gentaget. Det skyldtes blandt andet, at skibene Hammerodde og Dueodde var en del af en lang serie tilsvarende skibe, hvor designet i vid udstrækning blev genbrugt, og at bygningen af skibene påbegyndtes, inden besejlingskontrakten vedrørende Bornholm blev endeligt indgået, jf. erklæring udarbejdet af ekstern rådgiver Jens Vind Jensen fra Jensen & Partners Shipbrokers A/S.

Det er ikke tilstrækkeligt dokumenteret eller sandsynliggjort i Mols-Liniens tilbud, at de af Mols-Linien tilbudte færger vil kunne ombygges til at opfylde mindstekravene i udbudsmaterialet inden driftsstart.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at den i Mols-Liniens tilbud indeholdte Tids- og Aktivitetsplan Version 1 indeholder nærmere oplysninger om tidsplanen for bygning af færgen. Mols-Linien har i sit tilbud erklæret, at alle krav i udbudsmaterialet fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden. Ministeriets skibstekniske rådgiver, OSK ShipTech, har vurderet, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt, og OSK ShipTech har i forhold til Mols-Liniens RoPax-færge anført, at ”Overordnet set vurderes planen som mulig, men stram og vil kræve en meget effektiv opstart”. Knud E. Hansens vurdering af det modsatte er spekulativ og dokumenterer ikke, at Mols-Liniens RoPax-færge ikke vil være klar til driftsstart. Der er ikke i Mols-Liniens tilbud indikationer på, at Mols-Linien ikke vil råde over tilstrækkelig tonnage ved driftsstart, og der er ikke i de efterfølgende erklæringer fra Mols-Linien fremkommet oplysninger, der dokumenterer, at Mols-Liniens tilbud ikke er konditionsmæssigt.

#### Ad påstand 11

Danske Færger har gjort gældende, at en gennemgang af tegningerne for hurtigfærgerne Incat 112m og Incat 91m, som Mols-Linien ifølge tilbuddet vil opfylde kontrakten med, viser, at mindstekravene til antal toiletter og håndvaske ikke er opfyldt. Incat 112m-hurtigfærgen vil have en passagerkapacitet på 1.177 passagerer. Det indebærer et krav om mindst 24 toiletter og håndvaske. Af tegningen fremgår imidlertid alene 21 toiletter og 13 håndvaske. Incat 91m-hurtigfærgen vil have en passagerkapacitet på 780 passagerer. Det indebærer et krav om mindst 16 toiletter og håndvaske. Af tegningen fremgår imidlertid alene 10 håndvaske. Mols-Liniens erklæring

af 9. juni 2016 må forstås sådan, at Mols-Linien anerkender, at hurtigfærgerne Incat 112m og Incat 91m ikke lever op til mindstekravene om antal toiletter og håndvaske i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.3, og at Mols-Linien tillige nu anerkender, at det er nødvendigt at berigtige disse forhold inden driftsstart. Angivelsen i "Letter of Compliance" for hurtigfærgerne af, at "The vessel do comply with all the requirements as laid down in this paragraph, subparagraph 1 to 7" er således ikke korrekt. Det fremgår ikke af "Letter of Compliance", at kravene først vil være opfyldt efter ombygning af hurtigfærgerne, som det eksempelvis fremgik i "Letter of Compliance" vedrørende kravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.9.2. Det er ikke tilstrækkeligt, at Mols-Linien et andet sted i sit tilbud generelt erklærer, at alle kravene i udbudsmaterialet er opfyldt, og at hurtigfærgerne vil blive ombygget. Det afgørende forhold er, at hurtigfærgerne ikke lever op til mindstekravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.3, hvorfor Mols-Liniens tilbud ikke er konditionsmæssigt.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at det er i fuld overensstemmelse med Tilbudsgrundlaget, at Mols-Liniens tilbud ikke indeholder udtrykkelige oplysninger om antallet af toiletter, håndvaske og puslepladser, idet der ikke i Tilbudsgrundlaget er anmodet om specifikke oplysninger herom, som det var tilfældet på andre centrale punkter, jf. Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, pkt. a.–s.). Fælles for de oplysninger, der anmodes om i oplistningen, er, at det er oplysninger, som efter ministeriets vurdering i forbindelse med tilrettelæggelse af udbuddet vil give ministeriet et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere, om det er sandsynligt, at den enkelte tilbudsgiver kan løfte fæргеbetjeningen af Bornholm.

Mols-Linien har i sit tilbud erklæret, at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakt og ydelsesspecifikation, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden. Endvidere har Mols-Linien i sit tilbud i relation til hurtigfærgerne anført, at "Efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart, vil færgerne blive tilpasset/ombygget, så de efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav". I overensstemmelse med klagenævnets faste praksis om ordregivers undersøgelsespligt har ministeriet været berettiget til at lægge vægt på Mols-Liniens erklæring om, at hurtigfærgerne vil blive tilpasset/ombygget, så de efterlever alle krav i Ydelsesspecifikationen, idet der ikke er noget, der tyder på, at Mols-Linien ikke vil kunne opfylde de stillede krav til antal toiletter m.v. Det bemærkes i den forbindelse, at ministeriet ikke har stillet krav om, at færgerne skulle være klar til drift – og således opfylde alle krav i

Ydelsesspecifikationen – på tilbudstidspunktet. På tidspunktet for vurderingen af Mols-Liniens tilbud har ministeriet således ikke haft grund til at betvivle, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt. Det af Danske Færger anførte vedrørende de Letters of Compliance, der er en del af Mols-Liniens tilbud, kan ikke ændre herpå.

Der er heller ikke efter tidspunktet for kontraktindgåelse fremkommet oplysninger, der dokumenterer, at Mols-Liniens tilbud ikke er konditionsmæssigt, eller at Mols-Linien ikke vil have etableret de krævede antal toiletter m.v. til driftsstart.

### Ad påstand 12

Danske Færger har gjort gældende, at en færge med den servicefart, der er angivet for RoPax-færgen, ikke vil kunne overholde Mols-Liniens principsejlsplan. Med en servicefart på 17,5 knob bliver overfartstiden 5 timer og 45 minutter. Det er nødvendigt med henholdsvis 10 minutter til havnemanøvre ved afgang i Rønne Havn og 15 minutter til havnemanøvre ved ankomst i Køge Havn for at kunne leve op til kravene om en sikker og forsvarlig sejlads, der må være forudsætningen for en robust sejlplan. Dette tager Mols-Liniens tilbud ikke højde for. Det tager heller ikke højde for, at der ved sejlads i Køge Bugt maksimalt kan opereres med 12-15 knob de sidste 6 sømil. Hvis RoPax-færgens maksimale hastighed er 18,5 knob, skal den sejle 100 pct. med denne hastighed for at kunne overholde den sejlplan, Mols-Liniens tilbud forudsætter. Det kan ikke lade sig gøre i praksis. Knud E. Hansen konkluderer da også, at den nybyggede RoPax-færge ikke vil kunne leve op til mindstekravene i udbudsmaterialet på grund af nødvendig varighed af havneoperation i Køge, havnemanøvre i Rønne og Køge havn, fartreduktion grundet begrænset vandstand i Køge Bugt samt rutens længde. For så vidt angår ruten fra Køge til Rønne fremgår det af notat udarbejdet af ekstern rådgiver Marine Engineering J Johanneson ApS, at den af Mols-Linien tilbudte RoPax-færge ikke vil være i stand til at servicere overfarten som planlagt, hverken med hensyn til planlagt overfartstid eller indhentelse af forsinkelser. Mols-Liniens tilbud lever således ikke op til kravene til sejlplan og afgang- og ankomsttidspunkter i Ydelsesspecifikationens pkt. 1.3 og Tilbudsgrundlagets pkt. 3.2.2 og 6.2.3. Tilbuddet er derfor ikke konditionsmæssigt.

Principsejlplanen skulle indgå i tilbuddet, for at Ministeriet kunne konstatere, om tilbuddet overholdt kravene i Ydelsesspecifikationen, jf. Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3. Dette krav er ikke opfyldt, hvis den i tilbuddet indeholdte sejlplan ikke kan efterleves. Hvis ministeriet får medhold i, at principsejlplanen ikke kan kræves overholdt, vil kravet om at modtage sejlplanen som en del af tilbuddet reelt savne mening.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at det udtrykkeligt af Ydelsesspecifikationens pkt. 1.3 fremgår, at der ikke er fastsat krav til overfartstiden på ruten Rønne–Køge. Det afgørende for at aflevere et konditionsmæssigt tilbud er således kravet om, at færgeren fra Rønne til Køge tidligst må afgå kl. 17, og at færgeren skal være tilbage i Rønne senest kl. 6. Så længe operatøren kan overholde dette krav, er der ikke krav til selve overfartstidens længde. Mols-Linien har afleveret et tilbud med en principsejlplan med en overfartstid på 5 timer og 30 minutter, og det ses af Mols-Liniens principsejlplan, at der er planlagt afgang kl. 17.00 fra Rønne, ankomst i Køge kl. 22.30, afgang fra Køge kl. 00.30 og ankomst i Rønne kl. 6.00. Mols-Linien har i sit tilbud erklæret, at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakt og Ydelsesspecifikation, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden. OSK ShipTech har vurderet, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt. Erklæringerne fra Danske Færgers rådgivere Knud E. Hansen og J. Johanneson ændrer ikke herpå.

Selv hvis det – mod forventning – måtte vise sig, at Mols-Linien ikke kan gennemføre sejladsen fra Rønne til Køge på 5 timer og 30 minutter, er dette ikke et problem i forhold til kravene i udbuddet, så længe Mols-Linien overholder kravet om at kunne afgå fra Køge tidligst kl. 17 og være tilbage i Rønne senest kl. 6. Der er tale om en principsejlplan, ikke den endelige sejlplan. En principsejlplan vil – med ministeriets accept – kunne ændres, hvis der er saglige grunde hertil – og forudsat at kontrakten, herunder Ydelsesspecifikationens krav, overholdes. Grunden til, at ministeriet har anmodet om en principsejlplan, er bl.a., at ministeriet derved – sammen med en række andre oplysninger – vil kunne få ”et klart indtryk af Operatørens samlede ydelse og kan konstatere, om tilbuddet overholder kravene i Ydelsesspecifikation (bilag 2)”, jf. Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3. Subsidiært gøres det således gældende, at Danske Færger ikke har dokumenteret, at Mols-Linien ikke kan opfylde kravet om afgang fra Køge tidligst kl. 17 og ankomst i Rønne senest kl. 6 i tilfælde af, at principsejlplanen justeres med f.eks. en forlængelse af sejltiden på 5 eller 10 minutter.

### Ad påstand 13

Danske Færger har gjort gældende, at Mols-Liniens tilbud ikke i tilstrækkelig grad har beskrevet og dokumenteret, at tilbuddet levede op til kravene i udbudsmaterialet. Kravene i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3 var således ikke opfyldt.

For det første var det åbenbart ud fra tegningerne over Incat 91m-hurtigfærgerne på Bilag D, side 8A-8C, i Mols-Liniens tilbud, at der ikke er en elevator på vogndækket (tier 1) i Incat 91m-hurtigfærgerne, og at mindstekravet herom i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.7 og 5.2.8 således ikke er opfyldt. Tegningen over Incat 91m-hurtigfærgerne på Bilag D, side 8A, i Mols-Liniens tilbud viser alene en elevator ("lift") på tier 2 og 3, men ikke på vogndækket (tier 1). Af Mols-Liniens egen hjemmeside fremgår også, at Incat 91m-færgeren (der hedder HSC "MAX MOLS") ikke er indrettet med elevator. Udsagnet om det modsatte i det i Mols-Liniens tilbud indeholdte "Letter of Compliance" er urigtigt, hvilket Mols-Linien nu også har erkendt, jf. erklæring af 7. september 2016. Det burde have stået ministeriet klart, at "Letter of Compliance" ikke var korrekt, idet det for så vidt angår elevatoren ikke fremgik af "Letter of Compliance", at ombygning af færgerne ville indebære, at elevatoren kom til at leve op til kravene i Ydelsesspecifikationen. Desuden var der også en anden fejl i det nævnte "Letter of Compliance" i Mols-Liniens tilbud i relation til godkendt hastighed ved forskellige bølgehøjder. Det burde derfor have stået ministeriet klart, at ministeriet ikke blot kunne forlade sig på det fejlagtige "Letter of Compliance" og tildele kontrakten til Mols-Linien. Det samme gælder for antal af toiletter og håndvaske på de to hurtigfærger jf. påstand 11. Som nævnt under påstand 6 vil ombygningen af erstatningsfærgerne være meget omfattende. Det er ikke tilstrækkeligt dokumenteret i Mols-Liniens tilbud, at det vil være muligt for Mols-Linien at gennemføre ombygningen på blot fire måneder som forudsat i Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1. Ministeriet modtog input fra OSK ShipTech om, at det ikke ud fra Mols-Liniens tilbud var muligt at vurdere, om Mols-Linien ville kunne nå at være i besiddelse af en konditionsmæssig erstatningsfærge inden driftsstart. Ministeriet kunne således ikke blot forlade sig på de ufuldstændige oplysninger i Mols-Liniens tilbud og tildele kontrakten til Mols-Linien.



Den generelle bemærkning i Mols-Liniens tilbud om, at kravene i udbudsmaterialet vil være opfyldt, og at færgerne vil blive tilpasset eller ombygget, så de efterlever kravene, kan ikke ændre herpå. Det ville indebære, at en tilbudsgiver altid blot ville kunne angive generelt, at tilbudsgiveren vil efterleve kravene i udbudsmaterialet uden at beskrive eller dokumentere dette – eller tilmed vedlægge dokumentation, der dokumenterer det modsatte. Det ville også medføre, at ordregiverens undersøgelsespligt og ligebehandlingsprincippet ville blive illusorisk. Dette gælder særligt i relation til de forhold, hvor materiale indeholdt i Mols-Liniens tilbud viser, at kravene i udbudsmaterialet faktisk ikke vil være opfyldt. Mols-Liniens generelle udsagn om at ville opfylde kravene ved ombygning m.v. kan i hvert fald heller ikke dække en situation, hvor Mols-Linien oplyser, at kravene er opfyldt, men hvor dette faktisk ikke er tilfældet. Det bemærkes desuden, at forhold vedrørende erhvervelse, nybygning og ombygning af færger er komplekse og tidskrævende. På dette område kan det derfor ikke i almindelighed lægges til grund, at f.eks. en færge, der ikke opfylder de stillede krav, blot kan bringes til at gøre dette. Det var desuden i det konkrete udbud et specifikt krav i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, at tilbudsgiverne skulle beskrive og dokumentere tilbuddet så fyldestgørende, at ministeriet klart kunne konstatere, om tilbuddet overholdt kravene i Ydelsesspecifikationen. Ministeriets undersøgelses- og kontrolpligt fremgik således eksplicit af udbudsmaterialet. Dette indebærer, at ministeriet i det konkrete udbud havde en pligt til at afvise tilbud, der ikke var så fyldestgørende beskrevet og dokumenteret, at ministeriet klart kunne konstatere, om alle kravene i Ydelsesspecifikationen, herunder mindstekravene til antal toiletter og håndvaske i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.3 og til elevator i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.7 og 5.2.8, var opfyldt. Det indebærer også, at manglende iagttagelse af denne pligt vil udgøre en tilsidesættelse af centrale udbudsretlige principper, herunder gennemsigtighedsprincippet og ligebehandlingsprincippet.

Mols-Liniens tilbud var også på en række andre punkter utilstrækkeligt. Som det fremgår af anbringenderne vedrørende samtlige øvrige påstande (på nær påstand 15), overholder Mols-Liniens tilbud ikke kravene i Ydelsesspecifikationen. Tilbuddet var tillige behæftet med en række fejl og unøjagtigheder. Det understøtter også, at det ikke var klart beskrevet og dokumenteret i Mols-Liniens tilbud, at Mols-Linien ville leve op til alle kravene i Ydelsesspecifikationen.

I pkt. 5.1.8 i Ydelsesspecifikationen er fastsat, at alle Hurtigfærger skal leve op til anbefalingerne i ISO 2631. "Letter[s] of Compliance" for begge hurtigfærger henviser for så vidt angår opfyldelsen af ISO-standard 2631 til et studie om "the ride quality of Incat Tasmania 98M and 112M catamarans. Som nærmere forklaret i pkt. 5 i Knud E. Hansens rapport af 24. juli 2016 er det ikke en trykfejl, når der i referencen til studiet henvises til færgen "98M" (og således ikke 91M). Det pågældende studie vedrører ikke Incat 91m, men de to større færger. Det "Letter of Compliance", der indgår i tilbuddet, dokumenterer således ikke, at Incat 91m-hurtigfærgen opfylder kravet i pkt. 5.1.8 i Ydelsesspecifikationen. Dette er heller ikke i øvrigt dokumenteret i Mols-Liniens tilbud. Da det fremgår udtrykkeligt af "Letter of Compliance" for Incat 91m-færgen, at konklusionen vedrørende opfyldelsen af kravene til ISO-standard 2631 er baseret på et studie, der vedrører en anden færge end Incat 91m-færgen, nemlig Incat 98m-færgen, kunne ministeriet ikke forlade sig på disse oplysninger og tildele kontrakten til Mols-Linien.

Ministeriet har i et brev af 16. november 2016 til Danske Færger anført, at de havneombygninger, der skal udføres af Mols-Linien, efter ministeriets opfattelse i videst muligt omfang skal påbegyndes og om muligt færdiggøres forud for den 1. september 2018, hvilket vil indebære, at Danske Færger i en del af august 2018 vil skulle anvende et reservecærgeløje til hurtigfærgerne, mens Mols-Linien tilpasser hovedcærgeløjet. Det i Mols-Liniens tilbud anførte om, at havneombygninger ikke ville begrænse adgangen til havnelejerne for andre operatører, er således ikke korrekt. Oplysningerne i Mols-Liniens tilbud (og efterfølgende) svarer således ikke til de faktiske forhold, hvilket formentlig skyldes, at Mols-Linien i forbindelse med tilbudsudarbejdelsen antog, at det ikke var nødvendigt at foretage omfattende havnetilpasninger, men efterfølgende er blevet opmærksom på, at det blandt andet vil være umuligt at opfylde den af Mols-Linien angivne turn-around tid på 40 minutter – og dermed leve op til de tilbudte sejlplaner – uden opførelse af ramper i Rønne Havn. Mols-Liniens tilbud dokumenterer således ikke i tilstrækkelig grad, at Mols-Linien vil leve op til kravene i Ydelsesspecifikationens punkt 6.1, hvorefter eventuelle havneombygninger skal gennemføres på en sådan måde, at det sikres, at driften kan påbegyndes ved driftsstart 1. september 2018, og at den nuværende operatør kan gennemføre driften frem til ophør af den nuværende kontrakt. De færger, Mols-Linien har budt ind med, er anderledes end de færger, Danske Færger anvender i dag. Det er derfor givet, at havnefaciliteterne må ombygges og tilpasses, så

Mols-Liniens færger kan operere i havnene fra 1. september 2018. Det burde derfor have stået klart for både Mols-Linien og ministeriet allerede på tidspunktet for tilbudsevalueringen – og i hvert fald inden kontraktindgåelsen – at Mols-Liniens tilbud ikke i tilstrækkelig grad dokumenterede og beskrev, hvordan kravene i Ydelsesspecifikationens punkt 6.1 var opfyldt.

Mols-Liniens tilbud var således generelt præget af en række fejl, unøjagtigheder og manglende opfyldelse af udbuddets dokumentationskrav.

Ministeriet kan ikke forlade sig på oplysninger om konditionsmæssighed fra Mols-Linien selv og OSK ShipTechs erklæringer, i det omfang de baserer sig på Mols-Liniens oplysninger om konditionsmæssighed, jf. Klagenævnet for Udbuds kendelse af 27. maj 2015, Annelise Küseler mod Morsø Kommune, hvor Klagenævnet fandt, at ordregivers telefonopringning til tilbudsgiveren ikke udgjorde en tilstrækkelig undersøgelse af, om tilbuddet kunne leve op til udbudsmaterialets krav. Klagenævnet fastslog også, at det ikke kunne føre til andet resultat, at ordregiver havde gjort gældende, at det var uden betydning for den udbudte opgaves udførelse, at der var afgivet forkerte oplysninger i tilbuddet.

Kravene til ordregivers undersøgelsespligt må ses i lyset af den konkrete kontekst, herunder størrelsen og væsentligheden af den udbudte kontrakt. I nærværende sag er der tale om en meget stor og væsentlig kontrakt. Der må derfor gælde skærpede krav til ministeriets undersøgelsespligt. Ministeriet har fået rådgivning fra OSK ShipTech i forbindelse med tilbudsevalueringen. OSK ShipTech rådgav imidlertid også ministeriet om konditionsmæssigheden af indkomne tilbud i forbindelse med tilbudsevalueringen, i hvilken forbindelse OSK ShipTech konkluderede, at Mols-Liniens tilbud var konditionsmæssigt. Selvom OSK ShipTechs faglige integritet naturligvis ikke anfægtes, indebærer det, at der foreligger en nærliggende risiko for, at OSK ShipTech ikke vil kunne være helt upartisk ved den efterfølgende vurdering af, om Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt. Tilsvarende ville gøre sig gældende for enhver anden rådgiver, der måtte have haft samme rolle som OSK ShipTech.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at Mols-Linien på korrekt vis har beskrevet og dokumenteret sin tilbudte ydelse. De fejl i form af sproglige unøjagtigheder, der er påvist i de to Letters of Compliance vedrørende de to hurtigfærger, jf. Mols-Liniens tilbud, herunder

eventuelle henvisningsfejl, har ingen betydning for tilbuddets konditionsmæssighed. Der henvises herved til det, der er anført ad påstand 11 om toiletter m.v. og påstand 17 om elevator på Incat 91 m.

Det er i overensstemmelse med klagenævnets praksis, at ministeriet har lagt vægt på, at Mols-Linien har anført, at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakten og Ydelsesspecifikationen, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden.

Det bestrides, at Mols-Liniens tilbud er præget af en række fejl, unøjagtigheder og manglende opfyldelse af udbuddets dokumentationskrav, og ingen af de forhold, som Danske Færger har påpeget, kan medføre, at Mols-Liniens tilbud anses for ukonditionsmæssigt.

Danske Færger har flere gange anført, at ministeriet ikke kan forlade sig på oplysninger om konditionsmæssigheden fra Mols-Liniens og OSK Ship-Techs erklæringer, idet Danske Færger har henvist til Klagenævnet for Udbuds kendelse af 27. maj 2015, Annelise Küseler mod Morsø Kommune. Faktum i Morsø Kommune-kendelsen er imidlertid ikke sammenligneligt med faktum i denne sag.

Udgangspunktet er, at en ordregiver ikke har pligt til at kontrollere rigtigheden af de oplysninger, som fremgår af et tilbud. Udgangspunktet er således, at ministeriet kan forlade sig på de oplysninger, som Mols-Linien har givet i sit tilbud. Udgangspunktet modificeres, hvis det – kort fortalt – er åbenbart, at oplysninger fra en tilbudsgiver er forkerte, eller hvis ordregiver efter tilbudsevalueringen, men inden kontraktindgåelse, bliver opmærksom på forhold, der rejser begrundet tvivl om, hvorvidt et tilbud er konditionsmæssigt. Det er der ikke tale om i denne sag. Det er således ikke åbenbart, at Mols-Liniens tilbud indeholder forkerte oplysninger, og der er ikke fremkommet forhold eller oplysninger, som rejser begrundet tvivl om, hvorvidt Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt.

Dertil kommer, at det i denne sag ikke er helt så enkelt som i Morsø Kommune-kendelsen at efterprøve, om der i givet fald måtte foreligge forkerte oplysninger. Ministeriet kan ikke let få be- eller afkræftet, om Mols-Linien eksempelvis kan realisere en turn-around tid på 40 minutter. Dette gør sig også gældende for flere af de andre påstande i sagen. Ministeriet har derfor løbende rådført sig med sin skibstekniske rådgiver, OSK ShipTech, for at få

dennes vurdering af de påstande, som Danske Færger har gjort gældende, særligt gennem de fremlagte tekniske rapporter. Derudover har ministeriet løbende bedt Mols-Linien forholde sig til Danske Færgers påstande og tekniske notater, hvilket i en sag som den foreliggende er en saglig fremgangsmåde.

Synspunktet om, at der er nærliggende risiko for, at OSK ShipTech ikke vil kunne være helt upartisk ved den efterfølgende vurdering af, om Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt, må afvises. En imødekommelse af synspunktet ville betyde, at en ordregiver i udbud med teknisk indhold (som det omhandlede udbud) skulle benytte en teknisk rådgiver før tildeling og en ny teknisk rådgiver efter tildeling, hvilket der ikke udbudsretligt er krav om.

#### Ad påstand 15

Danske Færger har gjort gældende, at klagenævnet af de grunde, der er anført ad de øvrige påstande, bør annullere ministeriets beslutning om at tildele den udbudte kontrakt til Mols-Linien. Betingelserne for annullation er opfyldt, idet Mols-Liniens tilbud ikke opfyldte mindstekrav under udbudet.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at ministeriet ikke har handlet i strid med de udbudsretlige regler, og der derfor ikke er grundlag for at annullere tildelingsbeslutningen.

#### Ad påstand 17

Danske Færger har gjort gældende, at Ydelsesspecifikationen i bl.a. punkt 5.2.8 og 5.2.7 indeholder mindstekrav i forhold til færgernes elevatorer. Uanset, at tilbuddet afgivet af Mols-Linien indeholder et ”Letter of Compliance” afgivet af SKIBStegnestuen ApS, hvoraf fremgår, at hurtigfærgeren Incat 91m, ”do comply with the requirements to a lift arrangement. One lift is arranged with access from all car decks as well as the accommodation deck”, viser tegningen over Incat 91m-hurtigfærgeren alene en elevator (”lift”) på tier 2 og 3, mens der ikke fremgår en elevatorskakt på vogndækket (tier 1). Der fremgår også af Mols-Liniens hjemmeside, at MAX MOLS, som er den færge, der i tilbuddet er betegnet Incat 91m, ikke er indrettet med elevator. OSK ShipTech ses ikke at have forholdt sig særskilt til

elevatorforholdene, men henholder sig blot til de ”Letter[s] of Compliance”, der var vedlagt tilbuddet. Dette uanset at ”Letter of Compliance” ikke er krævet som en del af tilbuddet.

Det nævnte ”Letter of Compliance” indeholder også andre fejl, herunder i relation til godkendt hastighed ved forskellige bølgehøjder. Det vedlagte ”Letter of Compliance” vedrørende Incat 91m-færgen er således fejlagtigt og kan ikke anses for tilstrækkelig dokumentation for, at der – i strid med tegningerne vedlagt Mols-Liniens tilbud og de nuværende forhold på MAX MOLS – vil være en elevator på alle dæk på den tilbudte Incat 91m-hurtigfærge.

Af Mols-Liniens erklæring af 7. september 2016 fremgår bl.a., at der i sætningen vedrørende ”5.2.8” skulle have stået ”will” i stedet for ”do”. Erklæringen må forstås sådan, at Mols-Linien nu erkender, at elevatoren på Incat 91m-hurtigfærgen ikke opfylder kravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.8, og at dette forhold må berigtiges inden driftsstart. Det er ikke tilstrækkeligt, at Mols-Linien i sit tilbud generelt erklærer, at alle kravene i udbudsmaterialet er opfyldt, og at hurtigfærgerne vil blive ombygget. Faktum er, at Incat 91m-hurtigfærgen ikke lever op til mindstekravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.7 og 5.2.8, hvorfor Mols-Liniens tilbud ikke er konditions-mæssigt. Incat 91-færgen vil desuden ikke kunne ombygges således, at kravene til elevator opfyldes, jf. Knud E. Hansens rapport af 24. juli 2016, hvoraf fremgår, at hvis den eksisterende vareelevator ombygges således, at den kan anvendes til personbefordring fra det øvre vogndæk ”Tier 2” til passagerdækkene, vil kravene til adgangsforhold for personer med handicap ikke kunne opfyldes, idet dækshøjden på Tier 2 alene er 2,15 meter, hvilket ikke er tilstrækkeligt til handicapbiler med kørestolsbrugere. Det bemærkes herved, at det efter Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.7 er et krav, at invalidebiler skal parkeres ”hensigtsmæssigt” i forhold til elevatorer. Ombygges og forlænges elevatoren således, at den kører til det nedre vogndæk – ”Tier 1” – vil det medføre logistiske forhindringer på vogndækket og føre til en reduktion af antallet af personbiler, der kan medtages på overfarten.

Mols-Liniens tilbud var endvidere ikke i relation til elevatorer beskrevet og dokumenteret så fyldestgørende, at ministeriet fik et klart indtryk af Mols-Liniens samlede ydelse og kunne konstatere, om tilbuddet overholdt krave-

ne i Ydelsesspecifikationen. Der henvises herved til det, der er anført ad påstand 13.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at Mols-Liniens tilbud ikke indeholder udtrykkelige oplysninger om elevatorer og adgangsforhold i øvrigt, hvilket er i overensstemmelse med Tilbudsgrundlaget, hvor der ikke er anmodet om specifikke oplysninger herom. På andre centrale punkter er der, som også nævnt ad bl.a. påstand 11, anmodet om specifikke oplysninger for de tilbudte færger, men denne oplystning omfatter ikke oplysning om elevatorer, adgangsforhold m.v. Fælles for de oplysninger, der anmodes om i oplystningen, er, at det er oplysninger, som efter ministeriets vurdering i forbindelse med tilrettelæggelse af udbuddet vil give et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere, om det er sandsynligt, at den enkelte tilbudsgiver kan løfte fæргеbetjeningen af Bornholm. Mols-Linien har i sit tilbud erklæret, at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakt og ydelsesspecifikation, fuldt ud vil blive opfyldt i hele kontraktperioden. Endvidere har Mols-Linien i sit tilbud i relation til hurtigfærgerne anført, at ”Efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart, vil færgerne blive tilpasset/ombygget, så de efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav”. I overensstemmelse med klagenævnets faste praksis om ordregivers undersøgelsespligt har ministeriet været berettiget til at lægge vægt på Mols-Liniens erklæring om, at hurtigfærgerne vil blive tilpasset/ombygget, så de efterlever alle krav i Ydelsesspecifikationen, idet der ikke er noget, der tyder på, at Mols-Linien ikke vil kunne opfylde de stillede krav til elevatorer m.v. Ministeriet har ikke stillet krav om, at færgerne skulle være klar til drift – og opfylde alle krav i Ydelsesspecifikationen – på tilbudstidspunktet. Et sådant krav ville givetvis have betydet, at ministeriet kun havde fået – og kun kunne have fået – ét tilbud, nemlig fra Danske Færger. Men det er samtidig klart, at ministeriet i forberedelsesperioden vil holde Mols-Linien op på, at alle krav i Ydelsesspecifikationen skal være opfyldt til driftsstart, herunder at der skal være en elevator på Incat 91 m, der opfylder de stillede krav.

Det, som Danske Færger har anført vedrørende det Letter of Compliance, der angår Incat 91 m, ændrer ikke herved. Mols-Linien har i erklæring af 7. september 2016 anført, at det pågældende Letter of Compliance indeholder en sproglig fejl, idet der skulle have stået ”will comply” i stedet for ”do comply”. Mols-Linien har dog tillige gentaget, at alle krav til den tilbudte tonnage efter gennemførelse af ombygning vil være fuldt ud opfyldt ved driftsstart.

Der er ikke grundlag for at antage, at Incat 91-færgen ikke vil kunne ombygges således, at kravene til elevator opfyldes. I Mols-Liniens erklæring af 7. september 2016 står der således, at ”Denne nye plan for elevator forbinder Tier 1 til passagerdæk med faciliteter for handicappede, uden at det medfører reduktion i antallet af personbiler, der kan medtages på overfarten jf. bilag 1, side 3”. Det fremgår videre, at Mols-Linien kan foretage denne ombygning, således at rederiet opfylder kravene i ydelsesspecifikationen pkt. 5.2.8 til elevator samt kravene i ydelsesspecifikation pkt. 5.2.7 til adgangsforhold til elevatorer.

#### Ad påstand 19

Danske Færger har gjort gældende, at Mols-Liniens færger ikke er dimensioneret, udrustet og godkendt til at sejle i bølgehøjder på op til 3,5 meter med den fart, der kræves for at overholde den krævede overfartstid på maksimalt 80 minutter fra planlagt afsejlingstidspunkt til ankomst. Begge Mols-Liniens Incat-hurtigfærger har en servicehastighed på 37 knob. Færgerne må ifølge ”Letter[s] of Compliance” for begge Incat-færger maksimalt sejle 36 knob i 3,5 meter bølger. Mols-Linien har fremlagt dokumentation for, at Incat 112m (KatExpress 1) er godkendt til at sejle med en maksimumfart på 37 knob i 3,5 meter bølger, men lignende dokumentation er ikke fremlagt for Incat 91m. Hvis Mols-Linien skal sejle en af tre foreslåede ruter fra Rønne til Ystad med en fart på maksimalt 36 knob, vil manøvretiden i de to havne alene være i alt 12,7 minutter. Det fremgår af Knud E. Hansens rapport af 24. juli 2016 og vurdering af 18. juli 2016 fra rådgivningsvirksomheden Force Technology A/S, at den tilbudte Incat 112m-færge skal anvende længere tid på at manøvrere i havnene end Danske Færgers store hurtigfærge Leonora Christina. Uanset dette har Mols-Linien selv angivet en manøvretid, der er ca. 1 minut kortere end den tid, Leonora Christina faktisk anvender. Mols-Liniens tilbud forudsætter således nogle urealistisk korte manøvretider ved havnene. Den forøgede manøvretid indebærer, at Incat-færgerne skal sejle hurtigere end angivet i Mols-Liniens redegørelse for tre mulige ruter fra Rønne til Ystad for at overholde kravet om en maksimal overfartstid på 80 minutter. Hverken Incat 112m-færgen eller Incat 91m-færgen vil således være i stand til at overholde udbudsmaterialets krav til maksimal overfartstid på 80 minutter i 3,5 meter bølger.



Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at Mols-Liniens tilbud indeholder de oplysninger vedrørende de to hurtigfærger, Incat 112 m og Incat 91 m, der er anmodet om i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, jf. oplistningen af punkterne a. – s. under overskriften ”Oplysninger om færger”. Mols-Linien har således givet oplysninger om de to hurtigfærgers maksimale hastighed, forventede servicehastighed i normal drift, hovedmotorer, størrelse og lasteevne m.m. OSK ShipTech har i forbindelse med konditionsmæssighedsvurdering af Mols-Liniens tilbud anført, at ”Begge tilbudsgivere bekræfter en overfartstid på 80 min. og der er ikke med baggrund i de oplyste farter og effekter fundet grund til at betvivle, at de tilbudte færger kan opfylde dette.” Herudover har Mols-Linien i sit tilbud erklæret, at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakt og ydelsesspecifikation, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden. Der er således ikke indikationer i Mols-Liniens tilbud på, at Mols-Liniens to hurtigfærger ikke kan opfylde de stillede krav. I forhold til Mols-Liniens tre ruteberegninger bemærkes videre, at de tre ruteberegninger indeholder en oplistning af distance, fart, tidsforbrug for hver af de tre ruter fra kaj i Rønne Havn til kaj i Ystad Havn. Som det fremgår af ruteberegningerne, opgøres overfartstiderne for de tre ruter til henholdsvis 79 minutter, 78 minutter og 78 minutter. På trods af, at der maksimalt er 1,3 minutters forskel mellem parternes synspunkter, idet Danske Færger har gjort gældende, at Mols-Linien vil have en manøvretid på 14 minutter, er det fortsat Danske Færgers synspunkt, at Mols-Linien ikke vil kunne overholde kravet om en overfartstid på 80 minutter i 3,5 m bølger. Det er imidlertid ikke dokumenteret, at Mols-Liniens tilbud forudsætter nogle urealistisk korte manøvretider i havnene, eller at de manøvretider, som Mols-Linien har forudsat, ikke holder, jf. bl.a. Mols-Liniens erklæring af 7. september 2016 og OSK ShipTechs notat af 8. september 2016. Det er desuden ret begrænset, hvilken bevismæssig vægt Forces vurdering kan tillægges, når det tages i betragtning, at Forces vurderinger er foretaget uden konkret kendskab til Mols-Liniens hurtigfærger, men på baggrund af ”skrivebordsstudier”. Videre er der ikke nødvendigvis de store forskelle på Mols-Liniens estimat på 12,7 minutter og de baggrundstal, som Force og Knud E. Hansen baserer deres vurderinger på. Hertil kommer, at Mols-Liniens ruteberegninger under alle omstændigheder indeholder en 1-2 minutter margin i forhold til kravet om en overfartstid på maksimalt 80 minutter, idet Mols-Linien som nævnt ovenfor har opgjort overfartstiderne for de tre ruter til henholdsvis 79 minutter, 78 minutter og 78 minutter.

### Ad påstand 21

Danske Færger har gjort gældende, at det klart og tydeligt af udbudsmaterialet, jf. bl.a. Ydelsesspecifikationens pkt. 1, pkt. 5.1.1, punkt 6.1 og pkt. 17, Tilbudsgrundlagets pkt. 3.1-3.2, Hovedkontraktens pkt. 3.1 og 9.1. og pkt. 6 og 17 i Appendiks 2 til Ydelsesspecifikationen, fremgår, at Operatøren skal kunne igangsætte driften i overensstemmelse med kravene i kontrakten og udbudsmaterialet i øvrigt på tidspunktet for driftsstart den 1. september 2018. Dette indebærer blandt andet, at Operatøren skal råde over færger, der muliggør overholdelse af samtlige krav, herunder gældende lokalplaner, aktuelt lokalplan nr. 59 for Rønne. Den nuværende lokalplan giver ikke mulighed for bebyggelse udenfor et meget snævert byggefelt, som kun omfatter den eksisterende bygningsmasse ved færgelejerne. Af et brev af 18. marts 2017 fra Meyers Tegnestue til Bornholms Regionskommune fremgår blandt andet, at Meyers Tegnestue anmoder om udarbejdelse af et tillæg til lokalplan nr. 59, da det er en forudsætning for, at Mols-Linien kan etablere de faciliteter, de nye færger tilbudt af Mols-Linien kræver, for at Mols-Linien kan opfylde sine forpligtelser og besejle ruten som forudsat. Af brevet fremgår også, at Meyers Tegnestue repræsenterer Rønne Havn og Mols-Linien. Mols-Liniens tilbud forudsætter således en lokalplansændring. Mols-Liniens tilbud overholder således ikke den gældende lokalplan 59, hvilket var et krav efter udbudsmaterialet.

Det forhold, at et tilbuds konditionsmæssighed og overholdelse af den udbudte kontrakt og udbudsbetingelserne forudsætter en lokalplansændring, er et væsentligt forhold i forbindelse med tilbudsafgivelse og burde således have været nævnt i Mols-Liniens tilbud. Godkendelse af en lokalplansændring forudsætter en omfattende politisk og administrativ proces, der blandt andet omfatter høring af berørte parter. Mols-Linien og Ministeriet har ikke rådighed over, om en lokalplansændring vil finde sted. Det kan således ikke blot forudsættes, at de nødvendige lokalplansændringer kan gennemføres, og at Mols-Linien kan opfylde sin kontrakt med Ministeriet. Mols-Liniens tilbud opfyldte dermed heller ikke mindstekravene i Hovedkontraktens pkt. 3.1, hvorefter tilbudsgiver skal gennemføre alle nødvendige forberedelsesaktiviteter forud for driftsstart. Tilsvarende er Ydelsesspecifikationens pkt. 6.1 om gennemførelse af eventuelle havneombygninger på en sådan måde, at driften med sikkerhed kan påbegyndes ved driftsstart, og at den nuværende operatør kan gennemføre driften frem til ophør af den gældende kontrakt, heller ikke opfyldt.

Mols-Liniens tilbud var derfor ikke konditionsmæssigt. Ministeriet har derfor handlet i strid med forbuddet mod forskelsbehandling i § 2, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 508 af 16. maj 2013 om færgefart og artikel 51, stk. 3, i forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 ved at tildele kontrakten til Mols-Linien.

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har gjort gældende, at ministeriet i forbindelse med sin konditionsmæssighedsvurdering med rette har fundet, at Mols-Liniens tilbud er konditionsmæssigt, og at der heller ikke som følge af forhold vedrørende lokalplanændringer er grundlag for, at tilsidesætte ministeriets vurdering.

Mols-Liniens tilbud indeholdt i overensstemmelse med Tilbudsgrundlaget en redegørelse for Mols-Liniens behov for havnetilpasninger, ligesom Mols-Linien har erklæret, at alle krav i udbudsmaterialet fuldt ud opfyldes i hele kontraktperioden.

Det afgørende for, om et tilbud er konditionsmæssigt, er alene tilbuddets indhold sammenholdt med udbudsbetingelsernes mindstekrav, således som disse objektivt må forstås. Udgangspunktet er, at en ordregiver ikke har pligt til at kontrollere rigtigheden af de oplysninger, som fremgår af et tilbud. Ministeriet har ikke bedt tilbudsgiverne om i tilbuddene at forholde sig til eventuelle lokalplanspørgsmål. Der imod fremgår det af hovedkontrakten, at operatøren skal opfylde gældende krav og myndighedsforskrifter. Ligeledes følger det af udbudsmaterialet, at den vindende tilbudsgiver først 45 dage efter kontraktindgåelse skal fremsende detaljerede planer for eventuelle havneombygninger. Der har således ikke været stillet krav om, at tilbudsgiverne på tilbudsafgivelsestidspunktet skulle afgive detaljerede planer om havneombygninger. På tidspunktet for ministeriets vurdering af tilbudet har der således ikke foreligget nogen som helst indikation af, at Mols-Liniens tilbud ikke skulle være konditionsmæssigt. Det var derfor berettiget, at ministeriet lagde vægt på Mols-Liniens erklæring om, at alle stillede krav ville blive opfyldt i hele kontraktperioden.

Der er ikke i perioden fra tilbudsevalueringen til kontraktindgåelsen fremkommet yderligere oplysninger, som kunne rejse begrundet tvivl om, hvorvidt Mols-Liniens tilbud var konditionsmæssigt.

Mols-Linien har tværtimod blot udvist rettidig omhu og har igangsat tilvejebringelse af nødvendige godkendelser – modsat Danske Færger, der udfører sin drift pt med ulovlige anlæg - for at sikre, at Hovedkontraktens bestemmelser overholdes, og driften kan baseres på lovlige anlæg i god tid inden driftsstart d. 1. september 2018.

Forløbet efter kontraktindgåelsen viser således klart, at spørgsmålet om lokalplanændring ikke er et spørgsmål om konditionsmæssigheden af Mols-Liniens tilbud, men – i forholdet mellem Mols-Linien og ministeriet – et kontraktmæssigt spørgsmål. Der er dermed tale om et spørgsmål, der falder uden for rammerne af denne klagesag.

Klagenævnet udtaler:

*Ad påstand 1 (eftersendelse af tegninger)*

Der var ikke i udbudsmaterialet fastsat krav om, i hvilket format tegningerne skulle indleveres, eller fastsat, at manglende indlevering af tegninger eller indlevering af mangelfulde tegninger ville føre til afvisning af tilbuddet. I Tilbudsgrundlagets punkt 7.1 var derimod fastsat, at ministeriet forbeholdt sig at anmode en tilbudsgiver om at supplere eller fuldstændiggøre tilbuddet i det omfang, det kunne ske inden for principperne i bl.a. den da gældende implementeringsbekendtgørelse.

Tilbuddet fra Mols-Linien indeholdt ubestridt tegninger i form af ”Generalarrangementsplan og stuvningsplan” som krævet i Tilbudsgrundlagets punkt 6.2.3.

De tegninger, Mols-Linien indleverede i et større format, var alle udarbejdet og dateret forud for tilbudsfristens udløb. Der foreligger ikke oplysning om, at tegningerne er ændret bortset fra formatet.

Der er derfor ikke grundlag for at anse Mols-Liniens efterfølgende indsendelse af tegningerne i et større format for at være en ændring eller forbedring af det oprindelige tilbud i strid med de udbudsretlige regler.

Vedrørende spørgsmålet om tegningernes indhold henvises i øvrigt til bemærkningerne nedenfor om de tilbudte færgers kapacitet.

Påstand 1 tages ikke til følge.

*Ad påstand 2 (kravene til Tids- og Aktivitetsplan Version 1)*

Kravene til den Tids- og Aktivitetsplan Version 1, der skulle indleveres sammen med tilbuddet, var fastsat i Ydelsesspecifikationens punkt 10.5 og 10.6 samt Tilbudsgrundlagets punkt 6.2.3.

Kravene skal læses i sammenhæng med, at der var tale om en første version af tids- og aktivitetsplanen, og at det var forudsat, at denne skulle specificeres yderligere henholdsvis 45 kalenderdage efter kontraktindgåelse og 8 måneder før driftsstart. Kravene skal yderligere læses i lyset af Tilbudsgrundlagets punkt 7 om vurderingen af tilbuddene, hvori det var fastsat, at ministeriet i videst muligt omfang forbeholdt sig muligheden for at afklare eventuelle uklarheder, indhente supplerende oplysninger og afhjælpe eventuelle fejl og mangler.

I Ydelsesspecifikationens punkt 10.5.1 og 10.5.2 var fastsat, at alle tre versioner af tids- og aktivitetsplanerne skulle indeholde (1) begrundelse for aktivitetens placering, (2) beskrivelse af aktiviteten i forhold til indhold, forudsætninger, status og resultater, (3) kriterium for succesfuld afslutning og (4) personalemæssig ressourceindsats.

Ifølge punkt 10.5.2 skulle alene Version 1 indeholde oplysning om datoer for aktiviteterne i punkt 10.6, begrundelse for aktiviteterernes placering og oplysning om aktiviteten. Det var endvidere fastsat, at ”Indholdet af øvrige hovedaktiviteter beskrives på et overordnet niveau”.

Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplanen Version 1 var udarbejdet som et skema på 11 sider med kolonner for start, deadline, aktivitet, kommentar/kriterium, forventet tidsforbrug og ansvar. Skemaet var yderligere opdelt i en indledende beskrivelse med en begrundelse for aktivitetens placering efterfulgt af mere specifikke aktiviteter.

Mols-Liniens Tids- og Aktivitetsplan Version 1 omfattede ubestridt - som krævet i Ydelsesspecifikationens punkt 10.5. - de overordnede aktiviteter, der var indeholdt i punkt 10.6. Uanset at skemaet på få områder ikke specifikt oplyste eksempelvis tidsforbrug for den pågældende aktivitet eller succeskriterium, finder klagenævnet, at der ikke er tale om mangler af en sådan

karakter eller et sådant omfang, at ministeriet skulle have afvist tilbuddet fra Mols-Linien som ukonditionsmæssigt.

Påstand 2 tages ikke til følge.

*Ad påstand 4 (frekvens samt passager og personbilskapacitet på Rønne-Ystad overfarten), påstand 6 (miljøgodkendelser), påstand 7 (rådighed over færger), påstand 11 (antal toiletter, håndvaske og puslepladser), påstand 12 (rutestruktur og kapacitet Rønne-Køge), påstand 13 (beskrivelses- og dokumentationskrav), påstand 17 (elevatore på Incat 91 færgen) og påstand 19 (bølgehøjder Rønne-Ystad)*

I det tidligere gældende forsyningsvirksomhedsdirektivs artikel 51, stk. 3, (direktiv 2004/17/EF) var fastsat, at ”Ordregiverne kontrollerer, at tilbuddene fra de således udvalgte tilbudsgivere er i overensstemmelse med de regler og krav, der gælder for tilbuddene”. Tilsvarende er i det nugældende forsyningsvirksomhedsdirektiv artikel 76, stk. 5, fastsat, at ”de ordregivende enheder kontrollerer, at tilbuddene fra de udvalgte tilbudsgivere er i overensstemmelse med de regler og krav, der gælder for tilbuddene”. I direktivets artikel 82, stk. 4, er endvidere fastsat, at ”I tvivlstilfælde kontrollerer ordregivende enheder effektivt nøjagtigheden af oplysninger og dokumentation indgivet af tilbudsgiverne.” Der henvises herved til klagenævnets kendelse af 4. juli 2017, Munck Gruppen A/S mod Rønne Havn A/S.

Et tilbud skal i henhold til praksis evalueres på grundlag af sit eget indhold, jf. bl.a. klagenævnets kendelse af 28. marts 2007, Fujitsu Siemens Computers A/S mod Finansministeriet og SKI. Ordregiveren er efter det anførte alene forpligtet til at kontrollere oplysningerne, hvis der for ordregiveren foreligger omstændigheder, som giver særlig anledning til en sådan kontrol.

Ordregiverens beslutning om, hvorvidt der under et udbud kan eller skal indhentes yderligere oplysninger og dokumentation fra en ansøger eller tilbudsgiver, har efter sin karakter et skønsmæssigt præg. Klagenævnet sætter ikke sit eget skøn i stedet for ordregiverens og kan således alene efterprøve, om de grænser, der gælder for en sådan beslutning, er overskredet, jf. ligeledes klagenævnets kendelse af 10. februar 2017, Viking Medical Scandinavia ApS m.fl. mod Amgros I/S.

Det er ved Højesterets dom af 15. juni 2012 Montaneisen GmbH mod Kystdirektoratet (UfR 2012.2952.HD) slået fast, at en ordregiver er forpligtet til også at undersøge - og eventuelt reagere på - oplysninger, som ordregiveren først bliver bekendt med efter tildelingsbeslutningen, men før kontaktindgåelsen. Modtages oplysningerne først efter kontraktindgåelsen, er der tale om et kontraktretligt og ikke et udbudsretligt forhold.

Mols-Linien har i sit tilbud udtrykkeligt anført, at ”Vi skal hermed erklære, at vi nøje har gennemgået og sat os grundigt ind i kontraktens krav og ydelsesspecifikationen, og at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakten og ydelsesspecifikationen, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden”.

Ministeriet har antaget sagkyndig bistand, OSK ShipTech, i relation til evalueringen af tilbuddets skibstekniske forhold. Der er ikke i OSK ShipTechs rapport af 4. maj 2016 påvist forhold, der gav ministeriet anledning til at anse tilbuddet fra Mols-Linien for ukonditionsmæssigt eller for at indeholde urigtige oplysninger.

Danske Færger har efterfølgende indhentet egne sagkyndige erklæringer, herunder en erklæring af 27. maj 2016 fra Knud E. Hansen A/S. Erklæringen omtaler flere forhold, der efter denne sagkyndiges vurdering gør tilbuddet fra Mols-Linien ukonditionsmæssigt. Ministeriet har indhentet OSK ShipTechs bemærkninger hertil. Der er heller ikke efter OSK ShipTechs supplerende erklæring af 6. juni 2016 påvist forhold, der på den nævnte baggrund gav ministeriet grundlag for at anse tilbuddet fra Mols-Linien for ukonditionsmæssigt, herunder at det indeholdt urigtige oplysninger af betydning for tilbuddets konditions-mæssighed.

Det fremgår af Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, første afsnit, at ”Tilbuddet skal beskrives og dokumenteres så fyldestgørende, at Transport og Bygningsministeriet får et klart indtryk af Operatørens samlede ydelse og kan konstatere, om tilbuddet overholder kravene i Ydelsesspecifikation”. Bestemmelsen skal læses i sammenhæng med de øvrige afsnit under ”Løsningsbeskrivelsen” og udbudsmaterialet i øvrigt, herunder særligt Tilbudsgrundlagets punkt 3.1 og 6.2, Ydelsesspecifikationens krav til Tids- og aktivitetsplan samt svaret på spørgsmål 45. Bestemmelsen i Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3 kan på det grundlag ikke forstås som et krav om, at der på tidspunktet for tilbuddets afgivelse skal foreligge dokumentation for, at til-

buddet, herunder de færger, der skal anvendes til kontraktens opfyldelse, overholder alle kravene omtalt i ydelsesspecifikationen.

*Særligt ad påstand 4 (frekvens samt passager og personbilskapacitet på Rønne-Ystad overfarten)*

I Ydelsesspecifikationens punkt 1.2. var fastsat, at der skal være minimum 3 dobbeltture dagligt på Rønne-Ystad overfarten, at overfartens varighed højst må være 80 minutter fra planlagt afgangstidspunkt til ankomst, og at der ud over personbilskapacitet skal være mindst 300 høje dækmeter til godstransport pr. retning. I punkt 5.1.1 var fastsat, at der ikke stilles krav om, hvor mange eller hvilke færger operatøren råder over, men blot at der skal tilbydes færgekapacitet, der er tilstrækkelig til at opfylde kravene i udbudsbetingelserne.

Mols-Linien havde i sit tilbud oplyst at overholde disse krav, og OSK ShipTech har efter en nøje gennemgang af tilbuddet ikke fundet grundlag for at betvivle dette. At Danske Færgers sagkyndige rådgiver ikke er enig heri og eksempelvis bl.a. på grundlag af sine erfaringer anser det for urealistisk at opnå en turn-around tid på 40 min., giver ikke grundlag for at fastslå, at ministeriet var forpligtet til at afvise tilbuddet fra Mols-Linien som ukonditionsmæssigt.

På den anførte baggrund og efter det, der er anført nedenfor om tilladelse til anløb i havnen i Ystad og om forholdene på havnen i Rønne, tages påstand 4 ikke til følge.

*Ad påstand 6 (myndighedskrav)*

I Ydelsesspecifikationens punkt 5.1.4. var fastsat, at alle færger til enhver tid skal opfylde alle gældende myndighedskrav. I Hovedkontraktens punkt 9.1 var endvidere fastsat, at operatøren indestår for, at alle myndighedskrav er opfyldt.

Mols-Linien havde i sit tilbud oplyst at overholde disse krav, og OSK ShipTech har efter en nøje gennemgang af tilbuddet ikke fundet grundlag for at betvivle dette. Det forhold, at der er restriktioner på antallet af anløb i Ystad Havn, og at Danske Færger har oplyst, at det ikke var let for denne virksomhed at opnå dispensation til yderligere anløb i havnen, giver ikke i



sig selv grundlag for at antage, at ministeriet skulle have afvist tilbuddet fra Mols-Linien som ukonditionsmæssigt.

Danske Færgers sagkyndige rådgiver har om ombygningsperioden på 4 måneder for erstatningsfærgen anført, at ”tidsplanen for ombygningen fremstår efter vores vurdering meget stram og vi mener, at en ”major-conversion”-ombygning ikke kan gennemføres indenfor tidsplanen”. Dette må imidlertid ses i lyset af, at tidsplanen kun i værste fald var 4 måneder og i bedste fald 1 år og 4 måneder, og giver ikke i sig selv tilstrækkeligt grundlag for at antage, at den forudsatte ombygning og myndighedsgodkendelse ikke kunne nås, og at tilbuddet derfor var ukonditionsmæssigt.

Heller ikke oplysningerne om, at Danske Færger i forbindelse med sin aktuelle færgebetjening – med andre færger end dem, Mols-Linien forudsætter at anvende – er blevet mødt med fartrestriktioner, giver grundlag for at antage, at ministeriet skulle have afvist tilbuddet fra Mols-Linien som ukonditionsmæssigt.

Herefter tages påstand 6 ikke til følge.

*Ad påstand 7 (rådighed over færger)*

I Ydelsesspecifikationens punkt 5.1.1. var fastsat, at ”Operatøren skal råde over et sådant antal og en sådan sammensætning af færger, at Operatøren er i stand til at opfylde Kontraktens krav”. I Tilbudsgrundlagets punkt 3.1 var endvidere fastsat, at ”Operatøren er ansvarlig for at råde over den tilbudte tonnage, herunder minimum 1 erstatningsfærge ... Operatøren er forpligtet til at sikre, at den krævede tonnage er forskriftsmæssig godkendt og klar til indsættelse på ruterne i henhold til den på tidspunktet for Driftsstart gældende sejlplan.”

Mols-Linien har i sit tilbud oplyst at overholde disse krav, og OSK Ship-Tech har efter en nøje gennemgang af tilbuddet ikke fundet grundlag for at betvivle dette.

I udtalelsen af 27. maj 2016 fra Danske Færgers egen sagkyndige hedder det bl.a., at ”Den angivne leveringstid for den nybyggede RoPax-færge anses for meget stram, hvilket medfører risici for forsinkelser”, og at ”Tidsplanen for en nybygning ser meget kritisk ud, da der altid i projekter af

denne størrelse vil opstå uforudsete begivenheder". Danske Færger har ikke alene med disse udtalelser og ved at fremlægge oplysninger om det værft, der skal bygge Mols-Liniens reservefærge, godtgjort eller sandsynliggjort, at den forudsatte nybygning af RoPax færgen ikke vil kunne være tilendebragt inden kontraktstart.

Herefter tages påstand 7 ikke til følge.

*Ad påstand 11 (antallet af toiletter, håndvaske og puslepladser)*

I Ydelsesspecifikationens punkt 5.2.3. var fastsat, at antallet af toiletter og puslepladser skal være i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 491 af 13. maj 2014.

I bekendtgørelsen er fastsat, at der skal "findes 1 toilet og 1 håndvask for hver 50 passagerer eller påbegyndte del af dette antal".

Der var ikke i udbudsmaterialet fastsat krav om, at tilbuddet skal indeholde specifikke oplysninger om antallet af toiletter, håndvaske eller puslepladser. Der var heller ikke fastsat krav om, at færgerne skulle opfylde alle punkter i ydelsesspecifikationen allerede på tidspunktet for tilbudsfristens udløb. Tværtimod var det i Tilbudsgrundlaget punkt 6.2.3 fastsat, at der ville kunne være oplysninger om færgerne, som ikke var tilgængelige ved tilbuddets afgivelse, fordi det blev forudsat at anvende nybyggede eller ombyggede færger.

Mols-Linien har i sit tilbud - ud over at oplyse at alle krav i Ydelsesspecifikationen opfyldes - specifikt oplyst, at færgerne vil "efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart blive tilpasset/ombygget, så de[n] efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav".

Hverken det forhold, at de medsendte tegninger af færgerne før ombygning ikke viste antallet af toiletter m.v., eller indholdet af "Letter of Compliance" - der kan forstås som udtryk for, at færgerne opfyldte alle krav allerede ved tilbudsafgivelsen - kan under disse omstændigheder føre til, at ministeriet skulle have afvist tilbuddet fra Mols-Linien som ukonditionsmæssigt.

Herefter tages påstand 11 ikke til følge.

*Ad påstand 12 (rutestruktur og kapacitet på Rønne-Køge overfarten)*

Påstanden angår konditionsmæssigheden af Mols-Liniens tilbud i relation til mindstekravene til rutestruktur og kapacitet på Rønne-Køge overfarten. Det er ikke bestridt, at disse krav kan opfyldes også med den tilbudte Ro-Pax færge. Det er alene bestridt, at det kan ske som anført i den medsendte principsejlplan.

I Ydelsesspecifikationens punkt 1.3. var fastsat, at der skal være mindst 1 dobbelttur på Rønne-Køge overfarten pr. dag med en nærmere fastsat kapacitet pr. dag pr. tur, at overfarten fra Rønne tidligst må afgang kl. 17.00, og at returturen senest må ankomme til Rønne kl. 06.00. I Tilbudsgrundlagets punkt 3.2.2. var fastsat, at kapaciteten skal være mindst 400 passagerer og 1.500 høje dækmeter pr. dag pr. retning. I punkt 6.2.3 var endvidere fastsat, at principsejlplanen skal afspejle kravene til antal ture, overfartstid og kapacitet.

I Tilbudsgrundlagets punkt 6.2.3 "løsningsbeskrivelse" var fastsat, at tilbuddet skulle beskrives og dokumenteres så fyldestgørende, at ministeriet fik et klart indtryk af den samlede tilbudte ydelse og af, om tilbuddet overholdt kravene i Ydelsesspecifikationen. Ved vurderingen af tilbuddets konditionsmæssighed må det på den baggrund indgå, om der med den medsendte principsejlplan var "luft" til mindre afvigelser i forhold til mindstekravene, eller om principsejlplanen skulle overholdes strikte for at opfylde disse.

OSK ShipTech har efter en nøje gennemgang af tilbuddet ikke fundet grundlag for at betvivle, at Mols-Liniens principsejlplan er realistisk. At Danske Færgers sagkyndige rådgiver ikke er enig heri, giver på den anførte baggrund ikke i sig selv grundlag for at anse Mols-Liniens tilbud for ukonditionsmæssigt.

Herefter tages påstand 12 ikke til følge.

*Ad påstand 17 (elevatorene på Incat 91 færgen)*

I Ydelsesspecifikationens punkt 5.2.7 om adgangsforhold var fastsat, at det ved stuvning af biler skal sikres, at invalidebiler parkeres hensigtsmæssigt i forhold til elevatorer. I punkt 5.2.8 var fastsat, at alle færger skal være ind-

rettet med mindst 1 elevator med adgang fra vogndæk til dæk med faciliteter for passagerer med handicap. Det var ikke fastsat, at færgerne skulle opfylde alle Ydelsesspecifikationens krav på tidspunktet for tilbudsfristens udløb. Tværtimod var det i Tilbudsgrundlaget punkt 6.2.3 fastsat, at der ville kunne være oplysninger om færgerne, som ikke var tilgængelige ved tilbuddets afgivelse, fordi det blev forudsat, at der ville blive anvendt nybyggede eller ombyggede færger.

Mols-Linien har i sit tilbud - ud over at oplyse, at alle krav i Ydelsesspecifikationen opfyldes - udtrykkeligt anført, at færgerne ”efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart [vil] blive tilpasset/ombygget, så de[n] efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav”.

Der er derfor ikke grundlag for at antage, at tilbuddet skulle have været afvist som ukonditionsmæssigt på baggrund af kravet om elevatorer.

Hverken det forhold, at tegningerne af færgerne Incat 91 ikke viste en elevator, der opfyldte kravene i Ydelsesspecifikationen, eller indholdet af ”Letter of Compliance” - der kan forstås som udtryk for, at færgerne opfyldte alle krav allerede ved tilbudsafgivelsen - ændrer herved.

Herefter tages påstand 17 ikke til følge.

#### *Ad påstand 19 (bølgehøjder Rønne-Ystad)*

I Ydelsesspecifikationens punkt 1.2. og Tilbudsgrundlaget punkt 3.2 var fastsat, at den maksimale overfartstid mellem Rønne-Ystad er 80 minutter. I Ydelsesspecifikationens punkt 5.1.9.1 var endvidere fastsat, at ”Hurtigfærger skal være dimensioneret, udrustet og godkendt til at sejle i bølgehøjder på op til 3,5 meter med en fart, der kræves for at overholde den krævede Overfartstid. Godkendelse skal være givet af et klassifikationselskab, der er anerkendt af flagstatsmyndigheden”.

Mols-Linien har i sit tilbud oplyst at overholde disse krav, og OSK Ship-Tech har efter en nøje gennemgang af tilbuddet ikke fundet grundlag for at betvivle dette.

At Danske Færgers sagkyndige rådgiver er uenig heri, giver på den anførte baggrund ikke grundlag for at antage, at ministeriet skulle have afvist tilbuddet fra Mols-Linien som ukonditionsmæssigt.

Herefter tages påstand 19 ikke til følge.

*Ad påstand 13 (krav om beskrivelse og dokumentation af den tilbudte ydelse)*

Efter det anførte er der endvidere ikke grundlag for at tage påstand 13 til følge.

*Sammenfatning ad påstand 4, 6, 7, 11, 12, 13, 17 og 19*

Sammenfattende tages påstand 4, 6, 7, 11, 12, 13, 17 og 19 således ikke til følge.

*Ad påstand 21 (lokalplanændringer i Rønne Havn)*

Det kan ikke antages, at der gælder en almindelig regel om, at en tilbudsgiver allerede ved tilbudsafgivelsen skal være i besiddelse af alle de offentlige tilladelser og lignende, som er nødvendige for at kunne opfylde kontrakten.

Det forhold, at det efter tildelingen af kontrakten har vist sig nødvendigt for Mols-Linien at ansøge om ændring af lokalplanen for havnen i Rønne, medfører i overensstemmelse med det anførte ikke, at virksomhedens tilbud var ukonditionsmæssigt.

Klagenævnet har herved lagt vægt på, at Mols-Linien i sit tilbud har anført, at alle mindstekrav ville blive opfyldt, at der ikke på tidspunktet for afgivelsen af tilbuddet var grund til at antage, at en ændring som den omhandlede ikke ville blive tilladt, og at det heller ikke på nuværende tidspunkt kan antages, at ansøgningen ikke vil blive imødekommet.

Herefter tages påstand 21 ikke til følge.

*Ad påstand 15 (annullation)*

Efter det, der er anført ovenfor, er der ikke grundlag for at tage påstanden om annullation til følge.

Herefter bestemmes:

Klagen tages ikke til følge.

Danske Færger A/S skal i sagsomkostninger til Transport- Bygnings- og Boligministeriet betale 75.000 kr., der betales inden 14 dage efter modtagelsen af denne kendelse.

Klagegebyret tilbagebetales ikke.

Michael Ellehauge

Mette Langborg

Genpartens rigtighed bekræftes.

Heidi Thorsen  
kontorfuldmægtig