

K E N D E L S E

Faaborg Værft A/S
(advokat Mikkel Taanum og cand. merc. jur. Peter Dann Jørgensen, København)

mod

Center for Logistik og Samarbejde ApS (advokat Thomas Impgaard Sørensen, København)

Ved udbudsbekendtgørelse nr. 2021/S 028-070397 af 5. februar 2021 udbød Center for Logistik og Samarbejde ApS ("CLS") som udbud med forhandling efter forsyningsvirksomhedsdirektivet et prototypefartøj – benævnt "Fjordbus" – som forventes at skulle transportere passagerer på tværs af Limfjorden mellem Aalborg og Nørresundby.

Ved udløbet af fristen for anmodning om prækvalifikation den 9. marts 2021 havde følgende virksomheder anmodet om prækvalifikation:

1. Tuco Yacht Værft ApS ("Tuco Værft")
2. Faaborg Værft A/S ("Faaborg Værft")
3. Mathis Værft A/S ("Mathis Værft")

Den 17. marts 2021 besluttede CLS at prækvalificere alle tre virksomheder.

Fristen for afgivelse af indledende tilbud var oprindeligt fastsat til den 9. april 2021, men blev senere udsat til den 23. april 2021. Ved fristens udløb havde Tuco Værft og Mathis Værft afgivet tilbud. Faaborg Værft afgav ikke tilbud.

Den 21. april 2021 indgav Faaborg Værft klage til Klagenævnet for udbud over CLS. Faaborg Værft fremsatte ved klagens indgivelse anmodning om, at klagenævnet i medfør af lov om Klagenævnet for Udbud § 12, stk. 1, skulle beslutte, at klagen skulle have opsættende virkning.

CLS har anmodet om, at klagenævnet i stedet for at træffe afgørelse om opsættende virkning afsiger realitetskendelse i sagen.

Klagenævnet vurderede, at sagen efter modtagelse af processkrift 1 og processkrift A var tilstrækkelig belyst og oplyste parterne, at klagenævnet ville tilstræbe at afgøre selve sagen.

Den 25. juli 2021 har CLS tildelt den udbudte kontrakt til Tuco Værft.

Den 2. august 2021 har Faaborg Værft indgivet anmodning om, at klagenævnet skal tillægge klagen opsættende virkning, jf. lov om klagenævnet for udbud § 12, stk. 2.

Klagenævnet har herefter meddelt CLS, at CLS ikke må indgå kontrakt med Tuco Værft, før klagenævnet har truffet beslutning om opsættende virkning, jf. lov om klagenævnet for udbud § 12, stk. 2. Klagenævnet har samtidig oplyst parterne, at klagenævnet senest den 1. september 2021 vil træffe afgørelse om spørgsmålet om opsættende virkning, jf. lov om klagenævnet for udbud § 12, stk. 3, og at klagenævnet i stedet kan afgøre selve sagen inden samme dato. Klagenævnet finder fortsat, at sagen er tilstrækkelig belyst, og har derfor besluttet at afgøre klagesagen ved denne kendelse.

Faaborg Værft har nedlagt følgende påstande:

”Påstand 1

Klagenævnet skal konstatere, at Center for Logistik og Samarbejde ApS har overtrådt ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincippet i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 59 ved at have prækvalificeret Tuco Yacht Værft ApS, uagtet af Tuco Yacht Værft ApS’ ansøgning skulle have været afvist på grund af inhabilitet.

Påstand 2

Klagenævnet skal konstatere, at Center for Logistik og Samarbejde ApS har overtrådt ligebehandlingsprincippet i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 36 ved ikke at have afvist ansøgningen fra Tuco Yacht ApS, da ansøgningen indeholdt urigtige oplysninger.

Påstand 3

Klagenævnet skal i medfør af lov om klagenævnet for udbud, § 13, stk. 1 nr. 2, annullere Center for Logistik og Samarbejde ApS' beslutning af 17. marts 2021 om at prækvalificere Tuco Yacht Værft ApS."

Andre oplysninger i sagen:

Af udbudsbekendtgørelsen fremgår:

"...

Del II: Genstand**II.1) Udbuddets omfang****II.1.1) Betegnelse:**

Skibsbygningskontrakt – nybygning af Fjordbus

II.1.5) Anslået samlet værdi

Værdi eksklusive moms: 3 500 000.00 DKK

...

II.2.4) Beskrivelse af udbuddet:

Centre for Logistics and Collaboration (CLS eller Kunden) har besluttet at anskaffe et prototypefartøj, benævnt som "Fjordbus", der forventes at overgå til transport af passagerer på tværs af Limfjorden, mellem Aalborg og Nørresundby.

Fjordbussen skal være fuldt elektrificeret herunder elektrisk fremdrevet. Fjordbussen skal leveres og kunne sejle selvstændigt, betjent af et besætningsmedlem.

Efterfølgende skal Fjordbussen danne platform for et projekt for test og demonstration af autonom sejlads, og herfor skal fartøjsarrangementet samt fartøjssystemer forberedes for dette i såvel design som fartøjsbygning.

Det nye fartøj skal danne platform for et projekt for autonom sejlads på Limfjorden i Aalborg og efterfølgende sejle med passagerer i havneområdet. Operationssæsonen er hele året. Fartøjet vil operere hele døgnet, altså i dagslys, nedsat sigtbarhed samt mørke. Besætningen skal ikke kunne overnatte på fartøjet, og det er derfor ikke påkrævet med køjer/senge ombord. Under sejlads vil fartøjet normalt blive opereret af en eller to (1 eller 2) personer som besætning. Besætningsantal vil blive fastlagt af Søfartsstyrelsen efter levering. Senere vil fartøjet skulle operere autonomt, det vil sige uden besætning ombord. Leverandørens leverance af fartøj skal indeholde:

- Fartøj fuldt udstyret i henhold til denne kravspecifikation
- Reservedele (initial reservedelspakke) se bilag 1.D
- Uddannelse/træning, se bilag 1.C

- Dokumenter og certifikater.

På tidspunktet for leverancen skal fartøjet kunne fungere fuldt ud uden yderligere installationer, tests, prøveture etc.

Kunden vil ikke levere udstyr til fartøjet.

...

Del III: Juridiske, økonomiske, finansielle og tekniske oplysninger

III.1) Betingelser for deltagelse

III.1.1) Egnethed til at udøve en erhvervsaktivitet, herunder krav om optagelse i erhvervs- eller handelsregistre

Liste over og kort beskrivelse af betingelser:

Det værft hvorpå arbejdet udføres skal have en miljøgodkendelse som skibsværft, såfremt der stilles krav herom i det land, hvor værftet er registreret (angives i det fælles europæiske udbudsdokument (herefter ESPD)), afsnit IV.A under ”særlig autorisation nødvendig”.

...

Del VI: Supplerende oplysninger

...

VI.3) Yderligere oplysninger:

...

Ansøgeren vil blive udelukket fra deltagelse i udbudsproceduren, hvis ansøgeren er omfattet af de i udbudslovens § § 135 og 136 nævnte obligatoriske udelukkelsesgrunde, samt udelukkelsesgrundene anført i udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 1 og nr. 2 og nr. 7, jf. bekendtgørelse om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester § 10, stk. 1, nr. 1, medmindre ansøger har fremlagt tilstrækkelig dokumentation for, at denne er pålidelig i overensstemmelse med udbudslovens § 138, jf. implementeringsbekendtgørelsens § 10, stk. 1, nr. 2.

...

Inden tildelingsbeslutningen skal den tilbudsgiver, som ordregiver har til hensigt at tildele kontrakten til, fremlægge dokumentation for de oplysninger, der er afgivet i ESPD i henhold til udbudslovens § § 151 og 152, stk. 3, jf. implementeringsbekendtgørelsens § 11.

...”

I udbudsbetingelserne fremgår:

”...

Afgivelse af ansøgning om prækvalifikation skal ske ved indgivelse af ESPD. Disse udbudsbetingelser er kun relevante for ansøgere, der er blevet prækvalificeret til at afgive indledende tilbud og deltage i forhandlingsfasen. Udbudsbetingelserne indeholder retningslinjerne for afgivelse af tilbud, kommunikation mellem tilbudsgiver og ordregiver samt oplysninger om forhandlingerne og udbudsprocessen i øvrigt.

...

7. INDLEDENDE TILBUD

Et indledende tilbud består af følgende dokumenter:

- (a) Tilbudsbrev (Bilag E)
- (b) Udfyldte eller færdiggjorte bilag
- (c) Erklæring om underretning om behandling af personoplysninger (Bilag F)

Tilbuddet behøver ikke at indeholde kontrakten og de bilag til kontrakten, som ikke skal udfyldes/færdiggøres af tilbudsgiver. Disse bilag anses for accepteret af tilbudsgiver.

...

Ordregiver kan tildele kontrakten på baggrund af det indledende tilbud, og tilbudsgiverne kan derfor ikke påregne, at der gennemføres forhandlingsmøder, jf. punkt 6. Tilbudsgiverne skal derfor sørge for, at de indledende tilbud er fuldstændige, og at prissætningen er sket på baggrund af det udbudsmateriale, der danner grundlag for afgivelsen af tilbud. Forhold oplistet i tilbudsgivers kommentarer til udbudsmaterialet (Bilag D) betragtes ikke som en del af det indledende tilbud (men som et oplæg til forhandlingerne), og oplistningen betragtes derfor heller ikke som forbehold.

...”

Af udbuddets kravspecifikation, som i sagen omtales som ”bilag B”, fremgår:

”...

1.3 Beskrivelse af systemet

Leverandørens leverance af fartøj skal indeholde:

- Fartøj fuldt udstyret i henhold til denne kravspecifikation.
- Reservedele (initial reservedelspakke) se Bilag 1.D
- Uddannelse/træning, se bilag 1.C

- Dokumenter og certifikater

På tidspunktet for leverancen skal fartøjet kunne fungere fuldt ud uden yderligere installationer, tests, prøveture etc.

Kunden vil ikke levere udstyr til fartøjet.

...

1.5 Definitioner og forkortelser

Nedenfor beskrives definitioner og forkortelser, der anvendes i denne kravspecifikation.

Klassificering

Følgende kategorier gælder for kolonnen 'Klassificering'. Hvert krav klassificeres som et "mindstekrav", et "nøglekrav" eller et "evalueringskrav".

Mindstekrav er markeret med 'M', Nøglekrav er markeret med 'K', og evalueringskrav er markeret med 'E'.

Klassificering Id	Beskrivelse
M	Mindstekrav. Tilbudsgiveren skal opfylde et mindstekrav krav. Krav angivet som mindstekrav i udbuds- og kontraktmaterialet er ikke til forhandling og vil som udgangspunkt ikke blive ændret under udbuddet. Et endeligt tilbud, der indeholder forbehold for eller ikke opfylder mindstekrav vil blive betragtet som ukonditionsmæssigt og vil ikke blive taget i betragtning ved tilbudsevalueringen, medmindre ordregiveren vurderer og beslutter, at forholdet kan og skal udbedres ved indhentelse af supplerende oplysninger inden for udbudsreglernes rammer.
K	Nøglekrav. Krav angivet som nøglekrav i udbuds- og kontraktmaterialet er vigtige fokusområder for ordregiveren, men kan til en vis grad blive ændret under udbudsproceduren. Kontrakten er i sin helhed nøglekrav, medmindre andet er tydeligt angivet. Nøglekrav skal ved afgivelse af det endelige tilbud opfyldes af tilbudsgiverne og tilbudsgiverne må ikke tage forbehold for nøglekrav. Opfylder et endeligt tilbud ikke et nøglekrav, eller tages der i det endelige tilbud forbehold for et nøglekrav, vil tilbuddet blive betragtet som ukonditionsmæssigt og vil derfor ikke blive taget i betragtning ved den videre evaluering, medmindre ordregiveren vurderer og beslutter, at forholdet kan og skal udbedres ved indhentelse af supplerende oplysninger inden for udbudsreglernes rammer.
E	Evalueringskrav. Tilbudsgiverens besvarelse af evalueringskravene i konditionsmæssige tilbud vil indgå i tilbudsevalueringen. Evalueringskrav kan til en vis grad ændres i løbet af udbudsprocessen. Manglende eller tvetydig besvarelse af et evalueringskrav kan resultere i tildeling af færre point.

Dokumentation

Følgende kategorier gælder for kolonnen 'Dokumentation'. Den præciserer, hvordan tilbudsgiveren skal dokumentere, hvordan det foreslåede udstyr/service opfylder kravet. Det er muligt at angive mere end ét dokumentationskrav.

Dokumentation Id	Beskrivelse
J/N	Tilbudsgiver skal svare med J (ja) eller N (nej), hvis kravet er opfyldt. Hvis det er nødvendigt med kommentarer, skal det noteres i kolonnen "Tilbudsgivers eventuelle uddybende beskrivelse af hvordan kravet opfyldes". Bemærk, at hvis det er et mindstekrav (M), og tilbudsgiver svarer "nej", så vil det resultere i, at tilbuddet bliver udelukket fra yderligere evaluering.
C	Tilbuddet skal indeholde en attest/certifikat som dokumentation.
D	Tilbuddet skal indeholde en beskrivelse, skitse eller anden gyldig og fyldestgørende dokumentation.

...

Kravspecifikationens tekniske krav, der gælder for fartøjet, der skal leveres, var oplistet i et skema, hvori tilbudsgiverne kunne afkrydse, om de pågældende krav var overholdt og uddybe eventuelle beskrivelser af, hvordan kravet ville blive opfyldt. Af skemaet fremgår blandt andet:

”...

4 Tekniske krav

Alle følgende krav gælder for fartøjet der skal leveres

4.1 Generelle krav

Id. Nr.	Beskrivelse af krav	Klassificering	Documentation	CLS Bemærkninger
...	...	...	...	...
13.	101. Skrogform Fartøjet skal designes og bygges som enten et katamaranskrog eller et enkeltskrog.	K	J/N D	
14.	101. Skrogdesign Ordregiver ser gerne, at der tilbydes et skib/løsning, hvor designet af skroget i så høj grad som muligt ligner designet som beskrevet i bilag 1.A.i, 1.A.ii, 1.A.iii. og samtidig er egnet	E	J/N D	I evalueringen vil det derfor vægtes positivt, desto højere dette ønske er opfyldt. Under dette punkt evalueres kun meropfyldelse i forhold til mindstekrav i Kravspecifikationen og lovgivning.

	til at reducere fartøjets fremdrivningsmodstand og således at fartøjet krænger minimalt ved sammenstimlede passagerer i den ene side af fartøjet, og endvidere reducerer overfartstid inklusive havnemanovrer.			Tilbudsgiveren skal derfor i Kontraktens Bilag 2.1 (Leverandørens tilbud), afsnit 3.1, beskrive hvorledes dette krav er opfyldt. Leverandøren opfordres i den forbindelse til at beskrive hvorledes en dobbeltoverfartstur udføres, inkl. tids-estimer for delelementerne i overfarten. Leverandøren opfordres til så vidt muligt at supplere beskrivelsen med skitser og beregninger. Der henvises også til udbudsbetingelsernes bilag A, pkt. 2.2.1
15.	101. Interiørdesign Ordregiver ser gerne, at der tilbydes et skib/løsning, hvor interiørdesignet i så høj grad som muligt er egnet til korte overfarter, f.eks. ved fleksibel indretning som tilgodeser hyppige havneanløb.	E	J/N D	I evalueringen vil det derfor vægtes positivt, desto højere dette ønske er opfyldt. Under dette punkt evalueres kun meropfyldelse i forhold til mindstekrav i Kravspecifikationen og lovgivning. Tilbudsgiveren skal derfor i Kontraktens Bilag 2.1 (Leverandørens tilbud), afsnit 3.2, beskrive hvorledes dette krav er opfyldt, f.eks. ved beskrivelse af passagerflow, når passagerer forlader og går ombord på fartøjet, samt integration af fleksibelt område for

				barnevogne, kørestole etc. i designet. Leverandøren opfordres til så vidt muligt at supplere beskrivelsen med skitser. Der henvises også til Udbudsbetingelsernes bilag A, pkt. 2.2.1
...	...	...	...	...
17.	101. Skrogform Fartøjet skal designes og bygges med landgang for passagerer over stævnen. Såfremt en dobbeltender færge tilbydes, skal der etableres landgang for passagerer i begge skibsenden.	K	J/N	
18.	101. Landgangsrampe Fartøjet skal leveres med en elektrisk drevet landgangsrampe for landgang af passagerer, kørestole og barnevogne over stævnen. Landgangen skal være uden kanter i landgangsretningen således kørestole og barnevogne uhindret kan komme til og fra borde. Landgangsrampen skal være minimum 1200mm bred.	K	J/N D	

	Siderne af landgangsrampen skal etableres med gelænder. Landgangsrampen skal kunne betjenes fra styrrepositionen. Såfremt en dobbelt-ender færge tilbydes, skal der etableres landgangrampe i begge skibsender.			
...	...	...	...	...
26.	101. Hastighed Fartøjets fart skal være mindst 8 knob, målt ved 0,5 meter signifikantbølgehøjde, uden strøm, vind 5 m/s, med 100% MCR.	M	J/N	Hastigheden måles ved fuldt displacement som defineret ovenfor.

...

4.3 Skrog

Id. Nr.	Beskrivelse af krav	Klassificering	Documentation	CLS Bemærkninger
51.	Fartøjets skrog, dæk og aptering skal være af havvandsbestandigt aluminium ALU EN 5083 H111 eller tilsvarende, eller fiberforstærket sandwichkonstruktion (GRP/CRP).	M	J/N D	Beskrivelse af valg af materialer inkl. Kvalitet skal være indeholdt i tilbud. Leverandøren skal være opmærksom på at separat godkendelse af DMA skal forlægges såfremt CRP anvendes som byggemateriale
...	...	...	...	...
58.	201. Forstærkning af skrog Fartøjets skrog skal forstærkes, så det kan	M	J/N	Beskrivelse og beregninger skal være indeholdt i tilbud.

	modstå eventuelle koncentrerede skalbelastninger fra løft og ved anbringelse i landbaseret vugge.		D	
59.	201. Forstærkning af skrog Såfremt der leveres et katamaranfartøj, skal fartøjets skrog forstærkes, således det kan modstå eventuelle vridninger i skroget fra løft og ved anbringelse i landbaseret vugge.	M	J/N D	Beskrivelse og beregninger skal være indeholdt i tilbud.
...	...	...	...	...
61.	201. Forstærkning af skrog Fartøjet skal kunne løftes på land, ved hjælp af en landkran, enten ved faste løfteøje eller ved løse løftestropper.	M	J/N D	Beskrivelse og/eller beregninger skal være indeholdt i tilbud.
...	...	...	...	...
69.	264. Fender Fartøjet skal være udstyret med faste lodrette fendere i stævnen, som kan sikre at fartøjet kan "skubbe" på landgangskajen med 100% MCR, samt kollidere med landgangskajen med en fart på 0,5 knob ved fuldt displacement, uden at skade fartøjet. Leveres der et dobbelt-ender fartøj	K	J/N D	Beskrivelse og skitser skal være indeholdt i tilbud

	skal begge fartøjsender fændres som beskrevet.			
--	--	--	--	--

...

4.10 Maskineri og Hovedmotorkomponenter

Id. Nr.	Beskrivelse af krav	Klassificering	Documentation	CLS Bemærkninger
134.	601. Hovedmotor Mindst to komplette uafhængige indendørs elektriske hovedmotorer inklusive propeller og ror eller thrustere og styresystem skal installeres. Fremdrivningseffekten skal samlet set opfylde kravene i denne specifikation.	M	J/N D	Fremdrivningseffekt er samlet vurderet at være 150 kW ved fartøjshastighed på 8 knob, 0 knob strøm, 0 m/s, vind samt fuldt displacement for et katamaranfartøj. Leverandøren skal udarbejde en fremdrivningsberegning for dimensionering af effektbehovet for fremdrivningssystemet. Dokumentation skal være indeholdt i tilbuddet.
...	...	...	...	...
137.	601. Batterisystem Forsyningsbatterisystemet skal have tilstrækkeligt kappasitet til at kunne fremdrive og forsyne fartøjet i tre (3) timer.	K	J/N D	Beregning samt test skal foretages ved fartøjshastighed på 7 knob, 0 knob strøm, 0 m/s, vind samt fuldt displacement. El-balance beregning skal være indeholdt i tilbud

...

4.12 Fartøjs fælles systemer

Id. Nr.	Beskrivelse af krav	Klassificering	Documentation	CLS Bemærkninger
---------	---------------------	----------------	---------------	------------------

184.	860. Elektrisk strømforsyning Strømforsyningen skal være som følger: - To (2) uafhængige batterisystemer (48VDC eller lignende), for 2 stk. uafhængige fremdrivningssystemer. - To (2) Uafhængige forbrugsbatterier til hotellast, 24 VDC - Et (1) dedikeret 24 VDC nødbatteri til nødformål der skal forsynes/oplades fra 24 VDC hotellast tavlen. Nødbatteri skal være galvanisk adskilt fra andre batterier.	M	J/N	
...	...	...	...	...
194.	866. Batterier, generelt Fremdrivningsbatterier skal have et "Battery Management System" som overvåger spænding og temperatur for hvert modul i batteripakkerne, så der i tilfælde af for høje temperaturer kan frakobles batterimoduler.	K	J/N	
...	...	...	...	...
203.	871. Tavler Fartøjet skal være udstyret med: - To (2) "hovedtavler"			Beskrivelse af systemet skal være indeholdt i tilbuddet.

	(48VDC eller lign.) for fremdrivning. - En (1) tavle for hotel last 24VDC, som skal kunne forsynes/lades fra begge fremdrivningssystemer. - En (1) 230 V 50 HZ tavle, forsynet fra den fælles 24 VDC tavle, via en statisk inverter. Tavle for hotellast 24VDC og 230 VAC må gerne være en kombinationstavle og skal være placeret inden for rækkevidde fra styrrepositionen.	K	J/N D	
--	--	---	----------	--

...”

Af kravspecifikationen for udbuddet fremgår et omfattende tegningsmateriale, som ikke gengives i denne kendelse.

Hovedparten af de specificerede krav udgør mindste- eller nøglekrav, idet i alt to ud af 228 krav er evalueringskrav.

Af ”Bilag A – Tilbudsevalueringen” fremgår:

”...

1. TILDELINGSKRITERIET

Tildelingskriteriet er bedste forhold mellem pris og kvalitet.

Ordregiver vil i den forbindelse lægge følgende underkriterier til grund:

1. Kvalitet i løsningen (40%)

2. Bemanding, organisation og leverandørstyring (10%)

3. Tidsplan (10%)

4. Pris (40%)

Procentsatserne angiver de enkelte underkriteriers vægt i tilbudsevalueringen.

...

2. EVALUERINGSMETODE

...

2.2.1 Underkriteriet ”Kvalitet i løsningen”

Ordregivers bedømmelse af ”Kvalitet i løsningen” vil blive vurderet på baggrund af en række tekniske elementer, der hver især har betydning for Ordregiver, jf. nedenfor, men som også kan påvirke hinanden på forskellig vis afhængig af, hvordan de kombineres. Evalueringen af ”kvalitet i løsningen” vil derfor ske på baggrund af en konkret samlet vurdering af den tilbudte løsning i forhold til følgende tekniske elementer og aspekter, som vil indgå i Ordregivers skøn:

- Skrogdesign

Ordregiver ser gerne, at der tilbydes et skib/løsning, hvor designet af skroget i så høj grad som muligt ligner designet som beskrevet i bilag 1.A.i., 1.A.ii, 1.A.iii og samtidig er egnet til at reducere fartøjets fremdrivningsmodstand og således at fartøjet krænger minimalt ved sammenstimlede passagerer i den ene side af fartøjet, og endvidere reducerer overfartstid inklusiv havnemanøvrer.

I evalueringen vil det derfor vægtes positivt, desto højere dette ønske er opfyldt. Under dette punkt evalueres kun meropfyldelse i forhold til mindstekrav i Kravspecifikationen og lovgivning.

Tilbudsgiveren skal derfor i Kontraktens Bilag 2.1 (Leverandørens tilbud), afsnit 2.1, beskrive hvorledes dette krav er opfyldt. Leverandøren opfordres i den forbindelse til at beskrive hvorledes en dobbeltoverfartstur udføres, inkl. tidsestimater for delementerne i overfarten. Leverandøren opfordres til så vidt muligt at supplere beskrivelsen med skitser og beregninger.

- Interiørdesign

Ordregiver ser gerne, at der tilbydes et skib/løsning, hvor interiørdesignet i så høj grad som muligt er egnet til korte overfarter, f.eks. ved fleksibel indretning som tilgodeser hyppige havneanløb.

I evalueringen vil det derfor vægtes positivt, desto højere dette ønske er opfyldt. Under dette punkt evalueres kun meropfyldelse i forhold til mindstekrav i Kravspecifikationen og lovgivning.

Tilbudsgiveren skal derfor i Kontraktens Bilag 2.1 (Leverandørens tilbud), afsnit 2.2, beskrive hvorledes dette krav er opfyldt, f.eks. ved beskrivelse af passagerflow, når passagerer forlader og går ombord på fartøjet, samt integration af fleksibelt område for barnevogne, kørestole etc. i designet. Leverandøren opfordres til så vidt muligt at supplere beskrivelsen med skitser.

- Valg af øvrige komponenter og materialer

Ordregiver ser gerne, at der tilbydes et skib/løsning, hvor der er valgt komponenter og materialer i høj og slidstærk kvalitet, at de er lette at komme til ved service eller udskiftning, og at det er let at få service på dem. Ordregiver ser også gerne, at komponenter til navigation i så høj en grad som muligt er fremtidssikrede og fleksible, således at der f.eks. kan udvides eller opgraderes ved nyudvikling eller øget behov. Det gælder f.eks. også i forhold til ledig ”kabelkapacitet” i skibet. Det vægtes derfor positivt, desto højere dette ønske er opfyldt. Under dette punkt evalueres kun meropfyldelse i forhold til mindstekrav i Kravspecifikationen og lovgivning.

Tilbudsgiveren skal derfor i Kontraktens Bilag 2.1 (Leverandørens tilbud), afsnit 2.3, beskrive hvorledes dette krav er opfyldt.

- Generalarrangement og arbejdsforhold

Ordregiver ser gerne, at der tilbydes et skib/løsning, hvor generalarrangementet og arbejdsforholdene fremstår gennemtænkt og velstruktureret i forhold til de daglige arbejdsopgaver, skibets bemanning og pladsforhold. Ordregiver ser også gerne, at generalarrangementet i så høj en grad som muligt er fremtidssikrede og fleksible, således at f.eks. kan udvides eller opgraderes ved nyudvikling eller øget behov. Det vægtes derfor positivt, desto højere dette krav er opfyldt. Det kan f.eks. være, at der er gode arbejdsforhold ved styrepladsen, at der er let adgang til motorerne og batterierne, eller at der er frit udsyn fra styrepladsen udover Kravspecifikationens mindstekrav. Under dette punkt evalueres kun meropfyldelse i forhold til mindstekrav i Kravspecifikationen og lovgivning.

Tilbudsgiveren skal derfor i Kontraktens Bilag 2.1 (Leverandørens tilbud), afsnit 2.4, vedlægge og evt. beskrive skibets generalarrangement og arbejdsforhold i forhold hertil.

...

2.3 Point for det økonomiske underkriterie, ”Pris”

Med hensyn til det økonomiske underkriterie ”Pris” vil hvert tilbud blive tildelt point fra 1 – 5 i henhold til en økonomisk ramme. Vurderingen vil blive foretaget på baggrund af en evalueringsteknisk pris, som opgøres som anført i afsnit 2.3.3.

Den økonomiske ramme udgør laveste pris + 50 %.

Det konditionsmæssige tilbud med den laveste evalueringstekniske pris tildeles det højeste antal point på pointskalaen (maksimumpoint).

Tilbud med en evalueringsteknisk pris, der præcis svarer til summen af laveste pris + 50% eller overstiger denne sum, tildeles det mindste antal point på pointskalaen (minimumpoint).

Tilbud med en evalueringsteknisk pris, der ligger inden for den økonomiske ramme, tildeles point ved lineær interpolation:

Point ved lineær interpolation =

$$\text{Maksimumpoint} - \left(\frac{(\text{maksimumpoint} - \text{minimumpoint})}{\text{hældningsgrad}} \right) * \frac{(\text{tilbuddets pris} - \text{laveste pris})}{\text{laveste pris}}$$

I formlen er tilbuddets pris udtryk for den evalueringstekniske pris på det pågældende tilbud, der ved brug af formlen tildeles point ved lineær interpolation, laveste pris er udtryk for den evalueringstekniske pris på det konditionsmæssige tilbud med den laveste pris, og hældningsgrad er udtryk for det tillæg til laveste pris, som den økonomiske ramme er baseret på.

...”

Af udbudsmaterialets udkast til kontrakt ”Skibsbygningskontrakt” fremgår:

”...

2. INDLEDENDE BESTEMMELSER

2.1 Baggrund og formål

Denne Kontrakt er indgået mellem Parterne efter afholdelse af forudgående udbud efter Forsyningsvirksomhedsdirektivet annonceret i EU-Tidende, jf. udbudsbekendtgørelse nr. [indsættes efter offentliggørelse]. Kontrakten har til formål at regulere samarbejdet mellem Leverandøren og Køberen om Leverandørens detailprojektering, bygning, søsætning og salg af Skibet, som Køberen har fået kravspecificeret af Hauschildt Marine A/S, der også fungerer som Køberens tekniske rådgiver under Kontrakten.

2.2 Parternes hovedforpligtelser

Leverandøren skal detailprojektere, bygge, søsætte, udstyre, afprøve, sælge og levere Skibet til Køberen i overensstemmelse med Kontrakten, herunder i overensstemmelse med Kravspecifikationen, jf. Bilag 1 og Leverandørens tilbud, jf. Bilag 2, til den aftalte pris, jf. Bilag 3, og til den aftalte tid, jf. punkt 12.1 og Bilag 4.

Køberen påtager sig at modtage Skibet, når Skibet er klar til Levering i overensstemmelse med punkt 12.

3. LEVERANDØRENS YDELSER

3.1 Opgavens indhold og omfang

Leverandøren er forpligtet til at levere de ydelser, der fremgår af Kontrakten.

Leverandøren skal udføre alle de i Kontrakten beskrevne opgaver samt opgaver, der indgår som en naturlig del heraf.

Leverandøren skal som led heri detailprojektere, bygge, søsætte, udstyre, afprøve, sælge og levere Skibet til Køberen i overensstemmelse med Kravspecifikationen, jf. Bilag 1, og i overensstemmelse med Leverandørens løsningsbeskrivelse, jf. Bilag 2 og til den aftalte pris, jf. punkt 6 og Bilag 3.

Leverandøren har forud for underskrivelsen af Kontrakten udfærdiget Leverandørens tilbud/løsningsbeskrivelse (Bilag 2), og Hovedtidsplan og milepæle, jf. Bilag 4, hvor Leverandøren nærmere har beskrevet, hvordan og hvornår opgaven vil blive udført, og hvordan kravene i Køberens Kravspecifikation, jf. Bilag 1, vil blive opfyldt. Leverandørens løsningsbeskrivelse (Bilag 2) kan ikke medføre, at krav eller beskrivelser i Køberens Kravspecifikation, jf. Bilag 1, ikke skal opfyldes.

Såfremt der i Kontraktens løbetid opstår tvivl om opgavens omfang eller udførelse, er Leverandøren forpligtet til øjeblikkeligt skriftligt at orientere Køberen herom og at afklare forholdet.

3.2 Leverandørens endelige tekniske specifikationer, tegninger, opmåling mv.

Leverandøren skal, medmindre Parterne udtrykkeligt aftaler andet, jf. punkt 10, bygge Skibet, så det opfylder Kravspecifikationen, jf. Bilag 1, og Leverandørens tilbud, jf. Bilag 2, herunder f.eks. i forhold til konstruktion, materialer, arbejdsproces, test og prøver m.v., og i overensstemmelse med god praksis for sådant skibsbygningsarbejde som anført i Kravspecifikationen, således at der opnås den bedst mulige opfyldelse af Køberens behov inden for rammerne af Kravspecifikationen.

Leverandøren skal ved Levering af Skibet levere opdaterede tegninger og dokumenter (as built).

Indflagning og godkendelse til dansk flag skal varetages af Leverandøren i samarbejde med Køberens repræsentant. Eventuelle udgifter til myndighedsgodkendelse skal være inkluderet i Leverandørens tilbud.

Ændrings- og/eller tillægsarbejder, der aftales mellem Parterne efter Virkningsdatoen beskrives og nummereres i en kronologisk optegnelse over samtlige Ændrings- og/eller tillægsarbejder, jf. punkt 10.2.4.

I overensstemmelse med punkt 3.6. fremsendes tegninger, beregninger og tekniske informationer mv. løbende til Køberen til kommentering. Uanset at sådanne tegninger beregninger og tekniske informationer mv. har været forelagt Køberen, bærer Leverandøren det fulde ansvar for, at Kontraktens krav med de eventuelle ændringer, der måtte være aftalt, opfyldes.

Tidsplan for detailprojektering og byggeperiode, inklusive plan for tegningsgodkendelse, udarbejdes af Leverandøren og fremsendes til Køberen senest 4 uger efter Virkningsdatoen.

Som en del af Kontrakten skal Skibet og dets systemer testes og inspiceres i henhold til et aftalt program, der aftales inden bygningen påbegyndes og senest ved godkendt Detailprojektering. Der henvises til punkt 9 og 11 og bilag 1.B.

...

3.5 Hovedtidsplan, detailtidsplan, periodiske opfølgningsmøder og fremdriftsrapporter

Som en del af Leverandørens tilbud har Leverandøren udarbejdet en hovedtidsplan, som Leverandøren er forpligtet til at overholde, jf. Bilag 4 (Hovedtidsplan og milepæle).

Senest 4 uger efter Virkningsdatoen skal Leverandøren sende Køberen en detaljeret detailtidsplan, jf. Bilag 5, til Køberens godkendelse indenfor rammerne af de i hovedtidsplanen i Bilag 4 angivne milepæle, hvoraf skal fremgå planlægningen af alle væsentlige begivenheder og milepæle under detailprojektering, materialeindkøb, bygning, søsætning, udrustning, afprøvning og Levering.

Køberen skal inden senest 3 uger herefter fremsende Køberens eventuelle kommentarer eller accept af detailtidsplanen. Disse kommentarer skal være så detaljerede som muligt.

Når detailtidsplanen er godkendt af Køberen, skal Leverandøren løbende sikre, at detailtidsplanen til enhver tid er opdateret.

Under detailprojektering og byggeproces skal Leverandøren med højst 30 Dages intervaller fremsende opdateret liste over samtlige Ændrings – og/eller tillægsarbejder, samt opdateret detailtidsplan, jf. Bilag 5, jf. også punkt 10.2.4

Periodiske opfølgningsmøder skal afholdes mindst månedligt medmindre der aftales andet. Første møde afholdes senest 14 Dage efter Virkningsdato. Mødested aftales løbende.

Ikke senere end en uge før hvert opfølgningsmøde skal Leverandøren sende Køberen en fremdriftsrapport omfattende planlægning og fremskridt for detailprojektering og bygning. En standard dagsorden aftales på første møde.

Denne fremdriftsrapportering til Køberen, Køberens deltagelse i opfølgningsmøder og Køberens foreløbige kommentering/godkendelse fritager ikke Leverandøren for nogen forpligtelse eller noget ansvar ifølge Kontrakten.

3.6 Køberens godkendelse og kommentering

3.6.1 Tegninger og anden teknisk dokumentation.

Leverandøren skal på de områder, hvor detailprojekteringen kræver Køberens kommentering eller godkendelse, løbende sende Køberen, tegninger, beregninger og tekniske informationer om udrustning og maskineri mm. elektronisk i pdf-format.

Leverandøren skal i øvrigt sikre, at det tilsendte materiale, hvor relevant, senest samtidig fremsendes til myndighedernes godkendelse uafhængig af godkendelsesproceduren hos Køberen i henhold til punkt 3.6.2. Køberen informeres om myndighedernes godkendelse ved kopi af Leverandørens godkendelsesdokumentation fra myndighederne.

...

Af referat fra orienteringsmøde den 24. marts 2021 fremgår blandt andet:

”...

PTL påpeger efter LJs præsentation, at der ikke er tale om at der skal leveres et autonomt fartøj fra tilbudsgivers side, men udelukkende et godkendt fartøj der lever op til kravsspecifikationen. De autonome aspekter af fartøjet ligger udenfor indeværende udbud.

...

Ad) 5

...

- Kan ordregiver beskrive graden af autonomi som fartøjet skal udbygges til.
 - PTL besvare ved at påpege at fartøjet ”blot” skal fremstilles som et almindeligt fartøj og dermed følge de anvisninger der er beskrevet i kravspecifikationen. Der er taget hensyn til den fremtidige autonomi i kravsspecifikation og dermed er der ikke yderligere forbehold som tilbudsgiver skal forestage i henhold til autonomi.
 - Der spørges vedr. forsøgsperioden og om der forventes bemanning i testperioden og passagerer.
 - PTL besvare at forsøgsperioden vil være bemannet under hele forløbet, samtidig med at han påpeger at denne testperiode efterfølger udbuddet og at tilbudsgiver ikke skal forholde sig til den efterfølgende test-periode.
 - Der spørges vedr. landanlæg og udbudsgivers holdning til linksban og hvorvidt det forventes at tilbudsgiver skal give forslag til det kommende landanlæg.
 - PTL besvarer at der ikke skal gives forslag til landanlæg og at landanlægget, der endnu ikke er besluttet/designet, tilpasses den løsning vælges i dette udbud. Landanlægget ligger udenfor udbuddets omfang.
- ...”

Den 18. marts 2021 skrev Faaborg Værft til CLS:

”...

Med baggrund i materiale udarbejdet i forbindelse med projektudvikling af et Fjordbus koncept til Aalborg Havn fremgår det af materialet, at Tuco Marine har været involveret citat ”In relation to the development of specifications of and subsequent construction of Fjordbussen, Tuco Marine has been selected as the cooperation partner” citat slut.

Det er en situation, som vi finder stærkt betænkelig og konkurrenceforvridende, hvorfor vi beder udbudsgiver oplyse den nærmere begrundelse for den tildelte prækvalifikation til Tuco Marine.

Vi ser frem til at modtage svar på vores henvendelse.

...”

Den 31. marts 2021 skrev CLS:

”...

Vedr.: Redegørelse omkring Tuco Yacht Værft ApS’ involvering i arbejdsplan 2.9 (ShippingLab) og relationer til Center for Logistik og Samarbejde

Faaborg Værft A/S har ved brev af 18. marts 2021 henvendt sig til Center for Logistik og Samarbejde (CLS) og stillet spørgsmål ved, hvorvidt Tuco Yacht Værft ApS (Tuco Værft), der også er prækvalificeret til at afgive tilbud på nybygning af Fjordbus, måtte have en konkurrencefordel som følge af værftets tidligere involvering i Fjordbus Projektet.

Ved brev af 25. marts 2021, har Faaborg Værft A/S endvidere anmodet om aktindsigt i prækvalifikationsansøgningen fra Tuco Værft, samt den korrespondance, der måtte foreligge i forbindelse med Tuco Værfts deltagelse i udviklingsmateriale, der ligger til grund for Fjordbusprojektet. CLS har i brev af 26. marts 2021, bekræftet at behandle aktindsigtsanmodningen.

Som ordregiver i udbuddet af nybygning af Fjordbus ønsker CLS dog allerede nu – og overfor samtlige deltagere i udbuddet - at understrege, at Tuco Værft ikke på nogen måde har været involveret i udarbejdelsen af kravspecifikationen for den nybygningsopgave, der er udbudt, ligesom CLS heller ikke har været i dialog med Tuco Værft om den konkrete opgave og kravspecifikationen som danner grundlag for udbuddet, eller på anden måde har givet Tuco Værft en illegitim konkurrencefordel i udbuddet.

For at understøtte og dokumentere dette, har CLS derfor besluttet, med denne redegørelse til samtlige tilbudsgivere, at gøre nærmere rede for den relation, som CLS har haft til Tuco Værft vedrørende dels 1) ShippingLab projektet, dels 2) det konkrete udbud af nybygning af en Fjordbus, som senere skal stilles til rådighed for ShippingLab som testfartøj.

Jeg henviser i den forbindelse til min gennemgang på orienteringsmødet om historikken i relation til Fjordbusprojektet, som jeg her kort vil udbyde og kommentere med fokus på CLS' rolle i ShippingLab projektet, samt sagshistorik og aktørinvolvering, der relaterer sig til udarbejdelse af kravspecifikationen, som danner grundlag for Udbud 261589 - Skibsbygningskontrakt – nybygning af Fjordbus.

ShippingLab er et fælles non-profit industriinitiativ, der arbejder for at udvikle danske kompetencer inden for digitalisering, autonom skibsfart og miljørigtig teknologi indenfor [det] blå Danmark. ShippingLab styres af en styregruppe bestående af J. Lauritzen, Logimatic, MAN Energy Solutions, Wärtsilä Lyngsø Marine, DTU, FORCE Technology, Danske Maritime, Danske Rederier og Søfartsstyrelsen, der hver repræsenterer forskellige interessenter i det blå Danmark. Herudover deltager en række forskellige partnere i konkrete projekter.

Udviklingen af autonom skibsfart er et af flere udviklingsprojekter (benævnt arbejdspakker) under ShippingLab. CLS deltager i arbejdspakke 2.9 om autonom skibsfart hvor DTU/AAU, Logimatic og Wärtsilä også

deltager som partnere, med henblik på udviklingen af en førerløs og fuldt ud elektrificeret fjordbus i Aalborg. Som det også blev oplyst på orienteringsmødet, indgår der forskellige delfaser og elementer i arbejdsplan 2.9. Der blev i den forbindelse under fase 1 i perioden juni 2019 til juli 2020 gennemført 3 test og dataindsamlingsforløb på Limfjorden med samarbejdspartnere i 2.9, dog primært DTU og Logimatic, hvilket dog isoleret set ikke har med nybygningsprojektet at gøre, jf. nærmere nedenfor.

Baggrunden for det konkrete nybygningsprojekt/udbud af Fjordbussen er, at der - som det også fremgår af udbudsmaterialet - til brug for projektet om en førerløs (autonom) fuldt ud elektrificeret fjordbus indledningsvis i fase 2 skal bygges et prototypefartøj, som efterfølgende skal indgå i projektet om autonomi. Det prototypefartøj, der er udbudt, skal således efterfølgende monteres med autonomi- og testudstyr, hvorefter fartøjet stilles til rådighed for ShippingLab.

I de efterfølgende punkter ridses CLS og Tuco Værft relationerne op i forhold til dels 1) ShippingLab projektet, dels 2) det konkrete udbud af nybygning af en Fjordbus, som senere skal stilles til rådighed for ShippingLab som testfartøj:

- Tuco Værft og CLS havde indledende kontakt den 14. maj 2019, hvor Tuco Værft ved [F] præsenterede Tuco Værft og deres kompetencer. Her blev det indledningsvist diskuteret på hvilke vilkår Tuco Værft under fase 1 i ShippingLab projektet kunne stille et fartøj til rådighed på Limfjorden ifm. planlagte DTU-test og dataopsamlingsforløb fra juni/juli 2019 og frem til levering af det planlagte prototypefartøj "Fjordbussen". CLS havde på dette tidspunkt ikke indgået kontrakt med ShippingLab eller øvrige partnere og diskussionerne var derfor meget foreløbige.
- Den 9. august 2019 henvendte Tuco Værft sig igen til CLS for at følge op på drøftelserne i maj måned. CLS gør opmærksom på, at CLS nu indgår i samarbejde med Logimatic som underleverandør, hvor Logimatic er partner i ShippingLab i arbejdsplan 2.9. CLS spørger til hvorledes samarbejdet i arbejdsplan 2.7 (Demo 1: Sea Test og Demonstration – Tuco Marine), går mellem Tuco Værft og DTU, for at forstå fremdriften i test og dataindsamlingen der gennemføres i og omkring Faaborg.
- Der er en uformel maildialog med Tuco i forbindelse med Danfish, om at mødes på den internationale messe for fiskerierhvervet, i oktober 2019, men parterne mødes ikke.

- Den 9. december 2019 besøger CLS, Tuco Værft i Faaborg, for at se produktionsfaciliteterne, forstå kapaciteten og kvaliteten, samt fortsætte dialogen med Tuco Værft. Besøget var orienterende for CLS ligesom andre besøg på danske skibsværfter i den periode var af orienterende karakter.
- Den 18. december 2019 indkalder CLS til møde om muligheden sammen at indsende en EU-ansøgning om finansiering af prototypefartøj til fase 2 med deltagelse af Logimatic, LB Solutions, Tuco og CLS. I perioden frem til medio januar 2020 diskuteres muligheden sammen med EY om at udarbejde en ansøgning, men det besluttes mellem Logimatic, LB Solutions, Tuco Værft og CLS ikke at gå videre i processen.
- I forbindelse med drøftelser vedrørende budget for arbejdsplan 2.9 og fremstilling af prototypefartøjet den 13. februar 2020, deltager DTU, Logimatic, LB Solutions, Tuco Værft og CLS. Den eksterne finansiering til fremstilling af prototypefartøjet til fase 2 var ikke på plads og dialogen med Tuco Værft gik på, om der kunne findes en model, hvor Tuco Værft kunne inddrages i prototypefremstillingen og allokere egne ressourcer, hvorved behovet for ekstern finansiering kunne reduceres tilsvarende. Det lykkedes ikke at komme videre med denne model.
- LB Solutions og Tuco Værft har en dialog om dimensionering af fremdrivningen (pods) mv. den 9. og 19 marts 2020. Dette fører til at Tuco Værft deler en skabelon, der kan bruges til at udarbejde en kravspecifikation den 16. april 2020. Der er tale om en gængs standard/skabelon.
- Den 4. september 2020 henvender CLS sig til Tuco Værft for at anmode om en skitsetegning til et katamaran-fartøj, da det skal anvendes til en brochure, som CLS har fået udarbejdet mhp. at sikre finansiering af prototypefartøjet fra Aalborg Kommune. Den 10. september leverer Tuco Værft en skitsetegning til CLS som anvendes i brochuren. Det bemærkes, at det prototypefartøj, der er specificeret i udbuddet af nybygning af Fjordbus ikke på nogen måde tager udgangspunkt i denne skitse.

Den 14. oktober 2020 var der møde i ShippingLab mellem forskellige interessenter i ShippingLab, herunder DTU, Logimatic, Danelec, Tuco Værft, og CLS til et møde. I den forbindelse blev elementer til fremstilling af prototypefartøjet drøftet i relation til ShippingLab projektet, hvilket primært omhandlede autonomi-elementer og udstyr (som skal eftermonteres og ikke er en del af kravspecifikationen, der skal udarbejdes til fremstilling af prototypefartøjet). Tuco Værft deltog på mødet i en drøftelse om evt. ind-chartring af et testfartøj fra Tuco Værft med henblik på

at gennemføre test og dataindsamling på Limfjorden indtil prototypefartøjet er bygget.

Det videre forløb i det konkrete udbud af nybygning af en Fjordbus, som senere skal stilles til rådighed for ShippingLab som testfartøj beskrives efterfølgende:

CLS har igennem oktober og november 2020 dels sikret at finansieringen af Fjordbus-prototype fartøjet er på plads, idet der er opnået tilsagn fra Aalborg kommune til at finansiere Fjordbus-projektet, dels undersøgt mulighederne for om projektet kunne have tilstrækkelig høj udviklings- og forskningskarakter, således at konkurrenceudsættelse (udbud) ikke ville være nødvendigt (som eksempelvis el-færgen Ellen).

Ultimo november står det dog klart for CLS, at nybygningen Fjordbus-prototypefartøjet skal i udbud, og CLS kontraherede derefter med Hauschildt Marine (primo december 2020) til at forestå udarbejdelse af kravspecifikationen, styre EU-udbudsprocessen og følge fremstillingen af Fjordbus prototypefartøjet.

Arbejdet med kravspecifikationen til udbuddet blev igangsat i december 2020, med kontraheringen af Hauschildt Marine. Kravspecifikationen til Fjordbussen er herefter udarbejdet fra december 2020 og frem til primo februar 2021 i tæt samarbejde mellem følgende tekniske partnere, Hauschildt Marine (teknisk lead), DTU, Wärtsilä, Danelec, Logimatic og CLS (projektleder). Der har således ikke deltaget andre partnere eller virksomheder i udarbejdelsen af den kravspecifikation, der ligger til grund for udbuddet vedrørende skibsbygningskontrakt – nybygning af Fjordbus, der blev offentliggjort den 5. februar 2021.

Herudover skal det fremhæves, at den opgave der er udbudt, relaterer sig bygningen af det i kravspecifikationen konkret specificerede fartøj, der er kendt af alle tre prækvalificerede værfter. Som det fremgår af kravspecifikationen, er hovedparten af de specificerede krav faste (dvs. mindstekrav eller nøglekrav) og forudsætter ikke nærmere kendskab til baggrunden for kravene. Kun en lille del af opgaven indgår i tilbudsevalueringen, som evalueringskrav. For disse evalueringskrav gælder imidlertid også, at de er specificeret på forhånd, og at det tydeligt fremgår af udbudsmaterialet, hvilke elementer, der vil blive tillagt betydning i tilbudsevalueringen.

På den baggrund er der således ikke noget, der understøtter, at Tuco Værft skulle have en illegitim konkurrencemæssig fordel i udbuddet.

Såfremt en eller flere af de prækvalificerede værfter ikke er enige heri, bedes værftet/værfterne, hurtigst muligt meddele mig, hvilke konkrete indsigelser værftet har i forhold til den udbudte opgave, herunder på

hvilke områder Tuco Værft skulle have en fordel, således at CLS kan varetage sine interesser bedst muligt i forhold til det verserende udbud og de øvrige interessenter – både i forhold til udbuddet og i regi af samarbejdet med ShippingLab. Såfremt de involverede værfter mangler oplysninger om den konkrete opgave (eller sammenhængen med det efterfølgende projekt i regi af ShippingLab), der vurderes nødvendige for at afgive et ordentligt tilbud, eller der er forhold, der er uklare for tilbudsgiveren, opfordres værfterne endvidere til hurtigst muligt at stille spørgsmål i overensstemmelse med udbudsbetingelserne.

På denne baggrund udsættes fristen for at stille spørgsmål i tilbudsrunder fra den 31. marts 2021 til den 14. april 2021, ligesom fristen for indsendelse af tilbud udsættes fra den 9. april 2021 til den 23. april 2021.

...

I forbindelse med Tuco Værfts deltagelse i ShippingLab projektet delte Tuco Værft i april 2020 en skabelon, som kunne bruges til at udarbejde en kravspecifikation. Tuco Værft uploadede skabelonen på det såkaldte "DTU share" som et internt arbejdsdokument. Af skabelonen som omtales som "bilag H" fremgår blandt andet:

"...

1 GENERAL

1.1 INTRODUCTION

...

The development and construction of a prototype vessel (Fjordbussen) is included under ShippingLab Work Package (WP) 2.9. Logimatic Engineering A/S is the partner company in ShippingLab and Centre for Logistics and Collaboration (CLS) is sub-contracted to assist in delivering the planned outputs under WP 2.9. A vast number of other organizations and companies are involved in the WP 2.9 activities. In relation to the development of specification of and subsequent construction of Fjordbussen, Tuco Marine has been selected as the cooperation partner.

..."

CLS har oplyst, at "Skabelon for kravspecifikation/arbejdsudkast af 15. juni 2020" er et udkast til en kravspecifikation på baggrund af en skabelon, som Tuco Værft delte i april 2020 til brug for et prototypefartøj. Skabelonen blev uploadet som et internt arbejdsdokument, men det blev aldrig færdiggjort. CLS har endvidere oplyst, at man på det tidspunkt arbejdede efter en løsning, hvor testfartøjet fra start af var monteret med test- og autonomiudstyr. Det omfattende tegningsmateriale gengives ikke i denne kendelse. Af skabelonen fremgår – udover tegninger – følgende:

” ...

1 GENERAL

1.1 INTRODUCTION

This specification has been developed to describe the details of the Fjordbus vessel. The design specification is for a prototype vessel which is specified to sail autonomously. Furthermore, the prototype vessel will test combine and integrate several types of new and modern equipment. The construction [of] a prototype vessel forms an integrated part of the ShippingLab Project - Denmark as driver for the future of smart shipping.
...

4 HULL

4.1 HULL CONSTRUCTION AND MATERIALS

The composite structure is designed, calculated and built to the requirements of DNV Craft 2.21.
...

The main hull shells is produced using vacuum infusion in a one-shot operation in accordance with the hull construction drawing.
...

4.2 ENGINE BEDS

Within the machinery space and batteri space the main longitudinals are built up and profiled to form engine beds to suit the specified engines. Construction is of box section with tapping strips along their upper faces to accept the engine feet. The tapping strips are mild steel the full width of the bed and suitably abraded before inclusion into the laminate.

4.3 BULKHEADS

The vessel is to be fitted with structural watertight compartments.

Main bulkheads are constructed from composite board and fully bonded to the structure. Furthermore, the vessel is strengthened with open frames, to ensure hull and deck support, to comply with relevant rules.
...

6 PROPULSION

6.1 PROPULSION, GENERAL

...

Propulsion system will be a integrated system with possibilities for interface to the automation and autonomous system. Green solutions can be implemented, for example solar panel for charging etc.

6.2 ENGINE CONTROLS AND MONITORING

Engine control and levers installed at helmsman's position.

Standard instruments from engine supplier, will be installed at the steering console.

6.3 DRIVE

Drives will be sail drives or similar.

6.4 STEERING AND MANEUVERING SYSTEM

Steering by 2 (Two) electrically operated rudders connected to the control system

6.5 PROPULSION DRIVES AND BATTERY REMOVAL

Propulsion drives and battery removal will be through a deck hatch.

...

8 ELECTRICAL SYSTEMS

8.1 GENERAL

All installed electrical equipment to be according with IEC-Publication 60092.

Electrical systems

- Motor 48VDC Battery system (Voltage according to supplier standard)
- Ship 24 VDC system
- Ship 1x220 VAC system
- Shore power 3x380 VAC system

The primary electrical system on the vessel will be DC which will be distributed through a main switchboard located below deck.

The electrical system will be a two-pole protected two-wire, insulated return system throughout.

The supply to all equipment will be cable and/or flexible cord, marine approved. All wiring is to be carried in trunking and/or conduit. Trunking and conduit will be secured in an approved manner using junction boxes and accessories for all internal circuits in watertight compartments and mounted as high as possible within the vessel. Where wiring penetrates bulkheads or deck heads appropriate glands are used. All external fittings will be of the highest waterproof marine quality.

All wiring will be adequately protected from mechanical damage and will be substantially clipped and where necessary protected. The wiring will be routed to avoid contact with high temperature surfaces.

All circuits and switchgear to be labelled to show their function, sockets will be clearly marked with their voltage.

...

16.5 WEIGHT CHART

Here we will insert the estimated weight calculations.

Weight chart					
	Kg	Type and size	Model	Responsible	Status
Hull	3000			JP	
Motor, including saildrive	200			MJ & LB	OK
Batteries	400			MJ & LB	OK
Propulsion control incl levers	100			MJ & LB	OK
Cabin arrangement (inkl. wheelhouse)	1000			JP	
Fenders	100			JP	OK
Safety systems for Battery (inkl. fire equipment)	100			LB	OK
Safety systems for passenger (inkl. fire equipment)	100			MJ & LB	OK
Control and navigation systems (inkl. test equipment)	200			MJ	OK
Electrical installations	300			MJ	OK
Crew	75	1 person		LB har spurgt Søren fra SFS	OK
Passengers (excl. pram and wheelchair)	1800	24 passenger		LB har spurgt Søren fra SFS	OK
Total:	7375				

...”

Af en intern mail af 15. oktober 2020 fra CLS med emnefeltet ”Doodle” fremgår:

...”

Vil du lave en Doodle med følgende som inviteres:

Titel: Diskussion af rollefordeling blandt tekniske partnere i Task 2.9 – fremstilling af prototype, instrumentering og test af autonomi på Limfjorden

...

[A]...

[B]...

[C]...

[D]...

[E]...

[F] [Tuco Værft]...
 [G]...
 ...”

Af en efterfølgende mail af samme dato fra CLS til blandt andre Tuco Værft med emnefeltet ”Doodle - Diskussion af rollefordeling blandt tekniske partnere i Task 2.9 – fremstilling af prototype, instrumentering og test af autonomi på Limfjorden” fremgår:

”...
 Kære alle,
 Her følger en Doodle som jeg vil bede jer udfylde så hurtigt som muligt med så mange mulige afkrydsninger.
 ...

En speciel velkomst til [G] fra Wärtsilä. ... [Vi] håber at du kan finde tid til at deltage i den kommende diskussion, da vi også her kommer til at diskutere om auto-docking systemet som I har udviklet, hvordan det kan passes ind på Fjordbussen mv.

Mogens og Kjeld – jeg inviterer jer med til mødet idet jeg regner med at vi også skal diskutere elektronisk udkig – anskaffelse af kamera, sensorer, radarer mv.

Dagsorden til mødet ser overordnet således ud:

- Diskussion af roller mv. i forhold til følgende del-leverancer:
- Styring og kontrol (docking/mooring, kamera, sensorer, radarer mv.)
- Fremdrivning (propulsion/pods, truster, batterier mv.)
- Hotel (”hjernen” mv.)
- Kommunikation & landfaciliteter (kommunikationsudstyr ombord og i land, herunder autonomi niveau + praktisk niveau (FB) ift. cyber sikkerhed mv.)

...”

Af en yderligere e-mail af 15. oktober 2020 fra CLS til blandt andre Tuco Værft med emnefeltet ”Sammenfatning af Diskussion og planlægning af kritiske elementer i fremstilling af prototype fartøjet – Fjordbussen” fremgår:

”...
 Her følger en sammenfatning fra mødet i går – rettelser og kommentarer?
 ...”

Den 16. oktober 2020 svarede Tuco Værft:

”...

Tak for fremsendte som nok sammenfatter fint. - Der er nok en misforståelse i ordet “Hotel” Det drejer sig om det forbrug der normalt er på et stort skib for personers ophold ombord, belysning, stikkontakter, ovne, pantry mm.

På dette fartøj er der jo sådan set ikke tale om andet end måske noget belysning under taget måske. - Så det er ikke et stort punkt.

”hjernen” mener jeg er skibets styrings og kontrolsystem, det er jo sådan set det der [integreres] alle automatiske funktioner.

...”

Af en e-mail af samme dato fra Tuco Værft til CLS fremgår:

”...

Jeg vil gerne endnu engang understrege at jeg gerne stiller mig til rådighed for et formøde for at kunne drøfte en strategi for hvad der konkret ønskes som resultat af mødet.

...”

Af Tuco Værfts ESPD fremgår, at Tuco Værft har svaret ”Nej” til ”Har den økonomiske aktør eller en virksomhed, der er knyttet til den økonomiske aktør, rådgivet den ordregivende myndighed eller den ordregivende enhed eller på anden måde været involveret i forberedelsen af udbudsproceduren?”.

Den 29. april 2021 anmodede Faaborg Værft om aktindsigt i ”indkomne tilbud fra Tuco Værft ApS og Mathis Værft A/S. Den 11. maj 2021 afslog CLS at give aktindsigt i tilbuddene under henvisning til offentlighedslovens §§ 30, tk. 1, nr. 2, og 33, stk. 1, nr. 3.

Faaborg Værft har oplyst, at det af ShippingLab hjemmeside fremgår, at Tuco’s moderselskab, Tuco Group ApS, ved sit tidligere selskabsnavn, Tuco Marine ApS, er partner i ShippingLab.

CLS har for Klagenævnet for Udbud fremlagt de indledende tilbud (INDO 1) fra Mathis Værft og Tuco Værft samt referater fra forhandlingsmøder med de to tilbudsgivere henholdsvis den 12. og 18. maj 2021.

Både Mathis Værft og Tuco Værft har efterfølgende afgivet både INDO 2 og BAFO.

Den 25. juli 2021 tildelte CLS kontrakten til Tuco Værft. Af tildelingsbeslutningen fremgår:

”...

Sammenfatning af evalueringen af tilbuddene fra Mathis Værft og Tuco Værft

Tilbudsvurderingen kan opsummeres på følgende måde i forhold til de tildelte point:

Tilbudsgiver	Kvalitet i Løsningen 40 %	Projektleder, organisation og leverandørstyring 10 %	Tidsplan 10 %	Pris 40 %	Vægtet total
Mathis Værft	4,5	3,5	4,0	1,47	3,14
Tuco Værft	4,5	4,5	5,0	5,00	4,75

På baggrund af ovenstående har CLS foretaget følgende samlede vurdering af tilbuddene:

Vedrørende tilbuddet fra Tuco Værft

Til det af Tuco Værft afgivne tilbud bemærkes, at:

Tuco Værft har tilbudt den laveste evalueringstekniske pris.

Med hensyn til underkriteriet ”Kvalitet i Løsningen”, vurderes Tuco Værft samlet set at have tilbudt en løsning, der er vurderet til mellem ”meget tilfredsstillende” og ”særdeles tilfredsstillende”.

Med hensyn til underkriteriet ”Projektleder, organisation og leverandørstyring”, vurderes Tuco Værft at have tilbudt en ”meget tilfredsstillende” til ”særdeles tilfredsstillende” ”Projektleder, organisation og leverandørstyring”.

Med hensyn til underkriteriet ”Tidsplan”, vurderes Tuco Værft at have tilbudt en ”særdeles tilfredsstillende” ”Tidsplan”.

Tilbuddet fra Tuco Værft er således sammenfattende karakteriseret ved at være vurderet en del bedre end tilbuddet fra Mathis Værft på underkriteriet ”Pris”, der vægter 40 %”. Derudover er tilbuddet fra Tuco Værft vurderet en smule bedre end tilbuddet fra Mathis Værft på underkriteriet ”Tidsplan”, der vægter 10 %. Tidsplanen fra Tuco Værft indeholder således en beskrivelse af risici og hvordan disse vil blive håndteret. Også på underkriteriet ”Projektleder, organisation og leverandørstyring, der vægter 10 %, er Tuco Værft vurderet en smule bedre end tilbuddet fra

Mathis Værft. Tilbuddet fra Tuco Værft indeholder således en konkret og motiveret begrundelse for valg af projektleder, en mere udførlig beskrivelse af den valgte organisation, samt mere udførlig og eksemplificeret beskrivelse af leverandørstyringen end tilbuddet fra Mathis Værft. I forhold til underkriteriet ”Kvalitet i Løsningen”, som vægter 40 %, er tilbuddet fra Tuco Værft samlet ikke bedre end tilbuddet fra Mathis Værft, der således samlet set har tilbudt en løsning på samme niveau som Tuco Værft.
 ...”

Parternes anbringender:

Ad påstand 1

Faaborg Værft har overordnet gjort gældende, at Tuco Værft har rådgivet og været involveret i forberedelsen af udbudsproceduren på en sådan måde, at CLS skulle træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre, at konkurrencen ikke fordrejes.

Ad Tuco Værfts involvering i Shippinglab projektet

Fåborg Værft har gjort gældende, at Tuco Værft har ved sin deltagelse i ShippingLab projektet om autonom sejlads har deltaget i eller i det mindste modtaget beregninger og information om det, der ligger til grund for bilag H. Denne information og disse beregninger har ikke været delt med alle tilbudsgivere, og Tuco Værft har derfor fået en utilbørlig konkurrencemæssig fordel.

Tuco Værfts involvering i ShippingLabs projekt har bestået i, at Tuco Værft skulle designe fartøjet. Det svarer til genstanden for det udbud, som klagesagen omhandler. For at kunne bygge fartøjet er det nødvendigt med en kravspecifikation, og for at kunne udfærdige en kravspecifikation, der lever op til det formål, som ShippingLab havde, der ikke er ændret, er det nødvendigt at foretage en række beregninger til brug for fartøjet. Dette har Tuco Værft været involveret i. Da formålet med fartøjet er det samme nu, som det var, før CLS blev opmærksom på, at det var nødvendigt at afholde et udbud, har Tuco Værft opnået en utilbørlig konkurrencefordel.

Projektet har frem til slutningen af november 2020 været planlagt som et indkøb uden udbud i tæt dialog med Tuco Værft. Af korrespondancen mellem CLS og Tuco Værft fremgår, at parterne skulle mødes og ”se produktionsfaciliteterne, forstå kapaciteten og kvaliteten, samt fortsætte dialogen med

Tuco Værft”. Tuco Værft har også været involveret i drøftelser vedrørende både budgettet for arbejdspakken og dimensionering af fremdriften af projektet, der blandt andet indebar, at Tuco Værft fremsendte en kravspecifikationsskabelon. CLS har også i perioden op til udbuddets offentliggørelse haft omfattende drøftelser med Tuco, det fremgår både af mailen af 15. oktober 2020 og mailen af 16. oktober 2020.

CLS har ikke fremlagt de udvekslede oplysninger mellem CLS og Tuco Værft eller redegjort nærmere for drøftelserne. CLS skulle som minimum have sikret, at alle relevante oplysninger udvekslet med Tuco Værft indgik i udbudsmaterialet, og CLS skulle have fastsat en længere tidsfrist for både ansøgning og tilbudsafgivelse. Tuco Værfts involvering medfører en utilbørlig konkurrencefordel, der ikke kan udlignes. Konkurrencefordelen er ikke udlignet af CLS i form af redegørelsen af 31. marts 2021 og fristforlængelsen på 14 dage. Den omstændighed, at redegørelsen er udarbejdet og fristforlængelsen er givet, dokumenterer i sig selv, at Tuco Værft har været direkte involveret i forberedelsen af udbuddet.

Artikel 59 retter sig mod både direkte og indirekte involvering i forberedelsen af udbudsproceduren, og den retter sig mod hele forberedelsen og ikke kun den direkte involvering i udarbejdelsen af udbudsmaterialet eller kravspecifikationen i den version, der var vedlagt udbudsmaterialet. Forberedelsen af udbuddet dækker alle de undersøgelser, drøftelser, trufne valg og beslutninger, der ligger til grund for indkøbet af ”Fjordbussen”. Det forhold, at Tuco Værft ikke direkte har deltaget i udarbejdelsen af kravspecifikationen, ændrer ikke ved den viden, Tuco Værft har opnået ved at have deltaget i forberedelsen af udbuddet. Det har ikke nogen relevans i relation til de nedlagte påstande, at Tuco Værft ikke var direkte involveret i udarbejdelsen af den i den fremlagte kravspecifikation, som er udarbejdet af Hauschildt. Tuco Værft har været mindst indirekte og reelt direkte involveret i forberedelsen af udbuddet.

Ad udkast til kravsspecifikation (Bilag H)

Det er oplyst af CLS, at Tuco Værft i ”april 2020” uploadede en skabelon, og at den seneste arbejdsversion af den kravspecifikation, der er udarbejdet på grundlag af den skabelon, er fremlagt som bilag H. Tuco Værft har i hvert fald i perioden fra april 2020 til 15. juni 2020 arbejdet på kravspecifikationen.

Bilag H er bevis for, at Tuco Værft har haft en uberettiget konkurrencemæssig fordel.

Skitseforslaget indeholdt i udbuddets kravsspecifikation ”bilag B”, der kun viser skibets overbygningsforslag, det vil sige den del af fartøjet, der er over vandlinjen. Det er skroget, det vil sige den del af fartøjet, der er under vandlinjen, som er det mest væsentlige i en skibskonstruktion. Bilag H indeholder netop beskrivelser af et skrog-design, mens bilag B indeholder beskrivelser og krav til fartøjet over vandlinjen.

CLS’ tekniske rådgiver har ved udarbejdelsen af bilag B anført en række mindste- og nøglekrav, der alle kan opfyldes med et fartøj baseret på bilag H. Bilag B er overfladisk for at skabe en konkurrence, der ikke er der, mens bilag H er mere dybdegående og grundig. Alle de beregninger og tegninger, som Tuco Værft har udført i forbindelse med deltagelse i forberedelsen af udbuddet og særligt udarbejdelsen af bilag H, opfylder de i bilag B anførte mindste- og nøglekrav.

Tuco Værft havde forud for udbuddet en forhåndsviden om design, dimensionering, kapaciteter og mulige underleverandører. I bilag H bekræftes det, at der findes en konstruktions- og dimensioneringstegning, som Tuco Værft har kendskab til, idet det af udkastet fremgår, at ”The main hull shells is produced using vacuum infusion in a one-shot operation in accordance with the hull construction drawing.” Det er væsentlig viden at være i besiddelse af i tilbudsfasen, da det er relevant i forhold til prissætningen af fartøjets kompositdel i form af konstruktion af skrog, overbygning og alle nødvendige forstærkninger og materialesammensætninger. Produktionsmetoden er velkendt og anvendes også af Faaborg Værft, men det er en af flere produktionsmetoder, der kan anvendes. Det anførte i bilag H bekræfter, at der er en præference for en produktionsmetode og dermed et design.

Det beskrives også i bilag H, hvordan motorfundamenter (”engine beds”) og vandtætte skotter (”bulkheads”) skal opbygges, og af den estimerede vægtekalkulation er JP ([F], Tuco Værft) anført som ansvarlig for ”Hull”, ”Cabin arrangement (inkl. wheelhouse)” og ”Fenders”. Der har været rettet henvendelse til Søfartsstyrelsen i relation til Passengers (excl. pram and wheelchair”).

Da der ikke er tale om en ”hyldevare”, er enhver form for forhåndsviden til ønske, krav og ideer af afgørende betydning for at kunne afgive et konkurrencedygtigt tilbud. Beregninger og udvælgelse af blandt andet optimale el-komponenter og beregning af kapaciteter er noget, der kræver et omfattende

og tidskrævende forarbejde. Af afsnit 6 i udkastet til kravspecifikationsspecifikationen fremgår det, at nogen har beskæftiget sig med vitale dele af fartøjets funktioner.

Bilag B er et afkrydsningsskema, mens bilag H indeholder en nøje beskrivelse af væsentlige dele og konstruktioner af fartøjet. Endvidere fremgår af skitseforslaget, at dette bilag ”tilhører” Arriva. Det illustrerer, at skitsen har en så generisk karakter, at det har været anvendt ved udbuddet af de københavnske havnebusser.

Fåborg Værft har bestridt, at det gør konkurrencen bedre at bruge mindste- og nøglekrav, idet det er baggrundsviden om mindste- og nøglekrav, der giver en utilbørlig konkurrencefordel.

Ad udbuddets kravspecifikation (Bilag B)

Fåborg Værft har ad nøglekrav nr. 18 anført, at for at kunne designe og beregne en effektiv og sikker landgangsrampe, skal oplysninger vedrørende kajanlæggets højde og anløbsdesign fremgå af udbudsmaterialet. Det gør det ikke. Denne viden har Tuco Værft opnået via sin deltagelse i forberedelsen af udbuddet.

Fåborg Værft har ad mindstekrav nr. 51 anført, at Søfartsstyrelsen ikke giver en separat godkendelse, hvis ikke der foreligger en konkret projektspecifikation, og at tilbuddet skal indeholde ”dokumenter og certifikater”, jf. kravspecifikationens pkt. 1.3. En godkendelse fra Søfartsstyrelsen af et nybygningsprojekt af denne karakter vil typisk vare tre måneder, hvilket giver Tuco Værft en fordel ved allerede at have en projektspecifikation, der lever op til kravene i kravspecifikationen.

Fåborg Værft har ad mindstekrav nr. 58, 59 og 61 anført, at de tre krav knytter sig til, at fartøjet skal kunne løftes op af vandet og anbringes i en landbaseret vugge eller på land. Når omstændighederne bag løftet og formålet ikke er forklaret, er det meget vanskeligt at afkrydse, at ens design lever op til kravene. Beregningerne, der er nødvendige for at kunne indestå for disse tre mindstekrav, skal udarbejdes på et konkret færdigprojekteret fartøj. Det skyldes, fartøjets samlede (let)vægt, tyngdepunkt og trim skal bruges for at kunne foretage beregningen. Tuco Værft har et færdigt projekt, hvorfor Tuco Værft kan foretage disse beregninger.

Faaborg Værft har ad nøglekrav nr. 69 anført, at oplysninger vedrørende kaj-anlæggets højde og anløbsdesign skal fremgå af udbudsmaterialet for at tilbudsgiverne skal kunne designe og beregne et effektivt og sikkert stævnfender arrangement. Det gør det ikke. Tuco Værft har til gengæld denne viden fra værftets deltagelse i forberedelsen af udbuddet. Når det ikke er specificeret tilstrækkeligt i udbudsmaterialet, kan et effektivt og sikkert stævnfender arrangement ikke beregnes og dermed ikke prissættes i tilbuddet.

Faaborg Værft har ad mindstekrav nr. 134 anført, at ordregiver vurderer, at der kræves et samlet effektbehov på 150 kW, hvilket viser, at der må ligge en forhåndsviden, som ikke er delt med tilbudsgiverne til grund herfor, da udsagnet ellers vil være mere vildledende end vejledende. Med en forhåndsviden om vægt, modstand og trim, er det muligt at beregne den nødvendige fremdrivningseffekt, og dermed den billigste pris på fremdrivningsanlægget, som udgør en væsentlig del af den samlede pris på fartøjet. Kravet hænger sammen med kravene til hastighed, særligt mindstekrav nr. 26 om minimums-topfart på 8 knob. Dertil kommer, at såfremt tilbudsgiverne reelt havde frit valg, var der ingen grund til at blande sig i fremdrivningseffekt i tilbuddene, medmindre der er et designgrundlag.

Faaborg Værft har ad nøglekrav nr. 137 anført, at beregning af el-balance kun kan udregnes, hvis man kender det samlede effektbehov. Med en forhåndsviden om vægt og modstand, er det muligt at beregne den nødvendige fremdrivningseffekt, og på den baggrund kan en samlet el-balance beregnes. Denne viden har kun Tuco Værft haft.

Faaborg Værft har ad mindstekrav nr. 184 anført, at specifikationspunktet svarer til punkt 8.1 i bilag H. Det er en kopi af den kravspecifikation, som Tuco Værft udarbejdede. Der er ikke noget i vejen for, at beskrivelsen går igen i bilag B, hvis ikke det var fordi, Tuco Værft har haft kendskab til bilag H.

Faaborg Værft har ad nøglekrav nr. 194 anført, at det af bilag H fremgår, at der har været arbejdet med en "twin system configuration" til løsning af fremdriften ("propulsion systemet"). Det er væsentligt at besidde den forhåndsviden for at kunne designe/dimensionere de nødvendige effekter og installationer. Den viden har Tuco Værft været i besiddelse af. Selvom der er tale om en "standardløsning" eller en særlig løsning, så skal en batterileverandør

kende specifikationen på skibets vægt, modstandsberegning og driftsprofil, for at kunne prissætte og levere en batteripakke.

Faaborg Værft har ad nøglekrav nr. 203 anført, at dette svarer til pkt. 8.1 i bilag H.

Fåborg Værft har anført, at det ikke er kravenes lovlighed eller egnethed, der er genstand for klagen, men derimod det forhold, at Tuco Værft har haft en utilbørlig konkurrencefordel. Gennemgangen af mindste- og nøglekrav fra kravspecifikationen fra udbuddet illustrerer, hvordan Tuco Værft har haft denne utilbørlige konkurrencemæssig fordel.

At tilbudsgiverne skulle blive mere fritstillet i deres vurdering af, hvilket fartøj de under hensyntagen til evalueringskriterierne og de stillede mindstekrav ønsker at byde ind med, skal ses i lyset af, at bilag H eksisterer. Bilaget kan ikke tages til indtægt for andet, end at det udgør en beskrivelse af CLS' ønsker. Tuco Værft har allerede et færdigt design til skroget, baseret på bilag H, der lever op til bilag B, hvilket har sparet Tuco Værft for flere ugers arbejde med de økonomiske fordele, det giver i en udbudsproces.

Det forhold, at det af bilag B fremgår, at skrogdesign og interiørdesign indgår i tilbudsevalueringen, og at det i vurderingen af skrogdesignet ville blive tillagt positiv vægt, jo mere designet af skroget, ligner det af Hauschildt Marine udarbejde designgrundlag, er ikke udtryk for, at Tuco Værft ikke har en utilbørlig konkurrencemæssig fordel. Derimod har Tuco Værfts involvering i ShippingLab givet dem forståelse for de behov og ønsker, som Bilag B er udtryk for.

Ad karakteren af udbuddet

Det er vigtigt for forståelsen af baggrunden for klagen at forstå processen bag indkøb af et fartøj. Når en ordregivende myndighed skal indkøbe et fartøj, kan kravspecifikationen overordnet opdeles i to dele – den tekniske del og den æstetiske del. Overordnet set knytter den tekniske del sig til alt det, der er under vandlinjen, og den æstetiske del knytter sig til alt det, der er over vandlinjen. Det vigtigste ved et fartøjs design er designet af skrogets linjer, da overbygningen kan tilpasses efter behov og også kan ændres efter fartøjet er konstrueret. Udbuddet er konstrueret sådan, at kravspecifikationen, bilag B, stort set kun regulerer det, der er over vandlinjen. Alt det, der er under vandlinjen, er op til tilbudsgiverne. I forbindelse med arbejdet i ShippingLab,

har Tuco Værft allerede designet et skrog, der kan anvendes. Der er nærmere teknisk beskrevet og kravspecificeret i bilag H. Tuco Værft har således allerede et skrogdesign, der lever op til krav og ønsker fra CLS.

Det er heller ikke korrekt, at der var tale om et skitseret og beskrevet projekt. Det forudsættes i udbudsmaterialet for det første, at aftaler med blandt andet underleverandører og godkendelser er på plads ved tilbudsafgivelse. Dette støttes heller ikke af det faktum, at CLS havde forbeholdt sig retten til at tildele på baggrund af det første tilbud, jf. udbudsbekendtgørelsens punkt VI.3).

Tilbuddet skulle indeholde en pris. En pris forudsætter kendskab til myndighedernes krav til det eksakte projekt, og derfor skal fartøjet være færdigprojekteret ved tilbudsafgivelse. Selvom CLS ikke stiller krav om, at tilladelser og godkendelser er til stede på tidspunktet for tilbudsafgivelse, skal det tilbudte fartøj kunne opnå de nødvendige tilladelser og godkendelser. Hvis ikke fartøjet kan opnå de nødvendige tilladelser og godkendelser, vil tilbuddet blive afvist. Hvis fartøjet bag det vindende tilbud viser sig ikke at kunne blive godkendt, vil man som tilbudsgiver komme i kontraktsretlig misligholdelse.

Afslutningsvist har Fåborg Værft gjort gældende, at det er CLS, der har bevisbyrden for, at Tuco Værft ikke har fået en konkurrencemæssig fordel, og den bevisbyrde har CLS ikke løftet.

Ad pris

Af tildelingsbeslutningen af 25. juli 2021 fremgår, at Tuco Værfts tilbud har været markant billigere end Mathis Værfts. Tuco Værft modtager maksimumpoint (5) for underkriteriet ”pris”, mens Mathis Værft modtager 1,47 point. Det følger af udbudsbetingelsernes bilag A, at point for pris blev givet ved lineær interpolation, hvor laveste pris blev tildelt 5 point, og en pris, der var 50 % højere, blev tildelt 1 point, medmindre det dyreste tilbud var mere end 50 % dyrere, i sådanne situationer ville skalaen blive udvidet. Det kan på den baggrund konstateres, at Mathis Værfts tilbud var ca. 45 % dyrere end Tuco Værfts tilbud, hvilket kan forklares med den uberettigede fordel, som Tuco Værft har haft.

CLS har overordnet bestridt, at CLS har handlet i strid med de påståede udbudsretlige principper, og har gjort gældende, at CLS hverken har været berettiget eller forpligtet til ikke at prækvalificere Tuco Værft. Endvidere har

konkurrencen ikke været begrænset, ligesom tilbudsfristen var tilstrækkelig lang.

Tuco Værft har ikke på nogen måde været hverken direkte eller indirekte involveret i udarbejdelsen af det udbudsmateriale, der ligger til grund for udbuddet. Tuco Værft har heller ikke hverken direkte eller indirekte deltaget i udarbejdelsen af den kravspecifikation, der ligger til grund for udbuddet. Tuco Værft har ikke, hverken direkte eller indirekte, været involveret i forberedelsen af udbudsproceduren, herunder i forhold til de valg, der ligger til grund for udbudsproceduren og udbudsmaterialet. Kravspecifikationen er ikke blevet delt med Tuco Værft.

Udbuddet omhandler ikke et færdigprojekteret skib. Det er helt almindeligt ved udbud af nybygningsprojekter, at der afgives tilbud på baggrund af et layout projekt. Det kan også udledes af udbuddets udkast til kontrakt, jf. eksempelvis kontraktens pkt. 2.2, 3.1, 3.5 og 3.6 samt kontraktens bilag 5. Det fremgår også af bilag A til udbudsbetingelserne, der beskriver tildelingskriterierne, at løsningsbeskrivelsen vedrørende skrogdesign og interiørdesign ”bør indeholde skitser”.

De deltagende værfter i udbuddet skulle alene tilbyde og senere bygge et fartøj i henhold til den kravspecifikation, der er offentliggjort i forbindelse med udbuddet, og det omfatter ikke de autonome aspekter, der først skal monteres efterfølgende.

Den udbudte opgave relaterer sig til bygningen af det i kravspecifikationen konkret specificerede fartøj, der er kendt af alle tre prækvalificerede værfter. Som det fremgår af kravspecifikationen, er hovedparten af de specificerede krav faste (dvs. mindste- eller nøglekrav) og forudsætter ikke nærmere kendskab til baggrunden for kravene. Kun en lille del af opgaven indgår i tilbuds-evalueringen som evalueringskrav. For disse evalueringskrav gælder imidlertid også, at de er specificeret på forhånd, og at det tydeligt fremgår af udbudsmaterialet, hvilke elementer der vil blive tillagt betydning i tilbudsevalueringen. Vilkårene har således været ens for alle tilbudsgivere.

Kravspecifikation, som Tuco Værft havde delt og uploadet som et internt dokument på ”DTU Share”, har ikke dannet grundlag for den kravspecifikation, der er en del af udbuddet. Det ses også, hvis der foretages en sammenligning mellem de to dokumenter. Derfor var det heller ikke relevant for

CLS at vedlægge det foreløbige arbejdsudkast til udbudsmaterialet eller korrespondancen mellem Tuco Værft og CLS. Det må også derfor afvises, at Tuco Værft har haft en uberettiget konkurrencefordel. Faaborg Værft har allerede tidligt i forløbet været bekendt med indholdet af det foreløbige arbejdsdokument, der blev uploadet på "DTU Share".

Faaborg Værft har ikke haft bemærkninger til tidsplanen eller udbudsmaterialet i øvrigt under orienteringsmødet. Faaborg Værft har heller ikke på noget tidspunkt stillet spørgsmål til det indhold, som tilbuddet skulle indeholde.

Faaborg Værft har ikke løftet bevisbyrden for, at Tuco Værft har fået en uberettiget konkurrencefordel ved deltagelse i ShippingLab projektet. Et modsat resultat ville udgøre en barriere for offentlige ordregivere og virksomheder, der indgår i uformelle og/eller frivillige udviklingsprojekter og samarbejder, hvor der senere kan blive behov for at udbyde en eller flere opgaver i offentlige udbud, jf. herved også Østre Landsrets dom af 18. september 2009 i sag B-926-08, LSI Metro Gruppen mod Metro-selskabet I/S.

Det er ikke korrekt som hævdet af Faaborg Værft, at bilag H er dybdegående og grundig, og at bilag B er overfladisk. Kravspecifikationen bestående af ca. 229 krav er væsentligt mere detaljeret end det ufærdige arbejdsudkast, der er fremlagt som bilag H.

Det er ikke alene Tuco Værft, der har haft tilstrækkelig tid til at afgive et tilbud. Tilbudsfristen var tilstrækkelig lang til, at tilbudsgivere kunne sætte sig ind i udbudsmaterialet og afgive et tilbud, der indeholder de nødvendige oplysninger. Det er Hauschildts Marines faglige vurdering, at de tre prækvalificerede værfter har haft den fornødne erfaring til at kunne udarbejde et tilbud på et fartøj, som baserer sig på kendt teknologi og materialevalg. Fartøjet skal i sin grundform blot fremstilles i henhold til kravspecifikationen. Der var alene tale om et tilbud på et skitseret og beskrevet projekt, hvilket er normalt i sådanne skibsudbud. Det konceptuelle nye er, at autonomiudstyr og elektronisk udkig eftermonteres, når fartøjet har forladt værftet. Værfterne har fået ca. 5 ½ uge til at udarbejde tilbuddet, ud over den tid der er gået forud fra den 5. februar 2021, hvor udbuddet blev offentliggjort, hvilket samlet set udgør ca. 2 ½ måned.

Hverken udbudsmaterialet eller kravene til tilbuddenes indhold er usædvanlige, og Faaborg Værft har ifølge CLS tidligere deltaget i offentlige udbud

under samme vilkår uden at have haft problemer. Derudover har Faaborg Værft ikke på noget tidspunkt i udbudsprocessen givet udtryk for konkrete forhold eller problemstillinger i relation til tidsfristen, hvilket havde været naturligt at nævne på det afholdte orienteringsmøde.

Faaborg Værft har heller ikke dokumenteret, at det ikke har været muligt for virksomheden at afgive et tilbud inden for den fastsatte tidsfrist, herunder at det i givet fald er noget, der kan bebrejdes CLS. Det forhold, at Mathis Værft har afleveret et indledende tilbud inden for tilbudsfristen, dokumenterer også, at tilbudsfristen har været tilstrækkelig, og at Tuco Værft heller ikke i den henseende har fået en uberettiget konkurrencefordel.

Ad Tuco Værfts involvering i Shippinglab

Den omstændighed, at Tuco Værft har været involveret i ShippingLab projektet om autonom sejlads, medfører ikke i sig selv, at Tuco skal udelukkes fra konkurrencen, jf. herved også af Rettens dom af 13. oktober 2015 i sag T-403/12, Intrasoft og EU-Domstolens dom af 3. marts 2005 i sag C-21/03, Fabricom.

Ad udkast til kravsspecifikation (Bilag H)

Faaborg Værft er af den opfattelse, at det er Tuco Værft, der har udarbejdet bilag H. Det er ikke korrekt. Tuco Værft har delt en skabelon, der kunne anvendes til at kravspecificere et fartøj. Det arbejde, der ligger til grund for det fremlagte arbejdsudkast i bilag H, er udarbejdet af LB Solutions, der fra juni 2020 ikke længere har været tilknyttet projektet.

Det fremlagte bilag H har ikke dannet grundlag for udbuddets kravsspecifikation, hvilket ses ved en sammenligning mellem de to dokumenter. Både skrogdesign og design er forskellige. Tuco Værft har således hverken fået en uberettiget konkurrencefordel, herunder i forhold til tegninger og/eller vægtberegninger ved at have set arbejdsudkastet, som er fremlagt i bilag H. Hertil kommer, at det af bilag B fremgår, at skrogdesign og interiørdesign indgår i tilbudsevalueringen (id. nr. 14 og 15), og at det i vurderingen af skrogdesignet vil blive tillagt positiv vægt, jo mere designet af skroget ligner det af Hauschildt Marine udarbejdede designgrundlag. Af betydning for sammenligningen mellem bilag H og bilag B er også, at bilag H skitserer et enkelt-ender katamaranfartøj bygget i kompositmateriale, hvorimod bilag B lader det være op til tilbudsgiverne, om de vil tilbyde et enkelt-ender eller et dobbelt-ender fartøj (id. nr. 17), om de vil tilbyde et katamaranfartøj eller et en-

keltskrogsfartøj (id. nr. 13), og om fartøjet skal bygges i komposit eller aluminium (id. nr. 51). Tilbudsgiverne er således mere fritstillet i deres vurdering af, hvilket fartøj de under hensyn til evalueringskriterierne og de stillede mindstekrav ønsker at byde ind med. Konkurrencen har derfor ikke været begrænset.

Til det af Faaborg Værft anførte om, at Tuco Værft allerede havde et færdigt design til skroget, baseret på bilag H, som også lever op til bilag B, har CLS anført, at et katamaranskrog ikke er usædvanligt for et værft, og at der ved bilag H derfor heller ikke er noget skrogmæssigt usædvanligt.

Ad udbuddets kravsspecifikation (Bilag B)

CLS har overordnet for samtlige mindste- og nøglekrav i udbuddets kravsspecifikation, som Faaborg Værft har anfægtet, anført, at Faaborg Værft under udbudsprocessen ikke har haft spørgsmål til de pågældende krav, herunder tidsplanen, at det ikke er dokumenteret, at Tuco Værft i relation til de pågældende krav har haft en uberettiget konkurrencefordel, og at Mathis Værft også afgav indledende tilbud inden for den fastsatte tidsfrist.

CLS har ad nøglekrav nr. 18 anført, at Faaborg Værft i udbudsprocessen hverken har stillet spørgsmål til kajanlægget eller har efterspurgt oplysninger eller data til brug for forståelsen af udbudsmaterialet. CLS oplyste på et orienteringsmøde, hvor Faaborg Værft deltog, at kajanlægget ikke er fastlagt, men vil blive designet efterfølgende, og CLS opfordrede i sin redegørelse tilbudsgiverne til at oplyse, hvis de manglede oplysninger om den konkrete opgave.

CLS har ad mindstekrav nr. 51 anført, at Faaborg Værft under udbudsprocessen ikke har spurgt ind til dokumentation og heller ikke har haft bemærkninger til tidsplanen eller i øvrigt har spurgt ind til, hvornår godkendelse af anvendelse af CRP skal fremlægges i udbuds- eller byggeprocessen. Det er almindeligt anvendt ved udbud af nybygninger af skibe, at godkendelser hos myndigheder og/eller klassifikationsselskaber m.v. først indhentes efter kontraktindgåelsen. Faaborg Værft har ifølge CLS uden problemer tidligere deltaget i et udbud med et enslydende mindstekrav.

CLS har ad mindstekrav nr. 58, 59 og 61 anført, at Faaborg Værft under udbudsprocessen ikke har spurgt ind til omfanget af den efterspurgte dokumentation (beskrivelse/beregninger) eller givet udtryk for, at dokumentationskravet angivet som "D" i kravsspecifikationens kolonne "Documentation" ville

medføre, at Faaborg Værft ikke anså sig i stand til at afgive et indledende tilbud. I dette tilfælde er tanken, at tilbudsgiverne, på baggrund af sit layout projekt – og ikke detailprojekt – kan beskrive og dokumentere, at mindstekravet vil være opfyldt, når fartøjet leveres. Det er normal praksis ved udbud af nybygninger.

CLS har ad mindstekrav 134 anført, at Faaborg Værft ikke under udbudsprocessen har stillet spørgsmål til forståelsen af dette mindstekrav. Af mindstekravet fremgår en supplerende kommentar, hvorefter CLS/Hauschildt Marine har vurderet, at en samlet fremdrivningseffekt på 150 KW vil være tilstrækkelig. Denne vurdering har Hauschildt Marine baseret på ”worst case scenario” for at indikere, at tilbudsgiverne ikke skulle tilbyde en meget stor fremdrivningspakke. Det fremgår imidlertid også, at tilbudsgiverne selv skal dimensionere fremdrivningspakken i forhold til deres layout-projekt, herunder blandt andet den tilbudte vægt, modstand og trim.

CLS har ad nøglekrav 137 anført, at Faaborg Værft ikke har stillet spørgsmål til dette krav under udbudsprocessen. Nøglekrav 137 vedrørende forsyningsbatterisystemet står i naturlig forlængelse af mindstekrav 134.

CLS har ad mindstekrav nr. 184 anført, at der ikke er noget ualmindeligt i det grundlæggende krav til strømforsyningen, der er oplistet i dette mindstekrav, og som er en af de få beskrivelser, der også kan ses i det arbejdsudkast, der er fremlagt i bilag H. Der stilles krav om, at de to fremdrivningssystemer skal have tilført strøm af hver sin strømforsyning. Det er almindeligt at adskille fremdrivningssystemerne, så fremdrivningen på hele skibet ikke mistes, hvis et af skibets to fremdrivningssystemer får nedbrud. Den samme form for sikkerhed er indlagt i forhold til strømforsyningen til hotellast, det vil sige den del, der skal anvendes til passagerafsnit m.v. Derudover fremgår det, at der skal være en nødforsyning til nødformål. Der er tale om en standardløsning, som ingen batterileverandører på markedet kan have problemer med at pris-sætte og levere.

CLS har ad mindstekrav nr. 194 anført, der ikke er noget ualmindeligt i, at det af bilag H fremgår, at der har været arbejdet med et ”twin system configuration”, jf. også det anførte ad mindstekrav nr. 184.

CLS har ad nøglekrav nr. 203 anført, at der heller ikke er noget ualmindeligt i kravets tekniske indhold, der har en teknisk sammenhæng med kravene til

strømforsyningen som anført i mindstekrav nr. 184, selvom det også kan findes i bilag H.

CLS' gennemgang af de af Faaborg Værft anfægtede mindste- og nøglekrav viser, at der ikke kan udledes en konkret uberettiget konkurrencemæssig fordel for Tuco Værft. Faaborg Værfts anbringender i relation til de pågældende nøgle- og mindstekrav er alle udtryk for efterrationaliseringer, og Faaborg Værft har tidligere deltaget i et offentligt udbud med Kystdirektoratet, hvor mindstekrav nr. 51, 58-59, 61 og 134 var som i dette udbud.

Det var tanken, at skroget skulle produceres ved anvendelse af vacuum infusion in a one-shot operation in accordance with the hull construction drawing". Som det fremgår af bilag H, er det en normal produktionsmetode at stille krav om anvendelse af kompositmateriale, og Faaborg Værft er bekendt med produktionsmetoden, idet virksomheden selv benytter samme produktionsmetode i egen produktion af kompositstrukturer.

Når man sammenholder skitsetegningerne for henholdsvis bilag H og bilag B, er det åbenbart, at bilag H hverken direkte eller indirekte har dannet grundlag for bilag B, herunder bilag A.1.i, A.1.ii og A.1.iii, der udgør kravsspecifikationen i udbuddet. Både skrogdesign og design i øvrigt er meget forskellige. Skitsen i bilag H viser en enkeltender katamaran med fremdrivning i hvert skrog i den ene ende, mens skitseforslaget i bilag B viser en dobbeltender med fremdrivning i centerlinien samt i begge ender. Begge skitser viser således skrogtegninger, men de er samtidig skibsteknisk meget forskellige. Bilag B regulerer derfor heller ikke kun det, der er over vandlinjen.

Det forhold, at det i vurderingen af skrogdesignet vil blive tillagt positiv vægt, jo mere designet af skroget, ligner det af Hauschilt Marine udarbejdede designgrundlag, som skitseret i bilag A.1.i, A.1.ii og A.1.iii er udtryk for, at der er fri konkurrence i forhold til skrogdesign og design i øvrigt.

Ad karakteren af udbuddet

Det af Faaborg Værft anførte om, at kravsspecifikationen ved indkøb af et fartøj overordnet kan opdeles i to dele – en teknisk del og en æstetisk del – samt hvad der i øvrigt er anført i den forbindelse, er der ikke skibsteknisk belæg for at anføre. Det er derfor ikke korrekt, at skibets tekniske del knytter sig til det, der er under vandlinjen, og at det der er over vandlinjen vedrører æstetiske forhold. Ved design af skibets overdel skal der blandt andet tages

hensyn til faktorer som vægt, tyngdepunkt, udstrækning, arrangement, vindareal og stabilitet, som alt sammen påvirker designet af undervandsskroget. Alle designdele påvirker hinanden.

Udbuddet er som flere andre offentlige udbud af nybygninger.

Efter retspraksis påhviler det Faaborg Værft at godtgøre, at Tuco Værft har haft en konkret, uberettiget konkurrencefordel i forhold til den udbudte opgave. Det har Faaborg Værft ikke godtgjort. Faaborg Værft har heller ikke sandsynliggjort, at Tuco Værft i det konkrete udbud og Faaborg Værfts aktindsigt i korrespondancen mellem Tuco og CLS, skulle have fået en kvalificeret og konkret uberettiget konkurrencefordel, som følge af sin deltagelse i ShippingLab projektet.

Ad pris

Det forhold, at tilbuddet fra Mathis Værft er dyrere end tilbuddet fra Tuco Værft, kan ikke generelt anses som dokumentation for, at Tuco Værft har haft en konkret uberettiget konkurrencefordel. Prisen afhænger og påvirkes af flere forskellige faktorer som eksempelvis materiale- og komponentvalg og prioriteringer i forhold til tildelingskriterierne, men også tilbudsgivernes legitime konkurrencefordele som eksempelvis muligheden for at anvende tidligere legitimt indhøstede erfaringer og løsninger.

Ad påstand 2

Faaborg Værft har gjort gældende, at Tuco Værft ved at have svaret ”Nej” til punktet i ESPD om: ”Direkte eller indirekte involvering i forberedelsen af denne udbudsprocedure” har afgivet urigtige oplysninger, hvilket har gjort CLS forpligtet til at afvise ansøgningen i medfør af den obligatoriske udelukkelsesgrund i udbudslovens § 136, nr. 3. CLS har været vidende om, at oplysningerne er urigtige, idet Tuco Værft har haft væsentlig indflydelse på CLS’ beslutning om udvælgelse.

CLS har gjort gældende, at Tuco Værft under henvisning til det anførte ad påstand 1 hverken direkte eller indirekte har været involveret i udarbejdelsen af det udbudsmateriale, der ligger til grund for udbuddet, og CLS har derfor ikke været hverken forpligtet eller berettiget til at afvise Tuco Værft som følge af det af Tuco Værft fremsendte ESPD.

Redegørelsen af 31. marts 2021, og den omstændighed, at spørgefrist og tilbudsfrist i den forbindelse blev forlænget, kan ikke tages til indtægt for, at CLS har erkendt, at Tuco Værft ved sin tidligere involvering har fået en uberegtiget konkurrencefordel.

Tuco Værft har ikke på nogen måde, hverken direkte eller indirekte, været involveret i udbudsprocessen, herunder udarbejdelsen af det udbudsmateriale, der ligger til grund af udbuddet.

Ad påstand 3

Faaborg Værft gjort gældende, at det anførte ad påstand 1 og 2 skal føre til, at CLS' tildelingsbeslutning af 17. marts 2021 om at prækvalificere Tuco Værft annulleres.

CLS har gjort gældende, at påstanden under henvisning til det anførte ad påstand 1 og 2 ikke skal tages til følge.

Klagenævnet udtaler:

Ad påstand 1

CLS og Tuco Værft har vedrørende ShippingLab projektet om udvikling af et autonomt skibsfartøj - Fjordbus-prototypefartøjet – fra medio maj 2019 til medio oktober 2020 samarbejdet om udvikling af en egnet skibstype. Også andre virksomheder har deltaget i dette arbejde.

Da CLS i november 2020 blev opmærksom på, at nybygningen af Fjordbus-prototypefartøjet skulle i udbud, indgik CLS aftale med Hauschildt Marine om at forestå udarbejdelse af kravspecifikationen, styre EU-udbudsprocessen og følge fremstillingen af Fjordbus-prototypefartøjet.

Den 5. februar 2021 udbød CLS nybygningen af Fjordbus-prototypefartøjet.

Den 17. marts 2021 prækvalificerede CLS Faaborg Værft, Mathis Værft og Tuco Værft.

Den 18. marts 2021 anmodede Faaborg Værft CLS om en nærmere begrundelse for prækvalifikationen af Tuco Værft.

Den 31. marts 2021 redegjorde CLS nøje for relationen mellem CLS og Tuco Værft og oplyste, hvorfor CLS ikke fandt det i strid med de udbudsretlige principper at prækvalificere Tuco Værft.

Det fremgår, at Tuco Værft i regi af ShippingLab i april 2020 delte en skabelon til kravsspecifikationen "bilag H", mens det arbejde, der ligger til grund for kravsspecifikationen i "bilag H", er udarbejdet af LB Solutions, der fra juni 2020 ikke længere var tilknyttet projektet.

Af "bilag H" fremgår blandt andet at "In relation to the development of specification of and subsequent construction of Fjordbussen, Tuco Marine has been selected as the co-operation partner."

"Bilag H" blev ikke fremlagt de øvrige tilbudsgivere forud for udbuddet.

Under henvisning til relationen mellem CLS og Tuco Værft og den uberettigede konkurrencefordel, som Tuco Værft efter Faaborgs Værfts opfattelse havde fået i kraft deraf, samt under henvisning til en for kort tilbudsfrist, afgav Faaborg Værft ikke indledende tilbud. Det gjorde kun Mathis Værft og Tuco Værft.

Den 21. april 2021 – inden fristen for afgivelse af indledende tilbud – indgav Faaborg Værft klage til klagenævnet med anmodning om, at klagen blev tilagt opsættende virkning.

CLS anmodede om, at klagenævnet traf endelig afgørelse i sagen, hvilket klagenævnet oplyste parterne, at klagenævnet ville bestræbe sig på at gøre.

Inden klagenævnets kendelse blev afsagt, besluttede CLS at tildele kontrakten til Tuco Værft.

Det påhviler under de ovenfor anførte omstændigheder CLS at godtgøre, at Tuco Værft ikke ved sin involvering i ShippingLab forud for udbuddet har opnået en uberettiget konkurrencefordel.

Efter praksis fra såvel EU-Domstolen som Retten i Første Instans og klagenævnet har ordregivere en betydelig skønsmargin ved beslutningen om, hvorvidt et tilbud fra en tilbudsgiver, der har bistået med undersøgelser forud for

udbuddet, kan tages i betragtning eller skal afvises, fordi det ville være i strid med ligebehandlingsprincippet at tage det i betragtning.

CLS har nærmere redegjort for relationen til Tuco Værft ved sin skrivelse af 31. marts 2021. Heraf fremgår også, at Tuco Værft i forbindelse med sin deltagelse i ShippingLab projektet har delt en skabelon til en kravsspecifikation ("bilag H") til Fjordbus-prototypefartøjet. Denne kravsspecifikation indgik ikke i udbuddet, idet Hauschildt Marine siden december 2020 og frem til februar 2021 i samarbejde med de tekniske partnere, Hauschildt Marine (teknisk lead), DTU, Wärtsilä, Danelec, Logimatic og CLS (projektleder) har forestået udarbejdelse af den kravspecifikation, som ligger til grund for udbuddet.

Ved en sammenligning af bilag H og bilag B kan det konstateres, at skrogdesignet og designet i øvrigt er forskelligt. Bilag H skitserer et enkelt-ender katamaranfartøj bygget i kompositmateriale, og bilag B lader det være op til tilbudsgiverne, om de vil tilbyde et enkelt-ender eller et dobbelt-ender fartøj, om de vil tilbyde et katamaranfartøj eller et enkeltskrogfartøj, og om fartøjet skal bygges i komposit eller aluminium.

Der har under udbudsprocessen ikke været spørgsmål til de opstillede krav eller til tidsplanen.

CLS har fremlagt indledende tilbud fra Tuco Værft og Mathis Værft (INDO 1), og de fordele, som Faaborg Værft har påstået opstod som følge af Tuco Værfts involvering i ShippingLab projektet, er efter klagenævnets vurdering ikke kommet til udtryk i den foreløbige evaluering.

Der har efterfølgende også været indleveret et INDO 2.

Under evalueringen af de endelige tilbud (BAFO) i tildelingsbeslutningen af 21. juli 2021 fremgår, at Tuco Værft og Mathis Værft har ligget meget tæt i relation til evalueringen af samtlige underkriterier bortset fra evalueringen af underkriteriet "pris", hvor Tuco Værft skiller sig ud med en markant lavere pris.

Virksomheder kan ikke generelt udelukkes fra en udbudsproces, fordi de har udført visse forberedende arbejder med tilknytning til udbuddet, og den blotte mulighed for en interessekonflikt er ikke tilstrækkelig. Udelukkelse kan kun

ske efter en konkret vurdering af det tilbud, som den pågældende virksomhed måtte afgive, jf. herved EU-Domstolens dom af 3. marts 2005 i sag C-21/03, *Fabrice*, Rettens dom af 18. april 2007 i sag T-195/05, *Deloitte Business Advisory* og Rettens dom af 13. oktober 2015 i sag T-403/12, *Intrasoft*.

Det kan ikke afvises, at Tuco Værft gennem virksomhedens involvering i ShippingLab projektet har fået oplysninger, som senere blev genstand for udbuddet, som blev offentliggjort den 5. februar 2021. Det kan heller ikke udelukkes, at Tuco Værft i et ikke præciseret omfang gennem drøftelser har bidraget med viden til CLS og ydelsens karakter. Klagenævnet finder imidlertid, at CLS har løftet bevisbyrden for, at Tuco Værft ikke har haft en uberettiget konkurrencefordel ved forud for udbuddet at have deltaget i ShippingLab projektet. Klagenævnet har herved lagt vægt på CLS' redegørelse af 31. marts 2021 og de forskelle, der er mellem det fremlagte "bilag H", som Tuco Værft har været involveret i, og "bilag B", som udgør kravsspecifikationen for udbuddet. Klagenævnet har endvidere lagt vægt på, at der ved evalueringen af "INDO 1" var væsentlige forbedringsforslag i relation til både Tuco Værfts og Mathis Værfts tilbud. De fordele, som Faaborg Værft har påstået, Tuco Værft har fået, er efter klagenævnets vurdering ikke kommet til udtryk i evalueringen af det første indledende tilbud. Klagenævnet har også lagt vægt på, at det af evalueringen af de to endelige tilbud (BAFO) fremgår, at Tuco Værft alene var markant bedre på underkriteriet "pris". Det forhold, at Tuco Værft adskiller sig markant på prisen, dokumenterer efter en konkret vurdering ikke i sig selv eller samlet set, at Tuco Værft har haft en uberettiget konkurrencefordel. Endelig har klagenævnet lagt vægt på, at Faaborg Værft ikke har haft bemærkninger til tidsplanen eller udbudsmaterialet i øvrigt, herunder stillet spørgsmål til det indhold, som tilbuddet skulle indeholde. Heller ikke Mathis Værft har haft spørgsmål til tilbudsfristen, ligesom Mathis Værft var i stand til at indlevere tilbud inden for de fastsatte frister.

Der er herefter ikke grundlag for at fastslå, at de udbudsretlige regler er blevet overtrådt som påstået.

Påstand 1 tages derfor ikke til følge.

Ad påstand 2

Det fremgår af Tuco Værfts ESPD, at virksomheden har svaret "nej" til, at

have været ”direkte eller indirekte involveret i forberedelsen af denne udbudsprocedure”. I forlængelse af det, klagenævnet har anført ad påstand 1, finder klagenævnet ikke, at Tuco Værfts deltagelse i ShippingLab projektet har medført, at virksomheden derved har været direkte eller indirekte involveret i forberedelsen af udbudsproceduren.

Der er herefter ikke grundlag for at fastslå, at de udbudsretlige regler er blevet overtrådt som påstået.

Påstand 2 tages derfor ikke til følge.

Ad påstand 3

Det følger af det anførte om påstand 1 og 2, at påstanden om annullation af CLS’ beslutning af 17. marts 2021 om at prækvalificere Tuco Værft ikke tages til følge.

Herefter bestemmes:

Klagen tages ikke til følge.

Faaborg Værft A/S skal i sagsomkostninger til Center for Logistik og Samarbejde ApS betale 30.000 kr., der betales inden 14 dage efter modtagelsen af denne kendelse.

Klagegebyret tilbagebetales ikke.

Niels Feilberg Jørgensen

Genpartens rigtighed bekræftes.

Tanja Bøtker Lindgren
fuldmægtig