

K E N D E L S E

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch
og
JV Bilen v/Jørgen Vork
(advokat Nikolaj Nikolajsen, Randers)

mod

Nordjyllands Trafikselskab
(advokat Henning Biil, København)

Ved udbudsbekendtgørelse nr. 2015/S 010-013666 af 13. januar 2015 udbød Nordjyllands Trafikselskab som offentligt udbud efter direktiv 2004/17/EF (forsyningsvirksomhedsdirektivet) en 1-årig rammeaftale med flere aktører om ”Flextrafik i Region Nordjylland”. Aftalen er opdelt i delaftaler vedrørende forskellige typer af kørsler og yderligere opdelt i forskellige ”pakker” vedrørende forskellige ruter. Værdien er i bekendtgørelsen anslået til 132.500.000 kr. ekskl. moms.

Blandt andre Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork indgav rettidigt tilbud.

Ved e-mails af 17. april 2015 meddelte Nordjyllands Trafikselskab Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork, at trafikselskabet havde besluttet at afvise deres tilbud som følge af manglende indlevering af et tilbudsskema i korrekt format (Adobe Reader version 11.0 eller nyere version). Trafikselskabet meddelte samtidig sin beslutning om tildeling af kontrakt på de forskellige kørselstyper og pakker.

Den 27. april 2015 indgav Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork klage til Klagenævnet for Udbud. Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork fremsatte ved klagens indgivelse anmodning om, at klagenævnet i medfør af lov om håndhævelse af udbudsreglerne m.v. § 12, stk. 2, skulle beslutte, at klagen skal have opsættende virkning.

Den 26. maj 2015 besluttede klagenævnet ikke at tillægge klagen opsættende virkning, idet betingelsen om uopsættelighed ikke var opfyldt. Klagenævnet fandt, at betingelsen om ”fumus boni juris” var opfyldt for så vidt angik påstand 4, men ikke med hensyn til påstand 1 og 2. Klagenævnet udtalte om påstand 3 og 5 alene, at en eventuel krænkelse ikke kunne forventes at føre til annullation af tildelingsbeslutningen.

Klagen har været behandlet på skriftligt grundlag.

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork har nedlagt følgende påstande:

Påstand 1

Klagenævnet skal konstatere, at Nordjyllands Trafikselskab har anvendt kvalitative udvælgelseskriterier, som ikke fremgår af udbudsbekendtgørelsens punkt III.2) ”Betingelser for Deltagelse”, og derved har foretaget kvalitativ udvælgelse på baggrund af udvælgelseskriterier, der ikke fremgår af udbudsbekendtgørelsen, jf. punkt 15 i bilag XIII i forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Påstand 2

Klagenævnet skal konstatere, at Nordjyllands Trafikselskab har handlet i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 48, stk. 4, ved ikke at have anvendt et ikke-diskriminerende krav til anvendelse af informations- og kommunikationsteknologi.

Påstand 3

Klagenævnet skal konstatere, at Nordjyllands Trafikselskab har handlet i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 42, stk. 1, litra c), jf. bilag XIII, punkt 18, ved ikke at foretage vægtning af underkriterier til tildelingskriteriet ”det økonomisk mest fordelagtige tilbud” i udbudsbekendtgørelsen eller udbudsbetingelserne.

Påstand 4

Klagenævnet skal konstatere, at Nordjyllands Trafikselskab har handlet i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 55, da der ikke er anvendt et tildelingskriterium for tildeling af den del af kontrakten, der vedrører kørsel uden rådighedsaftale, jf. udbudsbetingelsernes punkt 2.1.2.

Påstand 5

Klagenævnet skal konstatere, at Nordjyllands Trafikselskab har handlet i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 47, stk. 3.

Påstand 6

Klagenævnet skal annullere samtlige tildelingsbeslutninger omhandlende variabel kørsel med og uden rådighedsaftale samt tildelingsbeslutningerne vedrørende fast kørsel.

Påstand 7

Klagenævnet skal konstatere, at Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork har indleveret et konditionsmæssigt tilbud.

Påstand 8

Nordjyllands Trafikselskab skal til Flex Cap v/Lars Hirsch betale 1.054.957 kr. med procesrente fra indleveringen af klageskrift.

Påstand 9

Nordjyllands Trafikselskab skal til JV bilen v/Jørgen Vork betale 366.839 kr. med procesrente fra indleveringen af klageskrift.

Påstand 7, 8 og 9 er nedlagt efter, at klagenævnets delkendelse om opsættende virkning blev afsagt.

Nordjyllands Trafikselskab har erkendt overtrædelsen i påstand 4, og har påstået, at klagen ikke tages til følge for så vidt angår påstand 1-3, 5, 6 og 7, og frifindelse med hensyn til påstand 8 og 9.

Klagenævnet har besluttet at udsætte behandlingen af påstand 8 og 9, indtil klagenævnet har taget stilling til de øvrige påstande.

Sagens nærmere omstændigheder

Nordjyllands Trafikskab er efter det oplyste et trafikskab, som er oprettet i henhold til lov om trafikskaber. Trafikskaberne varetager ifølge lovens § 5 inden for deres geografiske område koordinering og planlægning samt udførelse af offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel, udførelse af individuel handicapkørsel m.v. Nordjyllands Trafikskabs geografiske område svarer til Region Nordjyllands geografiske område.

Desuden varetager trafikskaber offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikskabers område. Trafikskaberne kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende indkøb af trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.

Om "Flextrafik" har Nordjyllands Trafikskab i svarskriftet oplyst:

"Flextrafik er karakteriseret ved, at en række kommunale og regionale kørsler, herunder siddende patientbefordring og lægekørsel koordineres med trafikskabernes handicapkørselsordning og såkaldt teletaxikørsel i NT's område, som er et alternativ til busbetjening navnlig i tyndt befolkede områder. Den udføres med taxi eller mindre vogne eller liftbusser.

Koordineringen betyder, at den borger, der ønsker at rejse fra A til B, kontakter NT, som herefter sender en vogn til A. Borgeren må acceptere, at vognen ikke kører lige til B, idet den kan have andre borgere med og/eller patienter og handicappede m.v., som skal hentes og sættes af andre steder undervejs.

Fordelene ved en sådan koordinering fremfor den traditionelle ordning, hvor hver region og kommune og hvert trafikskab gennemførte sine kørsler separat, er mange. Udover at spare administrationsudgifter, indebærer koordineringen, at der kan være flere i vognen på samme tid, at man begrænser omfanget af tomkørsel og dermed opnår en bedre udnyttelse af vogne og behov for et færre antal. Herved opnås såvel en besparelse i de samlede kørselsudgifter som en reduktion i miljøbelastningen. Endelig tilbydes borgerne et mere synligt og mere ensartet serviceniveau.

Denne måde at udbyde og fordele flextrafik på har været anvendt af forskellige trafikskaber i hele Danmark under lidt forskellige betegnel-

ser i mange år. Nærværende udbud er således NT's 23. årlige udbud af Flextrafik.

Der har i disse år løbende været en dialog om flextrafik systemet mellem trafikselskaberne på den ene side og vognmændene og deres organisationer på den anden side. På baggrund af denne dialog er systemet løbende blevet tilpasset fra udbud til udbud for at imødekomme vognmændenes behov indenfor udbudsreglernes rammer.”

Af udbudsbekendtgørelsen fremgår blandt andet:

”I.1) Navn, adresser og kontaktpunkt(er)

...

Internetadresse(r): (hvis relevant)

Overordnet Internetadresse for ordregiveren: (URL)

www.nordjyllandstrafikselskab.dk

Internetadresse for køberprofilen: (URL)

Elektronisk adgang til oplysninger: (URL)

https://www.ethics.dk/asp4/tender/nt_0823_20150107.nsf

...

II.1.4) Oplysninger om rammeaftale (efter omstændighederne)

Rammeaftale med flere aktører Antal eller

(hvis relevant) største antal 200 deltagere i den påtænkte rammeaftale

...

II.1.5) Kort beskrivelse af kontrakten eller indkøbet/indkøbene:

Udførelse af flextrafik, udført i taxi eller mindre vogne eller liftbusser (alm. rutekørsel), hovedsagelig handicapkørsel, teletaxikørsel, siddende patientbefordring, kørsel til læge- og speciallæge samt et antal faste kørselspakker.

Der indgås rammeaftale for 12 mdr. med flere leverandører om variabel kørsel. Derudover indgås der aftaler med enkelte leverandører om fast kørsel. De faste kørselspakker er samlet under 17 - overordnede - delaftaler (jf. bilag B) efter aftaleform, aftaleperiode og kommune. Disse 17 overordnede delaftaler omfatter i alt 115 separate delaftaler/kørselspakker som der indgås individuelle aftaler om (jf. udbudsbetingelserne for en nærmere beskrivelse).

...

IV.2.1) Tildelingskriterier ...

Det økonomisk mest fordelagtige bud vurderet på grundlag af de kriterier, der er anført i specifikationerne, i opfordringen til at afgive bud eller til at forhandle eller i det beskrivende dokument

...

VI.3) Yderligere oplysninger (hvis relevant)

Afgivelse af anmodning om deltagelse hhv. afgivelse af tilbud kan kun ske elektronisk via en særlig hjemmeside der indeholder udbudsmaterialet samt de fornødne faciliteter til den elektroniske afgivelse af virksomhedens tilbud.

Adgangen til udbudshjemmesiden opnås direkte via [link].

Virksomheden kan her via funktionen "Tilmelding" (anført i menuen til venstre for bekendtgørelsen) få tildelt brugernavn og opgive adgangskode til udbudshjemmesiden.

Virksomheder der ønsker at afgive tilbud, skal udfylde de særlige skemaer og blanketter i PDF-format der indeholder den konkrete og detaljerede udformning af de krævede oplysninger samt oplysninger om evt. krav til dokumentation.

Der gøres allerede nu opmærksom på at der i tilbudsevalueringen vil indgå anvendelse af det elektroniske støtteværktøj ETHICS. Dette vil blive beskrevet nærmere i udbudsmaterialet.

Kontraktkonceptet indgår i udbudsmaterialet.

Vedr. den i pkt. IV.3.3) angivne frist bemærkes det at dette er det seneste tidspunkt for adgang til udbudsmaterialet, og i øvrigt er samme tidspunkt som tilbudsfristen, jf. pkt. IV.3.4)."

Udbudsbekendtgørelsens punkt III.2) "Betingelser for Deltagelse" indeholder bestemmelser om finansielle og tekniske krav. Der står ikke noget om, at det var et krav, at tilbud skulle indleveres (uploades) i et format baseret på Adobe Reader version 11.0 eller nyere versioner.

Det fremgår af udbudsbetingelsernes punkt 1.1, at der blev udbudt to kørselstyper "Variabel kørsel" og "Fast kørsel" (forkortet "F kørsel").

"Variabel kørsel" var opdelt i "Variabel kørsel uden rådighedsaftale" (forkortet "V kørsel") og "Variabel kørsel med rådighedsaftale" (forkortet "VR kørsel").

Nordjyllands Trafikselskab har i svarskriftet karakteriseret "Variabel kørsel uden rådighedsaftale" ("V kørsel") som "den egentlige" Flextrafik. For disse kørslers vedkommende varierer omfang og lokalisering afhængigt af indkomne bestillinger. For så vidt angår denne type kørsel var kørselsomfanget dermed ikke kendt på forhånd, og rammeaftaleindehaverne blev ikke garanteret en bestemt mængde kørsel. Ifølge punkt 1.1 forventede trafikselskabet, at der i den 1-årige aftaleperiode ville være 673.502 ture, som omfatter handicapkørsel, teletaxi og flextur, patientbefordring og psykiatrien

samt kommunale kørselsordninger til en forventet værdi af i alt 132,5 mio. kr. Der var ikke i udbudsbetingelserne fastsat nogen øvre grænse for, hvor mange aftaler om ”V kørsel” der ville blive indgået, jf. nedenfor om udbudsbetingelsernes bestemmelser om tildeling. Fordelingen af opgaver mellem de leverandører, der blev indgået rammeaftale med, ville ske som beskrevet i udbudsbetingelsernes bilag A ”Kørsel under Planetsystemet”. Planetsystemet er ifølge bilaget et IT-system, der på grundlag af bestillinger fra kommuner/sygehuse/institutioner varsler forestående kørsler til leverandørerne, hvorefter disse melder ledige taxaer og busser ind. På den baggrund foretager systemet tildelingen af den enkelte opgave under hensyn til en række faktorer som: Hvor køretøjet befinder sig, hvilke sæder der er ledige, hvad kørslen koster, hvorfra og hvortil der køres, vejstandard, trafikken hastighed m.v. Der opnås herigennem ”vognforløb”, der hovedsageligt består af flere sammenkædede ture. Der udsendes herefter kørselsordrer til vognene. Systemet vælger ifølge bilag A den i enhver situation planlægningsmæssigt billigste vogn, sådan at jo lavere timepris en vogn har sammenholdt med den geografiske placering, jo større er chancen for at få kørslen.

For så vidt angår ”Variabel kørsel med rådighedsaftale” (”VR kørsel”) blev der, jf. udbudsbetingelsernes punkt 1.2, udbudt 14 delaftaler (14 ”pakker”). Nordjyllands Trafikselskab har oplyst, at delaftalerne ville blive tildelt én tilbudsgiver pr. delaftale. Kørselsmængden var variabel. Leverandøren var forpligtet til at stille køretøjet til rådighed i en nærmere bestemt periode og var garanteret betaling for et antal køretimer, der mindst svarer til rådighedstiden. Det forventede antal timer var 14.000 timer.

Faste kørsler vedrørte ifølge punkt 1.1 i udbudsbetingelserne såkaldt almindelig rutekørsel til skoler/institutioner. For disse aftalers vedkommende skulle der ifølge udbuddet indgås aftale med én tilbudsgiver pr. delaftale (”pakke”). Der forventedes et samlet kørselsvolumen på 74.335 timer.

Af udbudsbetingelserne fremgår endvidere blandt andet:

”1.4 Tidsfrister og tidsplan

Tilbud afgives på elektroniske blanketter og indsendes via NT’s udbudshjemmeside på følgende Internetadresse:

[internetadresse]

Tilbud der indsendes på anden vis, vil blive afvist.

...

1.9 Udvælgelses- og tildelingskriterier

Bydernes egnethed til at udføre opgaven (udvælgelseskriterier) bedømmes for alle tre aftaleformer ud fra følgende materiale

...

Tildelingskriterierne er forskellige for de tre forskellige aftaleformer og fremgår af afsnit 2.1.2 og 3.1.2 nedenfor.

...

2. Variabel kørsel

...

2.1.2 Tildelingskriterier

- 1 For tilbud på variabel kørsel uden rådighedsaftale gælder at der vil blive indgået rammeaftale med alle tilbudsgivere der opfylder udvælgelseskriterierne jf. afsnit 1.9, og som har afgivet tilbud i overensstemmelse med udbudsbetingelserne. For denne kørselsform er der således ikke noget formelt tildelingskriterium.
- 2 For kørsel med rådighedsaftale hvor der er stillet krav om anvendelse til kørestolstransport, vil tildelingskriteriet være det økonomisk mest fordelagtige tilbud efter følgende delkriterier:
 - pris
 - vognstandard

Prisen er den i tilbuddet angivne timepris for kørsel i rådighedsperioden.

Vægtningen af vognstandard i forhold til pris vil ske på den måde at vogne af type 5 der er udstyret med transportstol, samt vogne af type 6 med en trappetjener-løfteevne på maks. 120 kg vil få et fradrag i timeprisen på 5 kr., mens vogne af type 6 med en trappetjener-løfteevne på 160 kg vil få et fradrag i timeprisen på 10 kr. Det tilbud der giver den laveste korrigerede timepris, vælges som det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

- 3 For kørsel med rådighedsaftale hvor der ikke er stillet krav om anvendelse af vogne til kørestolstransport, vil tildelingskriteriet være den laveste tilbudte timepris for kørsel i rådighedsperioden.
- 4 I det særlig tilfælde at nøjagtig samme, laveste (korrigerede) timepris tilbydes af mere end én tilbudsgiver, tildeles kørselspakken til den der med *samme* vogn har tilbudt den laveste timepris (køretid) i

dagtimerne ved et tilbud på variabel kørsel uden rådighedsaftale (*uden for* rådighedsperioden). Afstedkommer dette tillægskriterium ingen afgørelse, tildeles kørselspakken til den vogn med den største kapacitet (hvad angår (1.) vogntype, hvis flere typer er mulige, (2.) antal kørestolspladser eller (3.) antal siddepladser til øvrige passagerer). Giver dette stadig ingen afklaring, tildeles kørselspakken til den vogn der er under 5 år (for så vidt de andre er over 5 år), før der gribes til lodtrækning.

...

3 Fast kørsel

...

3.1.2 Tildelingskriterier

- 1 Tildelingskriteriet vil være det økonomisk mest fordelagtige tilbud efter følgende delkriterier:

- pris
- kørselsomfang
- vognalder

Prisen er den i tilbuddet angivne timepris.

Kørselsomfanget er det beregnede gennemsnitlige årlige kørselsomfang der skal betales for, som fremkommer som summen af *ru-tekørslen* (som denne fremgår af den udbudte køreplan) og den betalte *tomkørsel* (fra det normalt af tilbudsgiver angivne hjemsted for vognen og frem til rutens startsted samt fra rutens slutsted og retur til hjemstedet).

Tomkørslen medregnes dog med enten 75 % eller 100 % afhængigt af om der for vognen også er afgivet et tilbud på variabel kørsel hvor NT kan forvente rådighed for V-kørsel i forlængelse af en vunden pakketur. Hvis der ikke er afgivet et sådant tilbud på variabel kørsel, medregnes udgiften til tomkørsel 100 %. Hvis der derimod er afgivet et sådant tilbud på variabel kørsel og byderen tildeles rammeaftale herom, medregnes tomkørslen med 75 % idet tomkørslen i så tilfælde kan udnyttes til kørsel med Planet-passagerer. (Hvis vognen tilbydes til variabel kørsel tilhørende en *vogngruppe*, er det dog et krav at det angivne hjemsted i så fald ligger inden for vogngruppens byområde.)

Vognalder indgår således at vogne der maksimalt er 5 år (ved kørselsstart), vil få et fradrag i timeprisen på 5 kr. ved beregning af kørselsudgiften. Det angives på tilbudsblanketten om vognen vil opfylde kravet.

Det tilbud der giver den laveste udgift pr. år baseret på det beregnede årlige kørselsomfang og den pga. vognalder korrigerede timepris, vælges som det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

- 2 Hvis det således beregnede, økonomisk mest fordelagtige tilbud udelukkende medfører den laveste udgift pr. år fordi kun 75 % af tomkørslen er medregnet (jf. pkt.1), er det et krav at vognløbet ikke lukkes eller spærres for variabel kørsel (med en privatrejse) før tidligst 30 min. efter det planlagte sluttidspunkt for returkørslen til hjemstedet. I modsat fald ville tomkørslen nemlig vanskeligt kunne udnyttes, og forudsætningen for tildelingen ville være faldet bort.
- 3 I det særligfælde at nøjagtig samme, laveste udgift pr. år tilbydes af mere end én tilbudsgiver, tildeles kørselspakken til den der med *samme* vogn har tilbudt den laveste timepris (køretid) i dagtimerne ved et tilbud på variabel kørsel uden rådighedsaftale. Afstedkommer dette tillægskriterium ingen afgørelse, tildeles kørselspakken til den vogn med den største kapacitet (hvad angår (1.) vogntype, hvis flere typer er mulige, (2.) antal kørestolspladser eller (3.) antal siddepladser til øvrige passagerer). Giver dette stadig ingen afklaring, tildeles kørselspakken til den vogn der er under 5 år (for så vidt de andre er over 5 år), før der gribes til lodtrækning.

...

Bilag B. Elektronisk tilbudsgivning

NT gennemfører udbud som *elektronisk udbud* hvor der *kun* kan afgives tilbud via Internettet. Det betyder at det er påkrævet at have en computer med Internetadgang til sin rådighed for at (1.) rekvirere udbudsbetingelserne og information om eventuelle rettelser, (2.) stille spørgsmål til udbudsmaterialet eller tilbudsgivningen, (3.) blive orienteret om svarerne på egne og andre byderes spørgsmål samt ikke mindst (4.) afgive tilbud på den udbudte kørsel.

...

Rekvirering af udbudsbetingelserne

På NT's sædvanlige hjemmeside www.NordjyllandsTrafikskab.dk (under menupunktet *Udbud* i topmenuen) finder man ... siden *Flextrafik* hvor der findes et link *Nyeste udbud* som åbner for information om det nyeste udbud. Herunder findes det link der fører direkte til den aktuelle udbudshjemmeside Her kan man i menuen, i venstre side (oven over angivelsen af den aktuelle tid, spørge- og tilbudsfrist) finde menupunktet *Offentligt Materiale*. Via dette menupunkt har alle interesserede adgang til udbudsbetingelserne.

Tilmelding til udbuddet

For at deltage i udbuddet og afgive tilbud mv., er det imidlertid påkrævet at blive oprettet som *global bruger* på udbudsportalen ETHICS samt tilmelde sig til det konkrete udbud.

Man opretter sig som global bruger [nærmere vejledning]

Udbudshjemmesiden

...

Udbudsmaterialet består af en række PDF-filer med henholdsvis:

- (1.) Udbudsbetingelserne samt eventuelle rettelser og tilføjelser,
- (2.) skema til indsendelse af virksomhedsoplysninger og (3.) tilbudsblanketter.

Det gratis program Adobe Reader® (version 11.0 eller nyere) skal være installeret på computeren for at man kan læse og udskrive PDF-filerne.

...

Tilbudsafgivelse

For at afgive et gyldigt tilbud er det et uomgængeligt krav at tilbudsgiver indsender såvel *Stamoplysninger om byders virksomhed* som en *Tro og love-erklæring* (vedrørende ubetalt forfalden gæld til det offentlige) samt en *Erklæring om beskyttelse på arbejdspladsen mv.* Skemaet til indsendelse af stamoplysningerne downloades fra udbudshjemmesiden, udfyldes og indsendes, dvs. uploades til udbudshjemmesiden, sammen med et uniformsbillede, tilbudsblanketter og eventuelle øvrige skemaer og bilag. Tro og love-erklæringen samt erklæringen om beskyttelse på arbejdspladsen afgives som en del af følgebrevet i forbindelse med afslutning af tilbudsgivningen.

...

... E-blanketten downloades, udfyldes og gemmes på computeren (under et sigende navn) for til sidst at blive indsendt via menupunktet *Send Dokumenter*. Man skal således ikke udskrive blanketten og efterfølgende scanne den ind i udfyldt tilstand; dette accepteres ikke.”

På den hjemmeside med udbudsmateriale, som der henvises til i udbudsbekendtgørelsen, står der blandt andet:

“For at se dokumenter i PDF-format kræves Adobe Reader (version 9.0 eller nyere)

...

Det samlede materiale består af filerne nedenfor.

- Download hvert dokument til din egen PC eller server ved at højreklikke på hvert dokument og herefter vælge Gem-funktionen
- Udfyld de downloadede dokumenter på din egen PC
- Fremskaf den eventuelt krævede dokumentation

- For at kunne signere dokumenter med signaturfelt samt følgebrevet skal signaturfilen være korrekt installeret - vejledning heri findes under menupunktet VEJLEDNING
- De udfyldte dokumenter samt evt. dokumentation indsendes via menupunktet SEND DOKUMENTER
- Tilbuddet afsluttes med et følgebrev via menupunktet AFSLUT TILBUD
- Ønskes det indsendte ændret inden tilbudsfristens udløb, gøres dette ved at indsende det pågældende en gang til
- Under menupunktet AFLEVERINGSSTATUS er en oversigt over de dokumenter der er indsendt
- Til at udfylde, gemme og signere dokumenter i PDF-format skal anvendes programmet Adobe Reader (version 11.0 eller nyere) - alternativt kan Adobe Acrobat anvendes.”

Der blev blandt andet stillet spørgsmål som følger:

”Er det kun mig der har problemer med at gemme når jeg udfylder tilbudsskemaer (jeg bruger Windows 8-1).”

Svaret lød:

”Nu er dette jo ikke et debatforum, så NT kan ikke svare på om du er den eneste. Du kan få teknisk hjælp ved at henvende dig til NT’s kontraktafdeling (se under VEJLEDNING på udbudshjemmesiden). Måske bruger du en forældet version af Adobe Reader. Prøv at downloade den nyeste version.”

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch afgav et tilbud om ”Variabel kørsel” med 9 vogne.

JV Bilen v/Jørgen Vork afgav et tilbud om ”Variabel kørsel” med 1 vogn.

Begge tilbudsgivere benyttede Windows Vista ved udarbejdelsen af tilbud. Begge tilbudsgivere indleverede (uploadede) for så vidt angår de to tilbud et krævet skema ”Stamoplysninger om byders virksomhed” i et PDF-format, som ikke var Adobe Reader version 11.0 eller nyere. Det er ubestridt, at version 11.0 eller nyere version af Adobe Reader ikke er kompatibel med Windows Vista.

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch uploadede herudover 3 andre tilbudsblanketter i det krævede format. Disse tre tilbudsblanketter har Nordjyllands Tra-

fikselskab ikke afvist. I klageskriftet er det oplyst, at ”klager har haft en medhjælper til at indsende tre af tilbuddene”.

Afvisningen af tilbuddene er i begge de e-mails af 17. april 2015, som blev sendt til henholdsvis Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork, begrundet som følger:

”Du har ikke udfyldt skemaet ”Stamoplysninger om byders virksomhed” med Adobe Reader® (version 11.0 eller nyere) eller alternativt Adobe Acrobat i overensstemmelse med Udbudsbetingelsernes bilag B, s. 71, sidste afsnit og som krævet i vejledningen på Udbudshjemmesiden hvor det angives at ét af disse Adobe-programmer skal anvendes ”til at udfylde, gemme og signere dokumenter i PDF-format” (i stedet har du benyttet et andet program og således indsendt blanketten i et afvigende format, hvilket ikke accepteres for kun det originale PDF-skema udfyldt med Adobe-programmet – som vist i diverse demo-videoer – kan aflæses maskinelt af ETHICS-systemet). Du opfylder derfor ikke udvælgelseskriterierne, jf. Udbudsbetingelsernes afsnit 1.9, på s. 21-22. Du vil derfor ikke blive tilbudt nogen kontrakt med NT.”

I Nordjyllands Trafikselskabs evalueringsnotat står der blandt andet:

”NT gennemfører hvert år udbud af flextrafik. Som i de tidligere år omfatter udbuddet både variabel og fast kørsel. Den variable kørsel gælder hele regionen, både Regionens og Kommunernes kørselsordninger. For fast kørsel gælder det for 23. udbud, at der er udbud kørsel i Hjørring, Frederikshavn, Brønderslev, Jammerbugt, Vesthimmerland og Aalborg Kommuner.

Den variable kørsel udbydes primært som rammeaftaler (V), Her er proceduren at alle tilbud der opfylder grundbetingelserne, bliver accepteret. Der er for vognmanden ingen garanti for kørsel og omvendt kan entreprenøren frit vælge i hvilket omfang han vil stå til rådighed for NT. Der udbydes dog 14 aftaler om variabel kørsel med rådighedsaftale (såkaldt VR aftaler), og for disse gælder at vognmanden skal stå til rådighed i perioder, hvor denne er garanteret betaling.

Den variable kørsel er estimeret til 673.500 årlige ture og en kontraktsum på knap 123,5 mio. kr. (1 år). Herunder er de 14 pakker med variabel kørsel med rådighedsaftale.

Den faste kørsel er fordelt på 100 pakker (heraf 3 kombineret med rådighedsaftale om variabel kørsel) med i alt 70.140 køreplantimer. Kontraktløbetiden på den faste kørsel (pakker) er denne gang 1-4 år.

For fast kørsel udpeges en vinder for hver pakke eller pakkekombination efter kriteriet om det mest økonomisk fordelagtige tilbud.

Opfyldelse af grundbetingelser / Udvælgelse

For gennemførelse af udbudsforretningen er der opstillet en række grundbetingelser (udvælgelseskriterier) som skal være opfyldt for at afgivne tilbud kan accepteres.

Vi forlanger i udbud, at vognmændene indsender grundoplysninger i form af stamoplysninger (hvem er byder), samt afgiver tro- og love erklæring (bl.a. gæld til det offentlige) og tilbuddene skal signeres gennem elektronisk færdiggørelse af tilbuddene. De sidste to dele sker i samme forretningsgang. Endvidere gælder det, at Bydere om hvem NT er vidende om at de inden for de sidste 2 år har fået opsagt en kontrakt om udførelse af offentligt betalt kørsel pga. en væsentlig misligholdelse af entreprenørens forpligtelser, vil blive betragtet som uegnede til at udføre opgaven.

En del tilbudsgivere opfylder desværre ikke grundbetingelserne, hvorfor deres tilbud slet ikke behandles efterfølgende og heller ikke er talt med i nedenstående opgørelser over antal af tilbud.

Fejlene, der er begået, er enten ikke at afslutte tilbuddet eller indsende stamoplysninger, at indsende blanke skemaer, samt ikke at følge formkravene, som f.eks. at uploade skemaer i ikke automatisk læsbare formater, som foreskrevet. Vi har over årene informeret om hvordan man afgiver tilbud, stået til rådighed for hjælp, samt lavet instruktionsvideoer for alle dele af processen.

De vognmænd, der afvises i denne kategori om udvælgelseskriterierne, er:

...

Flex Cap

...

JV Bilen

...

Endvidere er der 4 tilbudsgivere - ... - som har en gæld til det offentlige der er større end 100.000 kr. Her indstiller NT, at vognmændenes tilbud godkendes på den betingelse at de senest den 13. maj 2015 kl. 12.00 har indsendt dokumentation for at gælden er nedbragt til under 100.000 kr. og/eller har indgået en betalingsaftale med Skat om restancen, jf. betingelserne i Lovbekendtgørelse nr. 336 af 13. maj 1997. NT's oplysninger

stammer dels fra tro og love-erklæringerne samt fra en forespørgsel hos SKAT.

Der er 2 vognmænd, der falder ind under kategorien om tidligere opsagte kontrakter, nemlig Disse to har vi selv i NT opsagt kontrakter med grundet misligholdelse af kontrakt. I 2 yderligere tilfælde har vi taget denne i anvendelse. Det gælder for ..., hvor ... er ejet og drevet af den chauffør, som var primær årsag til opsigelsen af kontrakten med afvises da ejer heraf er samme person, som i mange år har været driftsleder og personificeret ..., som grundet økonomiske problemer misligholdte kontrakt om fast kørsel med NT sommeren 2014. Derfor falder denne under samme kategori.

For samtlige afvisningsgrunde har NT, som altid rådført sig med NTs udbudsadvokat

Sammenfattende om de indkomne tilbud

117 entreprenører har uploadet tilbud eller filer. Af disse behandler vi jf. ovenstående ikke tilbuddene fra 17 af disse bydere. Dvs. vi behandler tilbud fra 100 bydere.

Aftaleform V:

De 100 entreprenører har afgivet 643 tilbud med 930 vogne (2 af tilbuddene har dog allerede nu vist sig ikke at være konditionsmæssige, så netto er p.t. 641 tilbud med 928 vogne). I sidste ordinære udbudsrunde afgav 114 bydere 675 tilbud med 1.189 vogne. Der er fortsat stor konkurrence mellem entreprenører ift. den variable kørsel. At antallet af vogne denne gang er relativt lavt, skyldes delvist flere afviste bydere, men især at vi ikke har modtaget tilbud fra et par store taxicentraler i Region Midtjylland som bød ind sidste år.

Aftaleform VR:

På de 14 pakker med variabel kørsel er der indkommet 86 tilbud. Der har været tilbud på alle pakker. Der har været stigende interesse for disse pakker og prisniveauet fra tidligere forventes fastholdt.

Aftaleform F:

For fast kørsel til institutioner mv. er der udbudt 100 pakker. Der er afgivet 428 tilbud på de 100 pakker. For nogle pakkers vedkommende er der kun indkommet få tilbud.

Samlet antal tilbud:

100 entreprenører har afgivet i alt 1.157 tilbud.

Accept af tilbud for aftaleform V (variabel kørsel)

Det er i udbudsvilkårene oplyst at alle tilbud på variabel kørsel, der opfylder grundbetingelserne og udvælgelseskriterierne, vil blive accepteret. Det betyder, at de 100 entreprenører vil blive tilbudt kontrakt forudsat at de også opfylder grundbetingelserne for tilbuddene.

En grundbetingelse for tilbuddene er for de vognmænd, der er i betragtning, at man skal have tilladelser til at udføre kørslen, ...

Der er 641 tilbud, der umiddelbart kan accepteres. Dette tal kan ændre sig, som følge af manglende tilladelser eller forhåndsgodkendelse. Alle vognmænd skal inden 1. juli dokumentere både ejerskab af køretøj og tilladelser.

Hertil kommer, at der er tilbud på variabel kørsel, som afhænger af aftale om fast kørsel. Ud af de 641 tilbud er der 159 tilbud, som er betinget af fast kørsel.

...

Afgørelse af pakker – "det økonomisk mest fordelagtige tilbud"

[Det fremgår, at bedømmelsen sker i overensstemmelse med det, som er angivet i udbudsbetingelserne]"

Nordjyllands Trafikselskab har fremlagt en oversigt over, hvornår de forskellige Windows styresystemer blev solgt, og en statistik fra april 2015 over, hvor stor en global markedsandel Windows såvel som andre styresystemer har.

Parternes anbringender

Ad påstand 1

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork har gjort gældende, at påstanden er egnet til at tage under påkendelse, idet det i fornødent omfang fremgår, at den vedrører en overtrædelse af forsyningsvirksomhedsdirektivet (punkt 15 i Bilag XIII).

Nordjyllands Trafikselskab har ved benyttelsen af kravet om elektronisk indlevering i Adobe Reader 11.0 eller nyere version anvendt kvalitative udvælgelseskriterier i forbindelse med evalueringen af indkomne tilbud, som ikke fremgik af udbudsbekendtgørelsens punkt III.2 Betingelser for deltagelse eller af udbudsbetingelserne. Der står således kun i udbudsbetingelserne, at der skal bruges Adobe Reader (version 11.0 eller nyere) til at læse og udskrive.

Der er afgivet tilbud i PDF-format, jf. kravet i udbudsbekendtgørelsens punkt III 2.1) og Nordjyllands Trafikselskab har accepteret tilbud, hvor der er anvendt Adobe Acrobat, jf. brevet om afslag. Det fremgår hverken af udbudsbetingelserne eller af udbudsbekendtgørelsen, at det skulle være muligt at anvende Adobe Acrobat. Det var også først efter, at tilbudsgiverne havde tilmeldt sig udbuddet, at der fremkom en meddelelse i teksten på hjemmesiden om, at der kunne anvendes Adobe Acrobat. Der fremgår således intet om, at det var muligt at anvende Adobe Acrobat (og ikke Adobe Reader) i udbudsbekendtgørelsen eller i udbudsbetingelserne. Der er dermed foretaget en usaglig og uberettiget udvælgelse blandt tilbudsgiverne, da det eneste, der fremgår af udbudsbetingelsernes punkt 1.4, er, at der skal ske elektronisk fremsendelse, og det krav er opfyldt. Der kan ikke som sket indføres et efterfølgende udvælgelseskriterium med det eksakte format, som skal anvendes.

Det er Lars Henrik Hirsch og Jørgen Vork bekendt ikke muligt at foretage udfyldning (og gemme oplysningerne) i programmet Adobe Reader, uanset hvilken version der anvendes. Det er således slet ikke muligt at foretage indsendelser som efterspurgt i materialet. Adobe Reader kan alene anvendes til at foretage læsning af filer.

Nordjyllands Trafikselskab har gjort gældende, at påstanden ikke kan tages til følge, allerede fordi den ikke går ud på, at klagenævnet skal afgøre, om Nordjyllands Trafikselskab har overtrådt forsyningsvirksomhedsdirektivet eller andre udbudsregler, jf. herved håndhævelseslovens § 10, stk. 1.

Subsidiært har Nordjyllands Trafikselskab gjort gældende, at formkrav til indlevering af tilbuddet, som det her stillede krav om anvendelse af Adobe Reader 11.0 eller nyere version, ikke nødvendigvis skal fremgå i alle detaljer af udbudsbekendtgørelsen, jf. herved også forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 46, stk. 1, og artikel 54, stk. 1, om udvælgelseskriterier.

Kravet om anvendelse af programmet Adobe Reader (version 11.0 eller nyere) fremgår tydeligt af udbudsbetingelserne, som udbudsbekendtgørelsen udtrykkeligt henviste til. Endvidere fremgår kravet udtrykkeligt af udbudshjemmesiden.

Når det fremgår af udbudsbetingelserne, at Adobe Reader version 11 eller nyere version skulle bruges til at læse og udskrive de filer, der skulle anvendes, og af udbudshjemmesiden, at der til at ”udfylde, gemme og signere dokumenter i PDF-format” skal anvendes programmet Adobe Reader (version 11.0 eller nyere) eller alternativt Adobe Acrobat, ligger der heri selv sagt også, at dette format skal bruges til at afsende tilbuddet. Læsning af en fil er således i sig selv en forudsætning for at udfylde og signere filen. Hvis man ikke kan læse og udfylde de filer, der indgår i tilbuddet, kan man heller ikke afgive tilbuddet. I kravet om anvendelse af Adobe Reader version 11 eller nyere version til at læse filerne m.v. ligger således implicit, at dette program ligeledes skal bruges til afsendelse af tilbuddet.

Kravene på udbudshjemmesiden er en del af udbudsmaterialet og indgår i det samlede udbudsmateriale, jf. oplysningen i udbudsbekendtgørelsens punkt VI.3 om, at adgang til udbudsmaterialet kun kan opnås via udbudshjemmesiden. Udbudshjemmesiden er desuden udtrykkeligt nævnt i udbudsbetingelserne. Synspunktet om, at muligheden for at anvende Adobe Acrobat til udfyldelse m.v. af tilbudsfilerne ikke skulle være en del af udbudsgrundlaget, er følgelig heller ikke rigtigt, da oplysningen fremgår af udbudshjemmesiden, der som nævnt er en del af udbudsgrundlaget. Adobe Acrobat er til orientering Adobes mere avancerede program. Går man nogle år tilbage, var det således kun Adobe Acrobat, der kunne håndtere filer, der kan udfyldes i programmet. Denne funktion findes imidlertid i dag også i Adobe Reader. Adobe Acrobat kan kun anskaffes ved betaling af licens, hvorimod Adobe Reader er gratis. Nordjyllands Trafikselskab har aldrig modtaget ét eneste tilbud eller en tilbudsblanket udfyldt med Adobe Acrobat.

Kravet om anvendelse af Adobe Reader (version 11.0 eller nyere) er således ikke stillet efter offentliggørelsen af udbudsmaterialet. Kravet er desuden angivet tilstrækkeligt tydeligt såvel i udbudsbekendtgørelsen som i udbudsmaterialet i øvrigt til, at tilbudsgiverne var forpligtet til at følge det og ikke blot kunne henholde sig til den generelle bestemmelse i udbudsbetingelsernes pkt. 1.4.

Hertil kommer, at Nordjyllands Trafikselskab udtrykkeligt har besvaret et spørgsmål om kravet og herunder oplyst, hvordan man afgiver tilbud, oplyst om de udarbejdede instruktionsvideoer og tilbudt at bistå med hjælp.

Da skemaet med stamoplysninger ikke blev fremsendt i det rette format, overholdt Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork ikke det opstillede formkrav. Nordjyllands Trafikselskab var som følge heraf berettiget til at se bort fra tilbuddene.

Synspunktet om, at det slet ikke skulle være muligt at foretage udfyldning i programmet Adobe Reader, uanset hvilken version der anvendes, er åbenbart urigtigt. Nordjyllands Trafikselskab har modtaget 1.469 korrekt udfyldte og maskinlæsbare blanketter udfyldt med Adobe Reader version 11.0 i nærværende udbud, herunder 3 tilbud fra Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch.

Det bemærkes, at når det i begrundelsen til Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork er anført, at de ikke opfyldte udvælgelseskriterierne, skyldes det, at fremsendelsen af skemaet var et udvælgelseskriterium, og at Nordjyllands Trafikselskab betragtede skemaet som ikke modtaget som følge af det forkert anvendte format.

Begrundelsen for formkravet er, at de krævede elektroniske blanketter udfyldt med Adobe Reader version 11.0 eller nyere kan aflæses maskinelt af ETHICS-systemet. Det indebærer en stor rationaliseringsgevinst og mindsker risikoen for fejl betydeligt, at de ganske mange – i alt 1.157 – tilbud hver især bestående af flere dokumenter kan maskinaflæses. Det fremgår af de elektroniske udgaver af Lars Henrik Hirschs og Jørgen Vorks tilbud, at de i stedet for at anvende Adobe Reader har anvendt internetbrowseren Google Chrome til at downloade blanketterne. Dernæst har de udfyldt dem på skærmen og dernæst uden at gemme filerne anvendt kommandoen ”print til PDF” til at generere en PDF-fil på grundlag af det udfyldte skærbillede. De således genererede PDF-filer kan ikke læses maskinelt.

Nordjyllands Trafikselskab kunne læse dokumenterne ved at åbne dem manuelt og udskrive dem, og kunne dermed godt se, hvilke oplysninger der var indtastet. Nordjyllands Trafikselskab overvejede af den grund at benytte princippet i § 12 i implementeringsbekendtgørelsen til udbudsdirektivet til at se bort fra den formelle fejl. Nordjyllands Trafikselskab undlod imidlertid dette, da man ville miste fordelene ved den maskinelle læsning, hvis der skulle foretages manuel læsning af tilbud fra tilbudsgivere, som ikke respekterede kravet om Adobe Reader version 11.0 eller nyere version. En sådan manuel procedure ville kunne blive særdeles tidskrævende.

Der henvises tillige til det, som er anført ad påstand 2.

Ad påstand 2

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork har gjort gældende, at Nordjyllands Trafikselvskab har handlet i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 48, stk. 4, ved at stille krav om, at der skal anvendes Adobe Reader version 11.0 eller nyere, da en sådan ikke er tilgængelig for brugere med styresystemet Windows Vista. Dette medførte, at en stor del af de mulige tilbudsgivere reelt var afskåret fra at afgive tilbud. Nordjyllands Trafikselvskab har således ikke overholdt betingelsen om, at ordregiveren skal anvende et informations- og kommunikationssystem, som er ikke-diskriminerende og almindeligt tilgængeligt samt kompatibelt med almindeligt anvendte produkter.

Påstand 1 og 2 vedrører ikke det samme forhold. Påstand 2 vedrører en overtrædelse af forsyningsdirektivets artikel 48 ved at anvende et diskriminerende krav.

Nordjyllands Trafikselvskab har gjort gældende, at kravet i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 48, stk. 4, er overholdt. Af EU-Kommissionens vejledning ”COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT - Requirements for conducting public procurement using electronic means under the new public procurement Directives 2004/18/EC and 2004/17/EC” af 8. juli 2005 fremgår det af punkt 2.2.1, at den krævede software skal være ”off the shelf-software”, skal kunne anskaffes overalt til en pris, der er rimelig i forhold til brugen, skal være let at installere og forholdsvis let at anvende.

Disse krav lever Adobe Reader til fulde op til, idet programmet er gratis, kan downloades fra internettet på ganske kort tid og vel efterhånden er standardtilbehør til stort set alle computere. Dette gælder også version 11.0 og nyere versioner.

Indsigelsen må skulle forstås sådan, at den vedrører manglende kompatibilitet med almindeligt anvendte IT-produkter. Med hensyn til kompatibilitet slår vejledningen fast, at det valgte softwareprogram blot skal kunne udføre sin hovedfunktionalitet med almindeligt anvendte IT-produkter, men ikke nødvendigvis kunne udføre alle funktioner.

Adobe Reader version 11.0 og nyere er kompatibelt med Windows 7 og 8, men ikke med Windows Vista og ældre versioner af Windows. Windows 7 og 8 må anses for ”almindeligt anvendte IT-produkter” i art. 48, stk. 4’s, forstand, jf. herved den af trafiksselskabet fremlagte oversigt over, hvornår de forskellige Windows styresystemer blev solgt. Heraf fremgår, at Windows Vista blev introduceret i 2007, men allerede i 2009 blev afløst af Windows 7. Windows 8 blev lanceret i 2012. Der henvises desuden til den af trafiksselskabet fremlagte statistik fra april 2015 over, hvor stor en global markedsandel Windows såvel som andre styresystemer har. Markedsandelen for Windows 7 og senere udgaver (8, 8.1 og 10) udgør i alt 73,14 %. For Windows Vista isoleret udgør markedsandelen 1,95 %. På den baggrund kan der ikke med rimelighed herske tvivl om, at Windows 7 og 8 er almindeligt anvendte IT-produkter, og at det ikke er i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 48, stk. 4, at kræve anvendelse af Adobe software, der forudsætter anskaffelse af Windows 7 eller 8.

At kravet om anvendelse af Adobe Reader version 11.0 eller nyere skulle have afskåret en stor del af tilbudsgiverne fra at indlevere tilbud må afvises. Som det fremgår af evalueringsnotatet formåede mere end 100 ud af 117 tilbudsgivere at uploade blanketterne i det krævede format. Blandt de 17 tilbudsgivere, hvis tilbud blev afvist, var det kun 7 tilbudsgivere, herunder Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork, der havde anvendt et forkert format.

Det forholder sig endda således, at Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch formåede at uploade 3 tilbudsblanketter i det rigtige format. Dette erkender virksomheden i klageskriftet, hvor det angives som begrundelse herfor, ”at klager har haft en medhjælper til at indsende tre af tilbuddene”.

Dette sidste forhold viser, at Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch de facto ikke var afskåret fra det udstyr, der skulle til for at opfylde formkravet. Når ”en medhjælper” problemløst kunne uploade 3 af blanketterne, kunne samme medhjælper lige så problemløst have hjulpet Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch med at indlevere de øvrige blanketter i det rette format.

Der henvises tillige til det, som er anført ad påstand 1.

Ad påstand 7

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork har i det væsentlige gjort det samme gældende som vedrørende påstand 1 og 2.

Nordjyllands Trafikselskab har henvist til det, som selskabet har gjort gældende ad påstand 1 og 2.

Ad påstand 3

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork har præciseret, at påstanden alene vedrører ”Fast kørsel” (”F kørsel”) og ”Kørsel med rådighedsaftale” (”VR kørsel”), og har gjort gældende, at Nordjyllands Trafikselskab har handlet i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 42, stk. 1, litra c), idet trafikselskabet ikke har overholdt betingelserne i bilag XIII, punkt 18. Desuden har Nordjyllands Trafikselskab ikke foretaget vægtning af de anvendte underkriterier i udbudsbekendtgørelsens punkt IV.2.1) Tildelingskriterier eller i udbudsbetingelsernes punkt 2.1.2. I udbudsbetingelsernes punkt 2.1.2 står der således om ”Variabel kørsel med rådighedsaftale” (VR kørsel) kun ”pris” og ”vognstandard” og om ”Fast kørsel” (F kørsel) står der i punkt 3.1.2 kun ”pris”, ”kørselsomfang” og ”vognalder”. Der er således kun givet en løs prosabeskrivelse af, hvad der vil blive lagt vægt på. Beskrivelsen er ikke egnet til at danne grundlag for vurderingen af ”det økonomisk mest fordelagtige tilbud”, og giver ikke mulighed for at vurdere, hvorvidt trafikselskabet reelt har identificeret det ”økonomisk mest fordelagtige” tilbud.

Nordjyllands Trafikselskab har gjort gældende, at vægtningen af kriterierne for ”VR kørsel” er angivet klart og entydigt i udbudsbetingelsernes punkt 2.1.2 og punkt 3.1.2 for ”F kørsel”. Vægtningen for ”VR kørsel” og ”F kørsel” er angivet således, at de øvrige kriterier end pris kan udløse et større eller mindre fradrag i prisen. Vægtningsmodellen er ikke en løs prosamodel, men en ganske præcis beskrivelse af den matematiske algoritme, der anvendes under evalueringen til at finde de økonomisk mest fordelagtige tilbud. Modellen er så matematisk præcis, at evalueringen kan foretages ved brug af en databaseapplikation.

En sådan vægtningsmodel er også helt sædvanlig anvendt og anerkendt i klagenævnspraksis.

Ad påstand 4

Nordjyllands Trafikselskab har erkendt denne overtrædelse efter delkendelsen om opsættende virkning blev afsagt. Parternes anbringender om påstanden gengives ikke.

Ad påstand 5

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork har gjort gældende, at Nordjyllands Trafikselskab har overtrådt forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 47, stk. 3, ved at have udsendt ændringer til udbudsmaterialet under 6 dage før tilbudsfristen, jf. Rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971.

Nordjyllands Trafikselskab har erkendt, at det seneste rettelsesblad blev udsendt én dag efter 6 dages fristens udløb, men har gjort gældende, at påstanden ikke kan tages til følge, idet den er for bredt og upræcist formuleret. Den angiver således ikke, hvori overtrædelsen af forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 47, stk. 3, består. Indholdet af rettelsesbladet var desuden særdeles beskedent. Det vedrørte for det første en sproglig omformulering af et krav om specialele, som ikke indebar nogen materiel ændring af udbudsbetingelserne. For det andet tilføjede rettelsesbladet et husnummer ”2” til adressen Jernbanegade, som ikke fremgik af udbudsbetingelserne.

Ad påstand 6

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork har gjort gældende, at der efter overtrædelsernes karakter skal ske annullation.

Nordjyllands Trafikselskab har gjort gældende, at den erkendte overtrædelse i påstand 4 ikke kan begrunde en annullation af Nordjyllands Trafikselskabs tildelingsbeslutning. Overtrædelsen har således ikke haft nogen indflydelse på tildelingen af rammeaftaler vedrørende ”V kørsel”. I udbudsbekendtgørelsen, bilag 1, pkt. II.1.4) er det angivet, at der ville blive indgået rammeaftaler med op til 200 aktører. Af evalueringsnotatet fremgår, at der var indkommet tilbud på ”V kørsel” fra 100 aktører, som alle tildeltes en rammeaftale. Da antallet af tilbudsgivere dermed var mindre end det antal rammeaftaler, som Nordjyllands Trafikselskab havde behov for, og alle til-

budsgivere kunne tildeles en rammeaftale, var der i det konkrete udbud ikke behov for anvendelse af underkriterier til at identificere de økonomisk mest fordelagtige tilbud. Desuden er rammeaftalerne om ”V kørsel” reelt sammenbundet med aftalerne om ”VR kørsel” og ”F kørsel”. De aktører, som udfører ”V kørsel” er i stort omfang de samme, som udfører ”VR kørsel” og ”F kørsel.” Disse aktører udfører typisk ”VR kørsel” og ”F kørsel” morgen og eftermiddag og derimellem og derudover udfylder de tidsrummene med ”V kørsel”. De byder ind med forholdsvis lave priser på ”VR kørsel” og ”F kørsel”, netop fordi de opnår en supplerende betaling via ”V kørsel”. Annulleres tildelingsbeslutningen for ”V kørsel”, og vælger Nordjyllands Trafikselkab at opsig kontrakterne om ”V kørsel” i forlængelse heraf, vil dette kunne få ret betydelige konsekvenser for ”VR kørsel” og ”F kørsel” af udviklingshæmmede, autister etc. Dette taler afgørende imod en annulation af tildelingsbeslutningen på grundlag af den formelle overtrædelse i påstand 4.

For så vidt angår de øvrige påstande bestrides det, at der foreligger overtrædelser, jf. det vedrørende de enkelte påstande anførte.

Det bemærkes, at annulation under alle omstændigheder kun kan komme på tale med hensyn til de kørsler, som de enkelte påstande vedrører, det vil sige for så vidt angår påstand 3 ”VR kørsel” og ”V kørsel” og for påstand 4 ”V kørsel”.

Retsgrundlaget

Ad påstand 1, 2 og 7

I betragtning 46 i præamblen til forsyningsvirksomhedsdirektivet står der:

”I betragtning af, hvordan udviklingen inden for informations- og kommunikationsteknologi kan lette offentliggørelsen af udbud, rationalisere udbudsprocedurerne og gøre dem mere gennemskuelige, bør elektroniske midler ligestilles med traditionelle kommunikations- og informationsudvekslingsmidler. Der bør i størst muligt omfang vælges midler og teknologi, som er forenelig med de teknologier, der anvendes i de øvrige medlemsstater.”

I artikel 48 er det anført:

”Regler for kommunikation

1. Al den i denne del nævnte kommunikation og informationsudveksling kan efter ordregiverens valg ske pr. brev, pr. telefax, elektronisk i overensstemmelse med stk. 4 og 5, telefonisk i de tilfælde og på de betingelser, der er fastsat i stk. 6, eller ved en kombination af disse midler.
 2. De valgte kommunikationsmidler skal være alment tilgængelige og må derfor ikke begrænse de økonomiske aktørers adgang til tildelingsproceduren.
 3. Den pågældende kommunikation, informationsudveksling og informationslagring skal ske på en måde, der sikrer, at dataintegriteten og fortroligheden af tilbuddene og ansøgningerne om deltagelse beskyttes, og at ordregiverne ikke får kendskab til indholdet af tilbuddene og ansøgningerne om deltagelse inden udløbet af den frist, der er fastsat for afgivelse af tilbud.
 4. De redskaber, der bruges til elektronisk kommunikation, og deres tekniske karakteristika skal være ikke-diskriminerende, almindeligt tilgængelige og kompatible med almindeligt anvendte produkter inden for informations- og kommunikationsteknologi.
 5. Følgende regler gælder for fremsendelsen, for systemer til elektronisk modtagelsen af tilbud og for systemer til elektronisk modtagelsen af ansøgninger om deltagelse:
 - a) Oplysninger vedrørende de specifikationer, der er nødvendige for elektronisk afgivelse af tilbud og elektronisk indgivelser af ansøgninger om deltagelsen, herunder kryptering, skal være tilgængelige for de berørte parter. Endvidere skal systemer til elektronisk modtagelse af tilbud og ansøgninger om deltagelse være i overensstemmelse med kravene i bilag XXIV.
- ...

Ad påstand 4

I betragtning 55 i præamblen til forsyningsvirksomhedsdirektivet står der:

”Tildelingen af kontrakten skal foretages på grundlag af objektive kriterier, der sikrer, at principperne om gennemsigtighed, ikke-forskelsbehandling og ligebehandling overholdes, og at tilbuddene vurderes på reelle konkurrencevilkår. Derfor bør der kun tillades anvendelse af to tildelingskriterier, nemlig ”den laveste pris” og ”det økonomisk mest fordelagtige tilbud”.

For at sikre overholdelsen af princippet om ligebehandling ved tildelingen af kontrakter bør der indføres pligt - i overensstemmelse med retspraksis - til at fastholde den nødvendige gennemsigtighed, for at alle tilbudsgivere kan være rimeligt informeret om de kriterier og regler, der

anvendes til afdækning af det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Ordregiverne skal derfor oplyse, hvilke tildelingskriterier de anvender, og hvordan de vægter kriterierne, på et så tidligt tidspunkt, at tilbudsgiverne har disse oplysninger, når de udarbejder deres tilbud. Ordregiverne kan i særlige tilfælde undlade at oplyse, hvordan de vægter tildelingskriterierne, når en sådan vægtning ikke kan fastsættes i forvejen, især på grund af kontraktens kompleksitet, men de skal kunne begrunde dette. I disse tilfælde skal de oplyse kriteriernes prioriterede rækkefølge med de vigtigste først.

Når ordregiverne vælger at tildele kontrakten til den, der har givet det økonomisk mest fordelagtige tilbud, vurderer de tilbuddene for at fastslå, hvilket der indebærer det bedste forhold mellem kvalitet og pris. Med henblik herpå fastsætter de økonomiske og kvalitative kriterier, der tilsammen skal gøre det muligt at fastslå, hvilket tilbud er det økonomisk mest fordelagtigt for ordregiveren. Disse kriterier fastsættes ud fra kontraktsgenstanden, idet de skal gøre det muligt at vurdere de enkelte tilbuds resultatniveau i forhold til kontraktsgenstanden som defineret i de tekniske specifikationer og at måle forholdet mellem kvalitet og pris for hvert tilbud. For at sikre ligebehandling skal tildelingskriterierne gøre det muligt at sammenligne tilbuddene og vurdere dem objektivt. ...”

Artikel 1 i direktivet indeholder blandt andet følgende definitioner:

”4. Ved ”rammeaftale” forstås en aftale indgået mellem en eller flere ordregivere, som nævnt i artikel 2, stk. 2, og en eller flere virksomheder med det formål at fastsætte vilkårene for de kontrakter, der skal indgås i løbet af en given periode, især med hensyn til pris og i givet fald påtænkt mængde.

5. Ved ”dynamisk indkøbssystem” forstås en fuldt elektronisk indkøbsproces for almindelige indkøb, der er generelt tilgængelige på markedet og opfylder ordregiverens krav; processen er endvidere tidsbegrænset og under hele sin varighed åben for enhver økonomisk aktør, der opfylder udvælgelseskriterierne og har afgivet et vejledende tilbud, der er i overensstemmelse med udbudsbetingelserne.

6. Ved ”elektronisk auktion” forstås en gentagen proces, hvor nye og lavere priser og/eller nye værdier for visse elementer i tilbuddene præsenteres ad elektronisk vej efter den første fuldstændige vurdering af tilbuddene, således at disse kan klassificeres på grundlag af automatisk behandling. Visse tjenesteydelseskontrakter og visse bygge- og anlægskontrakter, der involverer en intellektuel indsats som f.eks. projektering af bygge- og anlægsarbejder, kan derfor ikke gøres til genstand for elektroniske auktioner.

...

9. ”Offentlige udbud, begrænsede udbud og udbud med forhandling” er udbudsprocedurer, der anvendes af ordregiverne på følgende måde:

- a) Ved offentlige udbud kan alle interesserede økonomiske aktører afgive et tilbud.”

Om rammeaftaler er det i artikel 14 anført:

“Rammeaftaler

1. Ordregiverne kan betragte en rammeaftale som en kontrakt som omhandlet i artikel 1, stk. 2, og tildele den i overensstemmelse med dette direktiv.
2. Har ordregiverne indgået en rammeaftale i overensstemmelse med dette direktiv, kan de henholde sig til artikel 40, stk. 3, litra i), når de indgår kontrakter, der bygger på rammeaftalen.
3. Er der ikke indgået en rammeaftale i overensstemmelse med dette direktiv, kan ordregiverne ikke henholde sig til artikel 40, stk. 3, litra i).
4. Ordregiverne må ikke misbruge rammeaftaler, så konkurrencen derved forhindres, begrænses eller forvrides.”

Direktivets artikel 15 indeholder nærmere bestemmelser om dynamiske indkøbssystemer og artikel 56 indeholder bestemmelser om elektroniske auktioner.

I artikel 55 står der:

”Kriterier for tildeling af kontrakter

1. Med forbehold af nationale love eller administrative bestemmelser om vederlag for visse tjenesteydelser lægger ordregiverne følgende kriterier til grund for tildelingen af offentlige kontrakter:
 - a) enten, når tildelingen sker på grundlag af det set ud fra ordregiverens synspunkt økonomisk mest fordelagtige tilbud, forskellige kriterier i forbindelse med genstanden for den pågældende offentlige kontrakt, f.eks. kvalitet, pris, teknisk værdi, æstetik og funktionsmæssig karakter, miljø-egenskaber, driftsomkostninger, rentabilitet, kundeservice og teknisk bistand, leveringsdato og leveringstid eller færdiggørelsestid
 - b) eller udelukkende den laveste pris.
2. Med forbehold af bestemmelserne i tredje afsnit angiver ordregiveren det i stk. 1, litra a), omhandlede tilfælde, hvordan den relativt vil vægte de kriterier, der er valgt med henblik på at afgøre, hvilket tilbud der er det økonomisk mest fordelagtige.
Denne vægtning kan angives ved fastsættelse af en ramme med et passende maksimalt udsving.
Når ordregiveren ikke mener, at der kan foretages en vægtning, og kan påvise dette, opstiller ordregiveren kriterierne med det vigtigste først.

Denne vægtning eller prioritering angives alt efter behov i den bekendtgørelse, der anvendes til at iværksætte udbud, i opfordringen til at bekræfte en interesse, jf. artikel 47, stk. 5, i opfordringen til at afgive tilbud eller forhandle eller i udbudsbetingelserne.”

Klagenævnet udtaler:

Ad påstand 1, 2 og 7

Af klagenævnets delkendelse om opsættende virkning fremgår om påstand 1 og 2:

”Et krav om elektronisk indgivelse af tilbud med dertil hørende krav om anvendelse af et vist nærmere angivet format er ikke et udvælgelseskriterium, jf. forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 52 – 54, men derimod et krav til kommunikationsredskaber, jf. artikel 48. Påstand 1 synes dermed reelt at dække over det samme som påstand 2.

Der blev i udbudsbekendtgørelsen gjort opmærksom på, at der i tilbuds-evalueringen ville indgå anvendelse af det elektroniske støtteværktøj ETHICS, og at dette ville blive beskrevet nærmere i udbudsmaterialet. Kravet om brug af Adobe Reader 11.0 eller en nyere version fremgik klart af udbudsbetingelserne og af udbudshjemmesiden og kunne derfor som udgangspunkt håndhæves over for tilbudsgiverne.

Spørgsmålet er således alene, om kravet om brug af Adobe Reader 11.0 eller en nyere version til indlevering (upload) af tilbudsskemaer er i strid med artikel 48, stk. 4, hvorefter de redskaber, der bruges til elektronisk kommunikation skal være ikke-diskriminerende, almindeligt tilgængelige og kompatible med almindeligt anvendte produkter inden for informations- og kommunikationsteknologi. Der er efter de foreliggende oplysninger ikke grundlag for at antage, at kravet er diskriminerende eller at Adobe Reader 11.0 ikke er almindeligt tilgængeligt. Klagenævnet bemærker i den forbindelse, at Adobe Reader version 11.0 og nyere versioner er et uhyre udbredt gratis program, som enhver kan hente på internettet.

Stridspunktet er herefter alene, om programmet i fornødent omfang er kompatibelt med almindeligt anvendte styresystemer.

Klagenævnet lægger efter det oplyste til grund, at langt de fleste PC'er med Windowsbaserede styresystemer i dag anvender nyere versioner af Windows end Windows Vista. På den baggrund kan kravet om anvendelse af formatet Adobe Reader 11.0 eller en nyere version til indleve-

ring (upload) af tilbudsblanketterne foreløbigt vurderet ikke anses for stridende mod forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 48, stk. 4.

Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork opfyldte ubestridt ikke kravet om brug af Adobe Reader 11.0 eller en nyere version til indlevering (uploadning) af tilbudsblanketten med stamoplysninger. Dog kunne den ene af de to tilbudsgivere tilsyneladende uden besvær låne en PC med et nyere styresystem og anvende den til at udforme og indgive nogle tilbudsblanketter i det krævede format.

Af de grunde, som Nordjyllands Trafikselskab har anført, kan det ikke antages, at trafikselskabet – som følge af proportionalitetsprincippet sammenholdt med princippet i implementeringsbekendtgørelsens § 12 – har været forpligtet til desuagtet at tage tilbuddene i betragtning, herunder foretage en manuel læsning af tilbudsskemaerne. Nordjyllands Trafikselskab var således efter en foreløbig vurdering berettiget til at afvise de to tilbud som sket.

Der er herefter ikke udsigt til, at påstand 1 og 2 vil blive taget til følge.”

Der er i udbudsbetingelserne henvist til udbudshjemmesiden, og det er beskrevet, hvordan tilbudsgiverne skal anvende den. Af kravene i udbudsbetingelserne og på udbudshjemmesiden om brug af Adobe Reader version 11.0 eller nyere version (alternativt Adobe Acrobat) til at læse og udskrive de filer, der skulle anvendes, henholdsvis til at udfylde, gemme og signere dokumenter kan uden videre udledes, at det krævede format også skal benyttes til afsendelse af tilbuddet.

Herefter, og af de grunde, som er anført i delkendelsen, tages påstand 1, 2 og 7 ikke til følge.

Ad påstand 3

Af klagenævnets delkendelse om opsættende virkning fremgår om denne påstand:

”Om denne påstand bemærker klagenævnet foreløbigt alene, at Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork efter det, som er oplyst, alene har indgivet tilbud på ”Variabel kørsel uden rådighedsaftale” (”V kørsel”).

Påstanden må efter anbringenderne forstås sådan, at den drejer sig om manglende vægtning af de underkriterier, der i udbudsbetingelserne er

fastsat vedrørende ”Variabel kørsel med rådighedsaftale” (”VR kørsel”) og ”Fast kørsel” (”F kørsel”).

Uanset om påstanden måtte blive taget helt eller delvist til følge, forekommer det mindre sandsynligt, at en sådan overtrædelse vedrørende de delaftaler om ”Variabel kørsel med rådighedsaftale” (”VR kørsel”) og ”Fast kørsel” (”F kørsel”), som Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork ikke har afgivet tilbud på, vil kunne medføre annullation af tildelingsbeslutningerne, endsige til at klagen tillægges opsættende virkning.”

Klagenævnet bemærker, at påstanden må forstås sådan, at den for så vidt angår ”Variabel kørsel med rådighedsaftale” (”VR kørsel”) kun angår ”VR kørsel”, hvor der er stillet krav om anvendelse til kørestolstransport. Det er således kun vedrørende kørsel med kørestolstransport, at tildelingskriteriet er ”det økonomisk mest fordelagtige tilbud”, jf. udbudsbetingelsernes punkt 2.1.2, nr. 2. For ”VR kørsel”, hvor der ikke er stillet krav om anvendelse af vogne til kørestolstransport, er tildelingskriteriet derimod ”laveste pris”, jf. punkt 2.1.2, nr. 3.

Det er i udbudsbetingelsernes punkt 2.1.2, nr. 2 og 4, og punkt 3.1.2 tydeligt angivet, at vægtningen af underkriterierne for ”VR kørsel”, hvor der er stillet krav om anvendelse til kørestolstransport, og ”F kørsel”, beror på graden af opfyldelse af de kvalitative kriterier, som kan føre til nærmere bestemte prisfradrag. Det er nøje beskrevet, hvilke faktorer som kan føre til fradrag (f.eks. i hvilket omfang der er trappetjener i de tilbudte køretøjer). Det er ligeledes beskrevet, hvordan der forholdes, hvis flere tilbudsgivere efter beregningen af fradrag herefter har samme pris. Da der dermed er foretaget en vægtning af underkriterierne, og da det efter beskrivelsen har været gennemsigtigt for tilbudsgiverne, hvorledes deres tilbud vil blive bedømt, tages påstanden ikke til følge.

Ad påstand 4

Af klagenævnets delkendelse om opsættende virkning fremgår om denne påstand:

”Nordjyllands Trafikselskab har udbudt ”Variabel kørsel uden rådighedsaftale” (V kørslerne) som et offentligt udbud og har i udbudsbekendtgørelsen angivet tildelingskriteriet som ”det økonomisk mest fordelagtige tilbud” vurderet på grundlag af de kriterier, der er anført i spe-

cifikationerne, i opfordringen til at afgive bud eller til at forhandle eller i det beskrivende dokument. Nordjyllands Trafikselskab undlod imidlertid at fastsætte underkriterier til det valgte tildelingskriterium i udbudsbetingelserne, idet det i stedet blev oplyst, at trafikselskabet ville indgå rammeaftaler med alle de tilbudsgivere, som opfyldte minimumskriterierne til udvælgelse og de stillede form- og kontraktkrav til tilbud. Den reelle tildeling af de enkelte ordrer ville herefter ske ved brug af de i IT-systemet ”Planet” indlagte parametre. Tildelingen er, jf. evalueringsnotatet, sket i overensstemmelse med det, som er beskrevet i udbudsbetingelserne. Efter en foreløbig vurdering har Nordjyllands Trafikselskab herved fordrejet udbudsproceduren og handlet i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 55, stk. 1. Det kan ikke føre til et andet resultat, at trafikselskabet tidligere har benyttet samme metode og finder den hensigtsmæssig.

Der er herefter udsigt til, at påstanden vil blive taget til følge.”

Overtrædelsen er efterfølgende erkendt af Nordjyllands Trafikselskab, og påstanden tages herefter til følge som nedenfor præciseret.

Ad påstand 5

Af klagenævnets delkendelse om opsættende virkning fremgår om denne påstand:

”Uanset om udsendelsen af den seneste ændring af udbudsbetingelserne én dag efter udløbet af 6-dagsfristen i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 47, stk. 3, ved klagenævnets realitetsbehandling antages at udgøre en overtrædelse af bestemmelsen, har den pågældende overtrædelse efter de foreløbigt foreliggende oplysninger om indholdet af ændringerne ikke haft nogen betydning for tilbudsgivernes udformning af tilbud eller udbuddets udfald.

Det kan på den baggrund foreløbigt vurderet ikke antages, at en eventuel krænkelse vil kunne føre til annullation af tildelingsbeslutningen.”

Klagenævnet kan afgøre en klage helt eller delvist, jf. håndhævelseslovens § 10, stk. 2. Klagenævnet behandler ikke påstand 5.

Ad påstand 6

Som anført i klagenævnets delkendelse ad påstand 4 har Nordjyllands Trafikselskab ved den nu erkendte overtrædelse fordrejet udbudsproceduren og

handlet i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 55, stk. 1, idet trafikselskabet i stedet for som annonceret i udbudsbekendtgørelsen at foretage en tildeling af kontrakt om ”Variabel kørsel uden rådighedsaftale” (”V kørsel”) efter reglerne om offentligt udbud indgik aftale med enhver tilbudsgiver, som opfyldte minimumskriterierne til udvælgelse og de stillede form- og kontraktkrav til tilbud. Den reelle tildeling af de enkelte ordrer ville herefter ske ved brug af de i IT-systemet ”Planet” indlagte parametre. Realiteten er med andre ord, at der ikke er og ikke vil blive foretaget kontrakttildeling efter reglerne om offentligt udbud, men efter en af Nordjyllands Trafikselskab konstrueret metode, som ikke svarer til det annoncerede og heller ikke er i overensstemmelse med forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Efter overtrædelsens karakter tages påstanden om annulation af tildelingsbeslutningen til følge for så vidt angår ”Variabel kørsel uden rådighedsaftale” (”V kørsel”). Det, som Nordjyllands Trafikselskab har anført om de mulige konsekvenser af en annulation, kan ikke føre til et andet resultat.

Sagsomkostninger

Efter sagens udfald og forløb skal Nordjyllands Trafikselskab betale sagsomkostninger til Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork som nedenfor bestemt.

Herefter bestemmes:

Ad påstand 4

Nordjyllands Trafikselskab har handlet i strid med forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 55, da der ikke er anvendt et tildelingskriterium for tildeling af den del af kontrakten, der vedrører ”Variabel kørsel uden rådighedsaftale” (”V kørsel”), jf. udbudsbetingelsernes punkt 2.1.2.

Nordjyllands Trafikselskabs beslutning om at indgå kontrakt om ”Variabel kørsel uden rådighedsaftale” (”V kørsel”) annulleres.

Nordjyllands Trafikselskab skal i sagsomkostninger til Flex Cap v/Lars Henrik Hirsch og JV Bilen v/Jørgen Vork betale 25.000 kr., der betales inden 14 dage efter modtagelsen af denne kendelse.

Klagegebyret tilbagebetales.

Klagen tages ikke til følge vedrørende påstand 1-3 og 7.

Påstand 5 behandles ikke.

Katja Høegh

Genpartens rigtighed bekræftes.

Nancy Elbouridi
fuldmægtig