

- at de svenske søfartsmyndigheder ikke godkender fartøjstypen efter nye regler
- at rampen i Sverige eller i Danmark ikke er klar og afprøvet til tiden
- at de svenske søfolksorganisationer blokerer for ruten, medmindre der gives kompensations til Sweferry, som også kunne tænkes at hindre/forsinke en start
- at tilladelser til driften ikke modtages fra politi- eller toldmyndigheder i tide.

Det har i den korte tid, der har været til rådighed, ikke været muligt at afdække alle disse risici, herunder i tide at få oplysning fra Trafikministeriet om konstruktion og styrke af leje 1's landrampe.

Derfor anser vi det for useriøst at byde på en rampe, som skulle føre til oprettelse af en rute i 1996.

Misligholdelsesklausul (§ 8)

Trafikministeriets betingelser for misligholdelse indebærer en væsentlig risiko for tilbudsgiveren, især når besejlingsomfanget, færgerens vedligeholdelsestilstand eller rederiets prissætning kan tænkes at føre til ophævelse af aftalen.

I betragtning af at Trafikministeriet påtænker at ophæve en gyldig kontrakt med et rederi som Sweferry uden gyldig grund, synes det risikabelt at indgå en aftale, hvor disse parametre kan føre til påstande om »misligholdelse«. Dette så meget des mere som der ikke på noget punkt findes klare, indiskutable betingelser om de krav, der stilles. Et eksempel herpå er »maksimalprisen«, som er nævnt flere gange som en væsentlig udbudsbetingung, men hvor det ikke er oplyst, om der tales om en pris i forhold til ScandLines' (f.eks. mindst 15 pct. under, eller om der tænkes på én maksimal pris, f.eks. sommer/skulder/lavsæson).

Ligeledes kan det tænkes, at ministeriet i givet fald ville ophæve kontrakten med »misligholdelse« som årsag, såfremt sejlplaner ikke overholdes »i det angivne omfang« – f.eks. ved Øresundsforbindelsens start.

Manglende oplysninger fra Trafikministeriet

Det har været absolut nødvendigt at efterkontrollere oplysningerne, der er givet i udbudsmaterialet, og derfor har vi søgt at skaffe yderligere information fra Trafikministeriet på

især ét område, som er af afgørende betydning for udbudet.

Det drejer sig om oplysninger om leje og rampen, som efter vor mening er forkert angivet i udbudet med hensyn til omkostningerne og muligheden for at indsætte vor valgte tonnage (Superflex-færge).

Derfor tilskrev vi ministeriet den 13. marts og sendte yderligere skrivelser senere for at erfare, hvorvidt en Superflex-færge kunne benytte leje 1 uden væsentlige ændringer. Det var vor formening, at leje 1's rampe kun var beregnet til SFL/DSB-færger, men at dens hydraulik, som løfter rampen op og ned, ikke er beregnet på også at bære kørende lastbiltrafik.

Vore mange skrivelser har ikke givet os den væsentlige oplysning i skrivende stund, og da en ændring af rampen/nybygning af denne vil være meget kostbar, og da kajhøjden over normal- og lavvande er så høj, at normale færger ikke kan benytte rampen i hvilestilling (låsestilling), vil den efter vor mening kræve betydelige ombygninger. Det vil tage cirka 3 måneder at gennemføre.

Alene af denne grund er det ikke muligt at give et bindende tilbud.

Forbehold

Vi må tage forbehold over for konsekvensen af det ufuldstændige og misvisende udbudsmateriale, som på flere områder er selvmodsigende og ikke i overensstemmelse med EU-regler eller med normal praksis. Desuden vil undertegnede tage kontakt med EU-Kommissionen om denne sag, herunder den manglende evne/vilje til at fremkomme med absolut nødvendige oplysninger om de tekniske detaljer.

Tilbud med forbehold eller alternative tilbud

Vi har overvejet, om det var tilrådeligt at byde på leje 1 med diverse forbehold af juridisk, teknisk og praktisk karakter. I betragtning af udbudsmaterialets krav om »præcise« og detaljerede oplysninger fra vor side og de manglende oplysninger, som ville have gjort, at der ville være mindst 16 forbehold fra vor side, anså vi denne metode for at være useriøs.

Konklusion

Om end der til dato er benyttet megen tid og store omkostninger på at danne et konsortium