

Klagenævnet for Udbud

(H.P. Rosenmeier, Jørgen Egholm, Viggo Olesen)

97-52.322

19. august 1997

K E N D E L S E

Poul Hansen Entreprenører A/S
(advokat Niels Kaiser, Århus)

mod

Vejdirektoratet
(advokat K.O.Pedersen, Århus)

Sagen angår Vejdirektoratets EU-udbud af en ombygning til motorvej af en ca. 4 km lang strækning tosporet vej mellem Kolding og Vejen. Udbudet blev foretaget som offentligt udbud. Udbudsbekendtgørelsen blev afsendt til EF-Tidende den 24. januar 1997. Udbudet er efter det foreliggende foretaget efter direktiv 93/37 om samordning af fremgangsmåderne med hensyn til indgåelse af offentlige bygge- og anlægskontrakter.

I udbudsbetingelserne anførtes om den asfalt, der skulle opbrydes fra den gamle vej som et led i entreprisen:

»Asfalt bortskaffes til en godkendt modtageplads ved entreprenørens foranstaltning eller kan efter neddeling tillades genanvendt som stabile materialer i ramper og nødspor.«

Begrebet neddeling sigter til knusning og findeling i små partikler.

Der indkom tilbud fra en række tilbudsgivere, bl.a. Per Aarsleff A/S (Aarsleff), der var lavestbydende med et tilbud på ca. 44,3 mio. kr., og klager (Poul Hansen), der var næstlavestbydende med et tilbud på ca. 45,4 mio. kr.

Alle tilbudsgiverne henviste til Entreprenørforeningens standardforbehold. Poul Hansen tog ikke forbehold iøvrigt.

Aarsleff anførte yderligere i tilbudets rubrik om forbehold:

»Neddelt asfalt er regnet genanvendt som SG II«

Betegnelsen SG er en almindeligt anvendt forkortelse for Stabilt grus.

Efter åbningen af tilbudene den 19. marts 1997 gjorde Poul Hansen straks gældende, at Aarsleffs tilbud var ukonditionsmæssigt som følge af den omtalte bemærkning i forbeholdsrubrikken. I den anledning sendte Aarsleff Vejdirektoratet et brev af 21. marts 1997, i hvilket udtaltes:

»Under henvisning til telefonsamtale 20/3-97 kan jeg oplyse følgende om vor bemærkning...:

- Bemærkningen vedrører...»Udførelse«..., hvori der er anført to mulige udførelsesmetoder. (Bortskaffelse eller neddeling og genanvendelse som stabile materialer).
- Bemærkningen præciserer, hvilken af de to mulige udførelsesmetoder, der er regnet taget i anvendelse.

Vi er ved licitationen erklæret lavestbydende. Det er dermed godtgjort, at vort forbehold var klart nok til denne erklæring.

Først ved Poul Hansens henvendelse rejses der tvivl - en tvivl der er uberettiget, se bl.a. vedlagte vurdering.«

Den omtalte vedlagte vurdering var en redegørelse af 20. marts 1997 fra Aarsleffs advokat, Peter Fogh, i hvilken bl.a. udtaltes:

»Det tagne forbehold knytter sig naturligvis til udbudsbetingelserne, og der er efter min opfattelse herefter ingen uklarhed i forbeholdet.

Det fremgår udtrykkeligt af udbudsbetingelsernes..., at entreprenøren enten kan bortskaffe asfalten eller efter neddeling genanvende asfalten. Der er imidlertid den klare begrænsning i anvendeligheden, at det kun kan ske som stabile materialer i ramper og nødspor. Skulle Per Aarsleff A/S' forbehold forstås således, at man herefter var berettiget til at benytte neddelt asfalt, ikke alene under ramper og nødspor, men under hele vejen - og dermed også køresporet - måtte forbeholdet naturligvis klart have anført dette.

Tilsvarende fremgår det af udbudsbetingelsernes..., at asfalt enten skal bortskaffes eller genanvendes. Det er således åbenbart, at der i udbudsmaterialet tænkes på og henvises til den asfalt, der i øjeblikket befinder sig på vejarealet. I modsat fald ville man ikke kunne benytte udtrykket »bortskaffes« eller »genanvendt«.

Tilsvarende er det åbenbart, at det tagne forbehold ikke giver Per Aarsleff A/S ret til at »importere« neddelt asfalt fra andre entrepriser.

Sammenfattende er det derfor min opfattelse, at forbeholdet ikke er uklart, ligesom det ikke vedrører grundlæggende udbudsbetingelser, allerede fordi der i henhold til udbudsbetingelserne var mulighed for at genanvende neddelt asfalt som stabile materialer.«

Vejdirektoratet rådførte sig endvidere med en advokat, K.O. Pedersen, der afgav en redegørelse af 7. april 1997. I denne redegørelse udtaltes bl.a., at Aarsleffs forbehold efter K.O. Pedersens opfattelse måtte forstås i overensstemmelse med anvendelsen af begreberne neddelt asfalt og SG II i udbudsbetingelserne, og at forbeholdet derfor ikke kunne forstås således, at der også skulle kunne anvendes anden asfalt end den, der blev opbrudt som et led i entreprisen. Det udtaltes desuden, at det ikke kunne udelukkes, at forbeholdet skulle kunne forstås således, at neddelt asfalt stammende fra entreprisen skulle kunne anvendes overalt i entreprisen i stedet for Stabilt grus, og at der i så fald var tale om et forbehold over for en grundlæggende udbudsbestemmelse. Der henvistes imidlertid videre til, at Aarsleff efter det fremkomne ikke selv forstod forbeholdet således. Det anførtes desuden, at en ordregiver kan anmode om præcisering af et uklart forbehold. Som sammenfatning udtaltes, at der alene var tale om en præcisering som omtalt, hvorfor Vejdirektoratet ikke havde pligt til at forkaste Aarsleffs tilbud.

Vejdirektoratet valgte herefter Aarsleff som entreprenør. I kontrakten mellem Vejdirektoratet og Aarsleff, dateret 7. og 8. april 1997, var bl.a. anført:

»Entreprenøren frafalder de i tilbudet tagne forbehold.

Bygherren accepterer, at entreprenøren indbygger den i entreprisen opbrudte asfalt i stedet for SG II i nødsor (og ramper)... Indbygningen skal ske i henhold til SV rapport nr. 69... Indbygning må også ske i rastepladser..., men kun i 0,15 m tykkelse, og her øges BG laget med 0,05 mm...

Såfremt entreprenøren ikke kan anvende opbrudt asfalt i stedet for SG II, bortskaffer han asfalten uden yderligere udgift for bygherren.«

Henvisningen til SV rapport nr. 69 sigter til en publikation af 1992 fra Miljøministeriet, Miljøstyrelsen og Statens Vejlaboratorium om ubundne bærelag af knust asfalt. Betegnelsen BG er en almindelig anvendt betegnelse for bundsikringsgrus.

Under denne sag, der er indbragt for Klagenævnet ved telefax af 9. april 1997 fra Poul Hansens advokat, har Poul Hansen nedlagt følgende påstande:

1. Vejdirektoratet tilpligtes at anerkende, at Aarsleffs tilbud er ukonditionsmæssigt som følge af forbeholdet.
2. Vejdirektoratet tilpligtes at anerkende, at Aarsleff med urette er blevet antaget som lavestbydende, og at Aarsleff med urette er blevet tildelt kontrakten.
3. Vejdirektoratet tilpligtes at anerkende, at i og med Aarsleffs tilbud er ukonditionsmæssigt, var Poul Hansens tilbud laveste konditionsmæssige tilbud, på hvilken baggrund Poul Hansen havde krav på at få tildelt entreprisen.
4. Vejdirektoratet tilpligtes at lovliggøre forholdet, principalt ved at ophæve den allerede indgåede kontrakt og tildele Poul Hansen entreprisen eller subsidiært efter en annullering af den stedfundne tildeling at foretage et nyt udbud.

Vejdirektoratet har påstået frifindelse.

Aarsleff, der med Klagenævnets tilladelse er indtrådt i sagen til støtte for Vejdirektoratet, har tilsluttet sig Vejdirektoratets påstand.

Klagenævnet har under sagens forberedelse besluttet ikke at tillægge klagen opsættende virkning.

Sagen er behandlet under en mundtlig forhandling for Klagenævnet den 23. juni 1997.

Der er fremlagt et antal bilag.

Der er afgivet forklaringer af Anders Bang Pedersen, Erik Yan Hansen, Anker Sørensen, P. Gunhard Nielsen og Jens Chr. Korshøj.

Anders Bang Pedersen har forklaret: Han er ingeniør hos Poul Hansen og har udregnet dennes tilbud. Han opfattede Aarsleffs forbehold sådan, at der skulle kunne bruges opbrudt asfalt overalt i entreprisen. Han har beregnet, at dette vil medføre en besparelse på omkring 1,8 mio. kr. Normalt skal man betale for at komme af med opbrudt asfalt, så det ville være let at skaffe de nødvendige mængder gratis. Det er et almindeligt led i vilkårene for entrepriser, at opbrudt asfalt skal bortskaffes til en godkendt modtageplads, og Vejdirektoratet har vist ikke tidligere i udbud brugt en klausul om anvendelse af opbrudt asfalt. Poul Hansen regnede ved tilbudets udformning med at anvende Stabilt grus bortset fra med hensyn til nødspor og ramper, hvor man tildels regnede med at bruge opbrudt asfalt. Man beregnede det dog ikke så meget, da nødspor og ramper er en begrænset del af entreprisen.

Erik Yan Hansen har forklaret: Han er direktør for Poul Hansen. Han overværede åbningen af tilbudene. Da Aarsleffs tilbud blev læst op, var det tydeligt, hvad der mentes med forbeholdet. Aarsleff ville ikke købe Stabilt grus og ville i stedet gøre brug af de asfaltbjerge, der ligger rundt omkring. Det var derfor med det samme Erik Yan Hansens opfattelse, at Aarsleffs tilbud var ukonditionsmæssigt, hvilket Erik Yan Hansen straks sagde. Til stede ved åbningen af tilbudene var P. Gunhard Nielsen som repræsentant for Vejdirektoratet, og det virkede som om han var lidt i tvivl. Samme eftermiddag talte Erik Yan Hansen med P. Gundhard Nielsen. Denne sagde, at Aarsleff havde ringet og sagt, at forbeholdet ikke skulle forstås anderledes end udbudsbetingelserne.

Det var jo imidlertid ikke det, der stod, hvilket Erik Yan Hansen sagde til P. Gunhard Nielsen. Hvis forbeholdet havde været i overensstemmelse med udbudsbetingelserne, havde der jo ikke været grund til at sætte det ind. Det er ikke H.C. Andersens eventyr, der skal stå i et tilbud. Det er på ingen måde utænkeligt, at man kan fremskaffe den nødvendige asfalt i Trekantsområdet. Hvis man først åbner for sluserne, bliver man gravet ned i asfalt. Senere fik Erik Yan Hansen at vide, at Aarsleff var draget til pinden og havde fået sin advokat til at forklare om tilbudet.

Anker Sørensen har forklaret: Han er tilsynschef for Vejdirektoratets anlægsområde for hele landet. Han overtager ansvaret for entrepriserne, når der er skrevet kontrakt, men deltager også i et vist omfang i projekteringsfasen. Han deltog ikke ved åbningen af tilbudene, men fik efter åbningen nogle opbringninger fra Erik Yan Hansen.

P. Gunhard Nielsen har forklaret: Han er ansat i Vejdirektoratet. Udbudsbetingelserne blev udformet af en projekteringsgruppe. P. Gunhard Nielsen havde dog en koordinerende funktion. Den omhandlede klausul i udbudsbetingelserne skal ses som led i en udvikling. I gamle dage kørte man bare den opbrudte asfalt på lossepladsen, men nu prøver man på at genbruge den. Klausulen var en nydannelse, men den hang sikkert sammen med, at der her skulle opbrydes megen asfalt, ca. 3.400 m³. Man må regne med, at teksten går på den asfalt, der blev opbrudt som led i entreprisen. Det var ikke meningen, at der skulle kunne importeres asfalt. Der var plads til at anvende de ca. 3.400 m³ i ramper og nødspor, både fysisk og tidsmæssigt. Man er ikke rigtig tryk ved at anvende den opbrudte asfalt på selve motorvejen, og man har forbudt det på andre motorvejsstrækninger. Ved åbningen af tilbudene sagde Erik Yan Hansen, at Aarsleffs forbehold var ukonditionsmæssigt. P. Gunhard Nielsen svarede, at man ikke skulle tage stilling til dette ved åbningen af tilbudene. Kort efter ringede Jens Chr. Korshøj fra Aarsleff og sagde, at der jo ikke var tale om andet, end hvad der stod i udbudsbetingelserne. P. Gunhard Nielsen ringede straks til Erik Yan Hansen og videregav dette. Næste dag ringede Erik Yan Hansen igen og sagde, at han havde taget kontakt til Entreprenørforeningen og eventuelt ville gå til Klagenævnet. Under samtalen blev der rubriceret forskellige muligheder, d.v.s. anvendelse af opbrudt asfalt fra entreprisen til ramper og nødspor, import af asfalt til ramper og nødspor og import af asfalt til total substituerings for Stabilt grus. Erik Yan Hansen sagde, at Aarsleffs forbehold betød det sidste. Aarsleff sendte en redegørelse fra sin advokat, og P. Gunhard Nielsen vurderede det derefter som nødvendigt, at også Vejdirektoratet rådførte sig med en advokat. Der var ikke forhandlinger i forbindelse med indgåelsen af kontrakten med Aarsleff. P. Gunhard Nielsen udfærdigede et kontraktsudkast, som blev underskrevet af Aarsleff, efter at nogle stavefejl var rettet. Om rastepladser er omfattet af begrebet ramper, er et definitionsspørgsmål. Ramperne ved rastepladser fører jo hen over disse. Det væsentlige er, at den opbrudte asfalt ikke kommer i de tungt belastede områder. Der var opbrudt asfalt nok også til rastepladserne, og man skulle i det hele taget have noget af rastepladserne med for at kunne bruge den fulde mængde opbrudt asfalt. Bemærkningen i kontrakten om, at neddelt asfalt, der ikke bruges på den angivne måde, skal borttransporteres for entreprenørens regning, sigter til at undgå konflikter med entreprenøren. Man kunne måske tænke sig, at entreprenøren ellers ville hænge sig op på, at han havde regnet med noget andet. Der havde jo været diskussion om forbeholdets betydning og så megen tummel. P. Gunhard Nielsen ved ikke, hvad det koster at skaffe sig af med asfalt, med det er meget muligt 5-600 kr. pr. ton. Ordene »kan tillades« anvendt i udbudsbetingelserne sigter vel til, at man skal tale om, hvordan asfalten er komprimeret og skal indbygges, således at bygherren har kontrol med, hvad der foregår. Der var heller ikke forhandlinger med Aarsleff om rastepladserne. Bemærkningen i kontrakten om, at entreprenøren frafalder sine forbehold, er blot, hvad man altid skriver.

Jens Chr. Korshøj har forklaret: Han er sektionsingeniør i Aarsleff. Tilbudets udarbejdelse blev forestået af en medarbejder. Den omhandlede bemærkning i Aarsleffs tilbud betyder, at asfalt, der brydes op, bliver neddelt og genanvendt som stabile materialer, dog kun som defineret, d.v.s. i ramper og nødspor. Bemærkningen blev indsat for at undgå en efterfølgende diskussion med hensyn til, om opbrudt asfalt skulle genanvendes eller køres væk. Der er egentlig ikke tale om et forbehold. Det pågældende punkt var det eneste i udbudsbetingelserne, hvor der var overladt entreprenøren en valgfrihed, og bemærkningen havde blot til formål at klargøre, hvilken af de to metoder, man ville bruge. Det havde en vejrmæssig betydning, da knust asfalt ikke er så vejrafhængig som Stabilt grus. Det havde også en økonomisk betydning, da genanvendelse af opbrudt asfalt er billigere end bortskaffelse, men den økonomiske betydning var lille, i størrelsesordenen 50.000 kr. Man skal betale for knusningen af asfalten. Asfaltværkerne er godkendte modtagepladser. Man kører ikke opbrudt asfalt til en losseplads, da asfaltværkerne har interesse i at modtage opbrudt asfalt. Få timer efter tilbudenes åbning kontaktede Jens Chr. Korshøj P. Gunhard Nielsen, fordi den medarbejder, der havde overværet åbningen af tilbudene, havde fortalt, at Erik Yan Hansen havde sagt, at Aarsleffs tilbud var ukonditionsmæssigt. Der var ikke drøftelser med Vejdirektoratet. Man fik et kontraktsudkast fra Vejdirektoratet, som man skrev under, da man ikke havde indsigelser mod det, bortset fra nogle skrivefejl. Aarsleff har således ikke ytret sig i kontraktsfasen. Arbejdet er begyndt, og man er over 50% færdig med jordarbejdet. Man kan udnytte hele mængden af opbrudt asfalt.

Poul Hansen har til støtte for sin påstand i hovedtræk anført: Aarsleffs forbehold må forstås i overensstemmelse med ordlyden, d.v.s. at der generelt kan anvendes neddelt asfalt i stedet for Stabilt grus i hele entreprisen, og Vejdirektoratet må have bevisbyrden for, at det skal forstås anderledes. Af Aarsleffs tilbudsliste synes at fremgå, at genanvendelse af asfalt er væsentlig billigere end bortskaffelse. Det afgørende er imidlertid, at udbudsbetingelserne nøje præciserede, hvor der kunne bruges neddelt asfalt. Det er også bemærkelsesværdigt, at Aarsleff i kontrakten har frafaldet sine forbehold. På den anden side har Vejdirektoratet givet en indrømmelse i kontrakten. Man har medtaget rastepladserne, og Aarsleff har derved fået mulighed for at bruge den fulde mængde opbrudte asfalt fra entreprisen. Man har således indgået kontrakt om noget andet end det, der ved udbudet er stillet entreprenørerne i udsigt. Uanset om der har været forhandling mellem Vejdirektoratet og Aarsleff, svarer kontraktsresultatet i hvert fald til, hvad man kan kalde en stiltiende forhandling. Vejdirektoratet har således handlet i strid med det almindelige EU-retlige ligebehandlingsprincip. Hvis Vejdirektoratet får medhold, vil der blive åbnet for en uacceptabel tilstand, hvorefter tilbudspassager kan anvendes under forhandlinger.

Vejdirektoratet har til støtte for påstanden i hovedtræk anført: Uanset at den omhandlede bemærkning i Aarsleffs tilbud stod i forbeholdsrubrikken, var den ikke et forbehold, hvilket fremgik af, at Aarsleff straks efter tilbudenes åbning tilkendegav, at bemærkningen skulle forstås i overensstemmelse med udbudsbetingelserne. Vejdirektoratet spurgte straks om meningen med bemærkningen og fik svar, og en udbyder har ret til at stille forespørgsler til afklaring af uklarheder, hvilket Klagenævnet har accepteret i adskillige tidligere afgørelser. Efter EU-retten gælder der endvidere ikke et generelt forbud mod forbehold. Der må blot ikke tages forbehold mod grundlæggende udbudsbetingelser, og et sådant forbehold er der under alle omstændigheder ikke tale om. Inddragelsen af rastepladserne i kontrakten med Aarsleff er en særdeles beskeden ændring af den type, der altid vil kunne gennemføres under en entreprises udførelse. Vejdirektoratet har således ikke overtrådt EU's udbudsregler. Klagenævnet har ikke hjemmel til at tildele Poul Hansen entreprisen. En annulation af Vejdirektoratets beslutning om at tildele Aarsleff entreprisen bør ikke finde sted, da en sådan annulation ville være et vidtgående indgreb med tvivlsom hjemmel i en entreprise, der er godt igang.

Aarsleff har tilsluttet sig Vejdirektoratets bemærkninger.

Klagenævnet skal udtale:

Den omhandlede bemærkning i Aarsleffs tilbud kan forstås på flere forskellige måder. En naturlig forståelse er den, der er hævdet af Poul Hansen, d.v.s. at der skal kunnes anvendes neddelt asfalt i stedet for Stabilt grus overalt i entreprisen, i nødvendigt omfang ved »import« af opbrudt asfalt fra eksterne leverandører. En anden naturlig forståelse er, at Vejdirektoratet skal kompensere Aarsleff for merudgiften til Stabilt grus, i det omfang opbrudt asfalt fra entreprisen ikke kan genanvendes i denne. Endnu en naturlig forståelse er, at bortskaffelse af opbrudt affald, der ikke kan anvendes i entreprisen, skal ske for Vejdirektoratets regning. I alle disse tilfælde er bemærkningen ensbetydende med et forbehold vedrørende et grundlæggende element i udbudsbetingelserne med den følge, at tilbudet er ukonditionsmæssigt, således at Vejdirektoratet har skullet se bort fra det ved tildelingen af ordren.

Den forståelse, der er hævdet af Aarsleff, d.s.v. at bemærkningen alene sigter til at klargøre, at opbrudt asfalt vil blive genanvendt i overensstemmelse med udbudsbetingelserne, er derimod ikke naturlig, da der i så fald ikke har været noget egentligt formål med at medtage bemærkningen i tilbudet.

Af det almindelige EU-retlige ligebehandlingsprincip følger, at tilbud ikke må ændres efter afleveringen eller i hvert fald åbningen af tilbudene. Det er dog tilladt at føre efterfølgende drøftelser med de bydende med henblik på at præcisere eller supplere indholdet af deres bud, i det omfang dette ikke giver anledning til forskelsbehandling.

Det må imidlertid antages, at udbyder ikke må lægge vægt på efterfølgende oplysninger fra en tilbudsgiver om forståelsen af en bemærkning, der efter sin formulering kan forstås som et forbehold, der medfører, at tilbudet er ukonditionsmæssigt. I modsat fald ville der blive givet tilbudsgiverne mulighed for at anvende en bevidst uklar formulering med deraf følgende mulighed for gevinst ved kontraktsforhandlingerne eller senere, men således at tilbudsgiveren, hvis andre tilbudsgivere beklager sig, har mulighed for straks at bortfortolke den uklare formulering, så den kommer til at svare til udbudsbetingelserne. Reelt synes det at være dette, der er sket i den foreliggende sag.

Vejdirektoratet har herefter været uberettiget til at tage de efterfølgende oplysninger fra Aarsleff om forståelsen af den omhandlede bemærkning i betragtning, og Vejdirektoratet burde i stedet have afvist Aarsleffs tilbud som ukonditionsmæssigt som følge af, at bemærkningen kunne forstås som et ukonditionsmæssigt forbehold. Vejdirektoratet har således tilsidesat det almindelige EU-retlige ligebehandlingsprincip ved at indgå kontrakt med Aarsleff.

Klagenævnet finder det rigtigt yderligere at henvise til, at kontrakten mellem Aarsleff og Vejdirektoratet hverken er i overensstemmelse med udbudsbetingelserne eller tilbudet, og at den efter sit indhold fremtræder som et forhandlingsresultat, hvilket gælder uanset de afgivne forklaringer om, at der ikke var forhandlinger mellem Vejdirektoratet og Aarsleff. Klagenævnet henser herved til: Aarsleff frafaldt i kontrakten sine forbehold. Desuden giver kontrakten Aarsleff ubetinget ret til at anvende neddelt asfalt på visse arealer, hvilket efter udbudsbetingelserne krævede Vejdirektoratets tilladelse. Endvidere giver kontrakten Aarsleff mulighed for at anvende neddelt asfalt på rastepladser på nærmere foreskreven måde, hvilket ikke er i overensstemmelse med

udbudsbetingelserne. Også en samlet vurdering af forløbet og kontraktens indhold fører til, at Vejdirektoratets indgåelse af kontrakt med Aarsleff må anses for at have været i strid med det almindelige EU-retlige ligebehandlingsprincip.

Der gives herefter Poul Hansen medhold i påstandene 1 og 2.

Der gives ikke Poul Hansen medhold i påstand 3, da Klagenævnet ikke har hjemmel til at tage stilling til, om Vejdirektoratet burde have tildelt Poul Hansen ordren. Klagenævnet finder endvidere ikke fuldt tilstrækkelig anledning til at annullere Vejdirektoratets beslutning om at indgå kontrakten med Aarsleff. Der gives derfor heller ikke Poul Hansen medhold i påstand 4.

I medfør af klagenævnslovens § 13 c pålægges det Vejdirektoratet at betale sagsomkostninger til Poul Hansen med 100.000 kr. Beløbet er fastsat skønsmæssigt ud fra sagens størrelse og oplysning fra Poul Hansens advokat om sit tidsforbrug i sagen.

I medfør af § 19, stk. 4, i bekendtgørelsen om Klagenævnet for Udbud tilbagebetales det gebyr, som Poul Hansen har betalt til Klagenævnet.

Herefter bestemmes:

Vejdirektoratet tilpligtes at anerkende, at Per Aarsleff A/S' tilbud er ukonditionsmæssigt.

Vejdirektoratet tilpligtes at anerkende, at Per Aarsleff A/S med urette er antaget som lavestbydende, og at Per Aarsleff A/S med urette er tildelt kontrakten.

Vejdirektoratet frifindes for påstandene 3 og 4 fra Poul Hansen Entreprenører A/S.

Vejdirektoratet skal til Poul Hansen Entreprenører A/S betale sagsomkostninger med 100.000 kr. Beløbet skal betales inden 14 dage efter Vejdirektoratets modtagelse af denne kendelse.

Det gebyr, som Poul Hansen Entreprenører A/S har betalt til Klagenævnet, tilbagebetales.