

ÅLANDS TINGSRÄTT **DOM** 22/534
Fulltalig sammansättning:
- lagman Kristina Fagerlund, ordförande
- tingsdomare Pia Jacobsson
- tingsnotarie Robert Sandberg

Domen är delvis sekretessbelagd; sidorna 82-83. 16.6.2022 L 20/1157
Klockan 15.00

Kärande Ansgar Ab
0144879-8
c/o Advokatbyrå Patrik Lindfors & Co Ab
PL 577, (Alexandersgatan 17)
00101 HELSINGFORS

Finlands Färjetrafik Ab
2199546-5
c/o Advokatbyrå Patrik Lindfors & Co Ab
PL 577(Alexandersgatan 17)
00101 HELSINGFORS

Svarande Ålands landskapsregering
0145076-7
c/o Advokatbyrå Widman & Co Ab
PB 180
22101 MARIEHAMN

Ärende Kontraktsbrott vid entreprenadavtal

Anhängiggjort 25.11.2020

Ansgar Ab:s och Finlands Färjetrafik Ab:s käromål och grunder

Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab, i det följande konsortiet, har yrkat att tingsrätten ska

1. fastställa att Ålands landskapsregering, i det följande ÅLR, är skyldig att erlægga ersättning till konsortiet för uppsägningen av parternas avtal ingånget 2.9.2019,

2. ålägga ÅLR att erlægga 10 545 172,49 euro till konsortiet jämte dröjsmålsränta enligt 4 § 1 mom. räntelagen från och med 15.10.2020, och

3. ålägga ÅLR att ersätta konsortiets rättegångs- och partskostnader

med sammanlagt 426 237,12 euro jämte ränta i enlighet med räntelagen 4 § 1 mom. från och med det att en månad har förflutit från den dag då tingsrättens dom gavs.

Rättegångs- och partskostnaderna består av:

- 376 595 euro i arvode
- 1 685,03 euro i resekostnader
- 12 833,30 euro i övriga kostnader
- 510 euro rättegångsavgift, och
- 34 613,79 euro i beviskostnader.

Arvodet yrkas för 1 035 timmar under tiden 7.7.2020-13.5.2022, med ett genomsnittligt arvode om 364 euro per timme, exklusive mervärdesskatt.

Resekostnaderna består av flygresor, hotellövernattning, taxikostnader och kilometerersättning.

De övriga kostnader består av fyra båttransporter Nagu-Långnäs-Nagu, kostnad för konferensrum, andel av tolkningskostnader samt partskostnader i form av resor och hotell.

Rättegångsavgift som påyrkas är 510 euro.

Beviskostnaderna består av Oy Tuokko Ltd:s granskning och uppgörande av sakkunnigutlåtande, vittnesarvode inklusive kostnadsersättning till Roger Wessman, vittnesarvode till Henrik Kulovaara, Johnny Bäck och Mats Perämaa, rese- och hotellkostnader till Maciej Lisowski samt resekostnader och arvode till Janne Elo.

Konsortiet bestrider grunden ÅLR:s rättegångskostnadsyrkande men har inget att anmärka gällande antalet timmar eller genomsnittsdebiteringen. I tvistemål är det vanligt att karendens ombud lägger ner flera timmar på målet än svarandens ombud. I målet kändena även åberopat mera bevisning inkl. flera personer att höras än svaranden. Karendenas ombud har haft två huvudmän. Svarandens ombud har varit med i upphandlingen nästan från början och har således haft bakgrundsinformation samt även biträtt ÅLR under hösten 2019.

Konsortiet bestrider beloppet för Ernst & Youngs utlåtanden såsom oskäligt högt då det ursprungliga utlåtandet innehöll sådant som var irrelevant och även direkt felaktigt samt översättningskostnaden som onödig då en mycket omfattande rapport kunde ha uppgjorts på svenska. Consortiet anser att ett sammanlagt belopp på 15 000 euro är skäligt.

Grunder

Konsortiets första käromålsgrund är att ÅLR:s uppsägning av avtalet har varit obefogad och är ett avtalsbrott som föranleder ersättningsansvar gentemot konsortiet. ÅLR har agerat åtminstone vårdslöst. Tingsrätten

måste ta ställning till vad parterna har avtalat och avsett när de 2.9.2019 ingick avtalet. För det fall att det finns behov för att tolka avtalet och den gemensamma partsviljan handlar det för ÅLR:s del om den gamla regeringens uppfattning. Även den nya regeringens uppfattning har varit att en uppsägning är ett avtalsbrott. Konsortiet har orsakats kostnader samt gått miste om vinst som en följd av avtalets upphörande, vilka ÅLR är ersättningskyldigt för.

Konsortiets andra käromålsgrund är att ÅLR är skyldig att erlagga den yrkade ersättningen åt konsortiet även om uppsägningen skulle ha skett i enlighet med avtalets punkt 16.4. ÅLR har medgivit att konsortiet har rätt till ersättning i en sådan situation, men bestridit åtminstone rätten till ersättning för utebliven vinst. Den gamla regeringens partsvilja är avgörande och åtminstone den gamla regeringen har uppfattat avtalets innehåll på samma sätt som konsortiet.

Beloppet av kostnaderna är 517 581,32 euro. Beloppet för utebliven vinst 10 027 591,17 euro.

Konsortiet har framställt krav på ersättning 14.9.2020. Följaktligen löper dröjsmålsränta enligt räntelagen från 15.10.2020.

ÅLR har valt en avtalsskrivningsteknik där ÅLR har skrivit ut när entreprenören inte har rätt till ersättning. I punkt 16.4 avser denna ersättning enligt sin ordalydelse ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla. Den ersättning som konsortiet kräver är just ersättning för att avtalet upphör att gälla.

Konsortiets fastställelseyrkande är inte oprecist utan avser fastställande av ett rättsförhållande.

Bakgrund

ÅLR har 2.11.2018 inbjudit till offentlig upphandling av färjelinjen mellan Svinö, Lumparland och Mellanholm, Föglö. Upphandlingen omfattande driften av färjetrafiken med eget tonnage. Den planerade trafikstarten var 1.4.2022 och avtalstiden var 15 år. Upphandlingen inkluderade en nybyggd elhybridfärja och driften av färjan.

I upphandlingsföreskriften uppställde ÅLR som upphandlare bland annat omfattande krav på den färja med vilken trafiken skulle bedrivas. Villkoren som ställdes var att det primära tonnaget skulle vara nybyggt som elhybrid för linjen och att den även till övriga delar skulle uppfylla ÅLR:s detaljerade krav.

Vidare ställdes som villkor att anbudsgivaren skulle teckna avtal i enlighet med det i upphandlingsföreskriften bifogade avtalsutkastet som upprättats av ÅLR.

Upphandlingen var ett led i det s.k. korttruttprojektet som inleddes år 2011 av ÅLR och vars mål var att skapa ett trafiksystem som skulle

bygga på kortare färjepass i skärgården för att minska på kostnaderna för skärgårdstrafiken. Projektet åtnjöt ett brett parlamentariskt stöd. Ur lagtingets betänkande nr 12/2017-2018 framgår att nuvarande lantrådet Veronica Thörnroos m.fl. 12.4.2017 inlämnat åtgärdsmotion (2/2016-2017) i vilken föreslås att lagtinget uppmanar landskapsregeringen att omgående ge det privata näringslivet möjlighet till en totalentreprenad för nybyggnation av ett modernt miljösmart fartyg samt driften av detsamma under en tidsperiod om minst 10 år. Finans- och näringsutskottet sade i sitt betänkande bland annat (12/2017-2018) att det i landskapsbudgeten för 2018 har upptagits anslag för ett förnyande av tonnaget i enlighet med den linje som motionären föreslår och att landskapsregeringen avser begära in anbud på en totalentreprenad innehållande en hybridfärja baserad på eldrift för Föglölinjen.

Konsortiet gav sitt anbud 2.5.2019, vilket ÅLR 16.8.2019 i sammanträde beslöt att godkänna. Anbudsgivarna ansåg inte punkten 16.4 som betungande eller oklar och ställde därför inga frågor före anbudet gavs då de ansåg att entreprenören har rätt till ersättning enligt det positiva avtalsintresset (kostnader och utebliven vinst) om ÅLR säger upp avtalet med hänvisning till att lagtinget inte beviljar medel för färjelinjen.

Fullmakten för avtalet beviljades av lagtinget i budgeten för år 2018. Medlen för avtalet beviljades således redan då. Fullmakten fick en uppföljning i budgeten för år 2019. I förslaget till 2019 års budget (moment 975000 - Fartygs- och färjeinvesteringar) anges att "upphandlingen av färjetrafik avslutas och avtalsuppföljning påbörjas" Lagtinget godkände budgetförslaget samt förkastade budgetmotion nr 15 om att "avbryta upphandlingen av färjetrafik".

Parterna undertecknade avtalet 2.9.2019. Avtalet ingicks för en avtalsperiod på 180 månader (15 år) och dess sammanlagda värde var 72,870 miljoner euro, ej indexjusterat enligt ÅLR:s Utvärderingsprotokoll (Diarienummer ÅLR 2018/9161).

Det är enligt konsortiets uppfattning ostridigt i detta mål att avtalet grundade sig på den givna fullmakten och att lagtinget inte till dags dato har återtagit sagda fullmakt.

Finlands Färjetrafik Ab ingick, som part i konsortiet, 20.9.2019 ett avtal med det polska varvet vid namnet Crist S.A. om byggandet av fartyget för driften på färjelinjen.

Oppositionens lagtingsledamöter lade 23.9.2019 ett förslag till åtgärdsuppmaning (kläm), som innehöll en uppmaning till ÅLR att säga upp avtalet eftersom ÅLR i upphandlingen påstått ha agerat utanför fullmakten som lagtinget beviljat. Lagtinget omfattade 27.9.2019 klämförslaget efter omröstning. Lagtinget uppmanade i en åtgärdsuppmaning 27.9.2019 ÅLR att säga upp avtalet för färjetrafik mellan Svinö och Mellanholm med hänvisning till att lagtinget inte

beviljat medel för ifrågavarande verksamhet.

I sitt svar på åtgärdsuppmeningen 17.10.2019 i plenum ansåg ÅLR att uppmeningen inte kunde följas eftersom uppsägningen saknade giltig grund. ÅLR hade anteckat PM i bilaga för kännedom. Fullmakt att genomföra upphandlingen har funnits och avtalet mellan landskapsregeringen den vinnande anbudsgivaren är bindande, Landskapsregeringen har inte för närvarande någon giltig uppsägningsgrund på basen av att medel för verksamheten inte har beviljats. En uppsägning av avtalet utgör en ensidig hävning och medför skadeståndsskyldighet till miljonbelopp för landskapsregeringen

ÅLR:s synpunkt om avtalets innehåll behandlades i medierna där bland annat infrastrukturminister Mika Nordberg och nuvarande lantrådet Veronica Thörnroos uttalade sig. Ålandstidningen skrev 1.11.2019 att efter högsta förvaltningsdomstolens avslag av besvären angående landskapsregeringens vägplan på Föglö står det klart att LR måste betala skadestånd på mellan 5-10 miljoner euro om man häver avtalet om elhybridsfärjan.

Det är enligt konsortiets uppfattning ostridigt att klämförslaget och åtgärdsuppmeningen inte hade någon juridisk inverkan på det redan ingångna privaträttsliga avtalet samt att åtgärdsuppmeningen inte heller var något beslut från lagtinget om att inte bevilja medel för färjelinjen.

Lagtings- och kommunalval hölls på Åland 20.10.2019 och den nya regeringen tillträdde 10.12.2019.

ÅLR påstår missvisande att den började utröna möjligheterna att i samförstånd med konsortiet få avtalet att upphöra i förtid. ÅLR försökte de facto omförhandla avtalet efter att först enbart ha hänvisat till dröjsmål. ÅLR föreslog att senarelägga trafikstarten, vilket visar att ÅLR ansåg att uppsägningen av avtalet skulle medföra ansvar för kostnader och utebliven vinst. I regeringsprogrammet 10.12.2019 för år 2020 anges att landskapsregeringens avsikt är att omförhandla avtalet om hybridfärjan.

ÅLR skrev 19.12.2019 till konsortiet att projektet Västra Föglö, vilket skulle omfatta bland annat hamn för färjan på Mellanholm samt en bro och tillfartsvägar till hamnen, bedömdes bli försenat med minst 14 månader och att ÅLR önskade inleda diskussioner för att utreda olika möjligheter att hantera följderna av dröjsmålet.

Vid mötet 10.1.2020 meddelade ÅLR att man avsåg att förhandla om att uppsäga avtalet. ÅLR har felaktigt påstått att det planerade mötet var ett förlikningsmöte trots att det inte fanns någon konflikt mellan parterna. På mötet diskuterade parterna konsekvenserna av en eventuell uppsägning. Man diskuterade möjligheterna för konsortiet att minimera kostnaderna för att avbryta fartygsbygget och att kartlägga konsortiets

kostnader och utebliven vinst, vilka vid en eventuellt uppsägning skulle förorsaka ersättningsansvar för ÅLR. Parterna var eniga om att ÅLR:s ersättningsansvar också skulle omfatta utebliven vinst. Advokat Widman tog till och med upp diskonteringen av den förlorade vinsten, vilket framgår av Ansgar Ab:s vd Tomas Lindqvists anteckningar från mötet. Den enda ersättningen som behöver diskonteras var ersättning för förlorad vinst. ÅLR hänvisade inte överhuvudtaget till en uppsägningsrätt eller klausul 16.4 eller bestred att ÅLR vid en uppsägning av avtalet skulle bli ersättningsskyldig för utebliven vinst och förorsakade kostnader. ÅLR uppmanade konsortiet att minimera skadan för ÅLR, vilket framgår av protokollet. Niklas Karlman har angivit att konsortiet senast från och med denna dag måste begränsa sin eventuella ekonomiska skada till följd av ett avslut av avtalet samt att nödvändiga åtgärder ska vidtas så att inga extra kostnader kommer till som kan överföras på ÅLR.

Konsortiet påminde 16.1.2020 ÅLR per e-post att man behövde besked om uppsägningen senast 21.1.2020 för att ha möjlighet att begränsa sina kostnader gentemot varvet och därmed även sitt skadeståndskrav mot ÅLR. Samma sak hade tagits fram vid mötet 10.1.2020. Detta var ingen anmaning att säga upp avtalet. ÅLR:s påståenden om att konsortiet inte ville föra vidare diskussioner innan det stod klart att ÅLR hade sagt upp avtalet är inkorrekt. Konsortiet meddelade endast ÅLR det självklara faktum att konsortiet är tvungen att utgå ifrån att avtalet fullföljs i enlighet med vad som avtalats.

ÅLR sade upp avtalet 21.1.2020.

ÅLR meddelade 21.1.2020 i ett brev till konsortiet om uppsägning av avtalet och angav då som grund att "det står klart att Ålands lagting inte kommer att bevilja medel för verksamheten enligt avtalet." I brevet konstaterade ÅLR även att driften enligt avtalet inte i något hänseende skulle kunna inledas 1.4.2022 till följd av fördröjningar i anslutning till tillståndsärenden och besvärprocesser avseende projektet på västra Föglö.

Konsortiet bekräftade följande dag mottagandet av uppsägningsmeddelandet och meddelade att konsortiet skulle skrida till åtgärder för att försöka begränsa de kostnader som uppstår som en följd av uppsägningen då konsortiet (Finlands Färjetrafik) skulle bli tvunget att säga upp beställningen av elhybridfärjan som beställts enligt avtalet.

Konsortiet meddelade också att uppsägningen skett utan laga grund och att konsortiet kommer att framställa ersättningsanspråk mot ÅLR och att det återkommer med belopp.

För att minska ÅLR:s ersättningsansvar för kostnader från det polska varvet inledde konsortiet direkt efter uppsägningsmeddelandet förhandlingar med varvet och avtalade sedermera om att avbryta

byggandet av elhybridfärjan för färjelinjen.

ÅLR har i e-post 24.1.2020 meddelat som sin ståndpunkt att uppsägningen hade skett i enlighet med avtalets punkt 16.4 och att uppsägningen var en konsekvens av att medel inte kommer att beviljas för den verksamheten som avtalet avser.

Konsortiet hade redan då meddelat att det vidtar åtgärder för att begränsa ÅLR:s ersättningsskyldighet och att det återkommer när beräkningarna är gjorda. Konsortiets företrädare var i kontakt med ÅLR och dess ombud.

ÅLR beslöt 4.6.2020 att avbryta upphandlingen av infrastrukturprojektet västra Föglö med motivering att det inte är ändamålsenligt att genomföra upphandlingen med anledning av ÅLR:s uppsägning av avtalet och dess ändrade prioriteringar.

Konsortiet meddelade 14.9.2020 per e-post, från konsortiets ombud till ÅLR:s ombud, att beräkningarna börjar vara klara och framförde det preliminära beloppet för ersättningsanspråket. Konsortiet framställde 23.10.2020 skriftligen sitt specificerade ersättningsanspråk gentemot ÅLR.

Parterna träffades 9.10.2020 varvid konsortiet presenterade noggranna beräkningar för ÅLR.

Konsortiet framlade 10.11.2020 ett förlikningsförslag som bland annat innefattade att ÅLR skulle erlägga åtta miljoner euro i ersättning för uppsägningen av avtalet. Förlikningsförslaget var i kraft till och med 24.11.2020, men ÅLR svarade inte på förlikningsförslaget.

Tolkning av avtal

Målet gäller en avtalsrättslig tvist där det väsentliga är att utreda avtalets innehåll. Enligt finsk avtalsrätt fastställs innehållet i ett avtal i enlighet med parternas gemensamma partsavsikt vid tiden för avtalets ingående.

Den relevanta partsviljan på ÅLR:s sida är den avsikt som den regeringen hade som var utnämnd när avtalet ingicks. De dokument som ÅLR tillställt konsortiet 7.10.2021 visar med önskvärd tydlighet att den nuvarande ÅLR:s ståndpunkt gällande avtalets innehåll strider mot den tidigare ÅLR:s ståndpunkt. Vid en avtalstillämpning och -tolkning är den tidigare ÅLR:s ståndpunkt helt avgörande. Konsortiet uppmanar ÅLR att medge grunderna för käromålet för att bespara tid och kostnader i synnerhet med beaktande av att räntan på ersättningsbeloppet är cirka 750 000 euro per år.

Enligt finsk avtalsrätt och principer för avtalstolkning framgår partsviljan främst av avtalets ordalydelse. Parternas avsikt framgår även av eventuella avtalsförhandlingar samt det sättet på vilket parterna har agerat efter att avtalet ingicks.

Det är ostridigt att den nu aktuella avtalspunkten, avtalets punkt 16. 4 inte har diskuterats i parternas avtalsförhandlingar. Således skall avtalspunkten tolkas främst utgående från dess ordalydelse som en del av hela avtalet och parternas agerande efter att avtalet ingicks.

Parternas avsikt kan även härledas från avtalets ordalydelse genom tolkning e contrario. Inom rättslitteraturen har man ansett att tolkning e contrario kan användas då ett avtal har erhållit en sådan utformning att det framstår som uttömmande.

Avtalet är ett privaträttsligt avtal. Det förevarande målet handlar om att tolka vad parterna avsåg då avtalet ingicks 2.9.2019. Den part vars avsikt ska utredas från ÅLR:s sida är således den gamla landskapsregeringens. Efter detta skall förstås den gemensamma partsviljan 2.9.2019 utredas, det vill säga har konsortiets avsikt varit densamma som den gamla ÅLR:s och hur skall avtalet tolkas ifall så inte varit fallet. Det är allt klart att ÅLR som avtalspart inte ensidigt kan ändra på innehållet i ett ingånget privaträttsligt avtal genom att byta regering.

Vidare gäller vid avtalstolkning att avtalet skall tolkas som helhet, med beaktande av dess syfte.

Om ingen gemensam partsvilja kan fastställas måste innehållet i ett avtal tolkas utgående från den objektiva innebörden. Häri gäller att eventuella oklarheter i avtalets ordalydelse skall tolkas till den parts nackdel som har uppgjort avtalet (oklarhetsprincipen), vilket i detta fall är ÅLR.

I tolkningen av avtalet bör även beaktas att det har ingåtts för viss tid och att uppsägning av avtal på viss tid är ett undantag som skall tolkas restriktivt.

ÅLR har bevisbördan om att uppsägningen har stöd i avtalet.

Konsortiets rätt att kräva ersättning

ÅLR påstår felaktigt att konsortiet inte har individualiserat den skadelidande parten och att konsortiet inte är någon juridisk person och kan således inte heller i sig självt anses ha lidit någon skada.

I avtalet är Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab tillsammans definierade som "Entreprenören". ÅLR har godkänt det att två bolag är dess avtalspart i ett avtal. ÅLR kan inte i en tvist ändra på ett ingått avtal. Det är således Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab som tillsammans och odelbart har haft de rättigheter och förpliktelser som avtalet medför, vilket kallas för nödvändig processgemenskap och innebär att det ena bolaget inte kan framställa separata krav eller stanna utanför en rättegång och sålunda undgå att omfattas av rättsverkningarna av domen. Det är därmed inte möjligt för Entreprenören, det vill säga Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab, att

inleda separata rättegångar eller framställa separata yrkanden.

ÅLR:s påstående om att konsortiet inte kan framställa krav för utebliven vinst eftersom konsortiet inte har några historiska siffror att referera till är grovt missvisande. Det är inte en förutsättning för att kräva utebliven vinst att ett bolag kan uppvisa historiska ekonomiska siffror. Faktum är dock att både Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab har historiska ekonomiska siffror att uppvisa.

Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab har ingått avtalet för att bedriva näringsverksamhet och för att göra vinst. Det är klart att Ansgar Ab inte skulle ha kunnat driva verksamheten utan färjan. Det har varit Finlands Färjetrafik Ab som har ansvarat för införskaffandet och tillhandahållandet av färjan. Ifall ÅLR inte hade sagt upp avtalet hade även Finlands Färjetrafik gjort en vinst som nu har uteblivit på grund av uppsägningen.

Rätt att kräva fullgörelse

Borgenärens rätt att kräva fullgörelse är en erkänd och stark utgångspunkt i den finska avtalsrätten. Trots att ÅLR i sin utsaga medger att punkt 16.4 har tagits in i avtalet för att inte bakbinda kommande regeringar, påstår ÅLR samtidigt att syftet med punkt 16.4 inte har varit att ÅLR ska kunna frigöra sig från avtalet utan att konsortiet kan kräva att avtalet fortgår. ÅLR:s felaktiga argumentation lyder att punkt 16.4 inte skulle ha någon betydelse om dess innehåll skulle vara det som konsortiet anför, eftersom konsortiet inte skulle ha kunnat kräva att ÅLR fullföljer avtalet i det fall att avtalet inte skulle ha haft någon punkt 16.4. ÅLR hänvisar till en artikel av Olli Norros, men i artikeln konstaterar Norros emellertid att rätten att kräva naturaprestation är utgångspunkten i avtalsförhållanden. Undantag från borgenärens rätt att kräva naturaprestation kan uppkomma då avtalets fullgörande skulle vara omöjligt eller kräva orimliga satsningar för gäldenären.

Det förblir oklart hur ÅLR motiverar att konsortiet inte skulle ha haft rätt att kräva naturaprestation. ÅLR hänvisar till att fullgörelsen av avtalet skulle ha krävt en betydande ekonomisk satsning av ÅLR, men de stora ekonomiska satsningar som avtalet skulle ha krävt av ÅLR har ÅLR hela tiden varit medveten om. Det inte frågan om orimliga satsningar utan helt vanliga satsningar som en dylik upphandling av färjetrafik i skärgården förutsätter. De stora ekonomiska satsningarna skulle således inte ha utgjort en grund för ÅLR för att undgå naturaprestation. Tillämpningen och tolkningen av avtalet måste vara och är densamma oberoende av om uppsägningen skulle ha skett den 21 januari 2020 eller t.ex. 10 år efter avtalets ingående. 10 år efter avtalets ingående skulle ÅLR redan ha investerat i den behövliga infrastrukturen. Avtalets punkt 16.4 ("ej beviljas medel") skulle även då - precis som den 21 januari 2020 - möjliggöra att ÅLR frigör sig från avtalet genom att ersätta konsortiets kostnader och uteblivna vinst. Avtalets tolkning kan inte vara beroende av vid vilken tidpunkt ÅLR väljer att säga upp avtalet.

ÅLR kan knappast trovärdigt påstå att det för ÅLR har varit fullständigt klart att konsortiet inte skulle ha kunnat kräva fullgörelse. En uppsägning i en sådan situation (avsaknad av punkt 16.4 i avtalet) skulle åtminstone ha lett till att parterna hamnat i en tvist med en osäker utgång. Avtalets punkt 16.4 har tagits in i avtalet för att undvika osäkra tvister om naturaprestation och för att se till att kommande regeringar inte bakbinds i avtalet. Detta har varit möjligt gentemot att ersätta konsortiet för att avtalet upphör att gälla.

ÅLR:s påstående om att punkt 16.4 i avtalet skulle sakna relevans om avtalet läses så som konsortiet framför är inte baserat på gällande finsk lag.

Avtalsstridig uppsägning

ÅLR har i sin uppsägning hänvisat till punkt 16.4 i avtalet. ÅLR har emellertid inte hänvisat till ett existerande beslut av lagtinget utan till ett beslut som (eventuellt) kommer att fattas i framtiden. Konsortiet anser att ÅLR inte kan åberopa lagtingets framtida beslut som grund för en uppsägning enligt sagda avtalspunkt. Lagtinget har beviljat och fortfarande beviljar medel för färjelinjen och därmed är ÅLR:s uppsägning även på denna grund är i strid med avtalets punkt 16.4.

Konsortiets talan grundar sig i första hand på att ÅLR inte har haft rätt att säga upp avtalet med hänvisning till avtalets punkt 16.4. Enligt konsortiet är det ostridigt att om uppsägningen av avtalet är ett avtalsbrott har det rätt till ersättning för kostnader och utebliven vinst.

Den relevanta avtalspunkten lyder att "Beställaren har rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan, om upphandlingsbeslutet upphävs av domstol eller om Beställaren ej beviljas medel av Lagtinget för verksamheten på färjelinjen. Entreprenören har om upphandlingsbeslutet eller detta avtal upphävs av domstol ingen rätt att erhålla någon ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla".

Avtalets punkt 16.4 stipulerar att uppsägningsrätten avser situationer då ÅLR "ej beviljas medel". Begreppet "ej beviljas" är skrivet i tempusformen presens som anger samtidighet. Ordalydelsen innebär att ett beslut om att inte bevilja medel för verksamheten på färjelinjen måste vara fattat av lagtinget före ÅLR har rätt att säga upp avtalet. Avtalspunkten har inte givit ÅLR en rätt att säga upp avtalet förrän ett beslut om att inte bevilja medel har fattats av lagtinget. Avtalets ordalydelse innebär att ÅLR enbart har uppsägningsrätt om beställaren (ÅLR) inte beviljas medel av lagtinget.

ÅLR medger att lagtinget inte har gjort något beslut om att inte bevilja medel för verksamheten på färjelinjen samt att uppsägningen inte har grundats på att lagtinget inte beviljat medel. Trots detta påstår ÅLR att den har haft en avtalsenlig rätt att säga upp avtalet genom att åberopa

punkt 16.4 eftersom uppsägningen de facto leder till att lagtinget inte längre kan bevilja medel för färjelinjen eftersom inget avtal längre existerar. Enligt ÅLR avser stycket en förtida uppsägning med hänsyn till en omständighet som inte beror på konsortiet och som ÅLR kan göra gällande att är verklig, det vill säga medel kommer de facto inte att beviljas för verksamheten. Argumentet är konstgjort och överensstämmer inte med vad som avtalats. Det är inte trovärdigt att ÅLR skulle ha formulerat avtalstexten på detta sätt om avsikten har varit som ÅLR nu påstår utan texten borde ha formulerats sålunda att uppsägningsrätt förelåg om att om det var sannolikt eller säkert att medel inte kommer att beviljas. Avtalstexten i punkt 16.4 innehåller ingen hänvisning till dylika sannolika eller kommande händelser.

ÅLR:s ståndpunkt skulle även innebära att den när som helst skulle ha haft rätt att säga upp avtalet eftersom uppsägningen automatiskt leder till att inga medel kan beviljas av lagtinget. Om detta skulle vara korrekt hade det inte varit nödvändigt med en hänvisning till lagtinget utan ÅLR alltid ha rätt att säga upp avtalet genom att hänvisa till att ÅLR inte kommer att föreslå budgetmedel.

Parterna har inte avtalat om att ÅLR kan frånträda sina avtalsenliga förpliktelser genom att själv skapa en situation där ÅLR anser att medel inte kommer att beviljas eller på annat sätt säga upp avtalet innan ett beslut från lagtinget är fattat. All annan tolkning är missvisande samt direkt i strid med avtalets ordalydelse, innehåll och parternas avsikt samt all logik med ett avtal på viss tid som kräver betydande investeringar. All annan tolkning är också i strid med ÅLR:s faktiska agerande i t.ex. december 2019 och januari 2020.

ÅLR:s argument om att lagtinget inte gör beslut om att inte bevilja medel är missvisande. ÅLR ger förslag till budgeten som lagtinget sedan godkänner helt eller delvis, förkastar eller gör tillägg i. Om medel inte beviljats i budgeten har ett beslut om att inte bevilja medel antagits. Inte ens enligt ÅLR:s felaktiga tolkning av avtalet uppfylls kravet efter lagtinget fortfarande beviljar medel för färjelinjen. Färjelinjen innebär inte bara verksamheten enligt avtalet utan all färjetrafik på Föglölinjen. Avtalets 16.4 har intagits för den händelse att lagtinget helt och hållet väljer att upphöra med ifrågavarande färjelinje till Föglö. Parterna är ense om att syftet varit att inte bakbinda kommande regeringar, eller rätteligen lagting. ÅLR påstår däremot felaktigt att innebörden av punkt 16.4 skulle vara den att ÅLR kan säga upp avtalet trots att lagtinget beviljar medel för verksamheten på färjelinjen, vilket lagtinget såklart gör eftersom det trafikerar en färja på ifrågavarande färjelinje till Föglö dagligen. ÅLR:s ståndpunkt om att begreppet verksamheten på färjelinjen enbart innebär färjetrafik enligt avtalet är inkorrekt. Infrastrukturavdelningen på ÅLR har uppfattat avtalets innehåll precis på samma sätt som konsortiet, vilket framgår av konsekvensbedömningen daterad 26.9.2019. ÅLR har själv hänvisat till konsekvensbedömningen i sitt pressmeddelande av samma datum, vari anges att ifall ÅLR säger

upp avtalet, kan lagtinget svårligen i budget 2022 bevilja medel för trafiken. Om verksamheten beviljas medel skulle det kunna innebära att avtalet sagts upp på felaktig grund.

Det sätt som ordet färjelinje har använts i punkt 5 gällande turlistan ger inte vägledning för vad ordet avser i punkt 16.4 i samband med ordet "verksamhet", eftersom punkterna reglerar två totalt olika frågeställningar och inte har något samband. Då det hänvisas till något så konkret som en turlista är det naturligt att det just hänvisas till en "karta enligt färjelinjen".

ÅLR använde inte själv ordet färjelinje i sitt meddelande om uppsägning utan skrev istället att avtalet sägs upp med omedelbar verkan då det står klart att Ålands lagting inte kommer att bevilja medel för verksamheten enligt avtalet. ÅLR:s ordval visar att den ansåg att medel inte kommer att beviljas för verksamheten enligt avtalet. Ifall ÅLR skulle ha ansett att medel för färjelinjen inte beviljas, skulle ÅLR säkerligen ha skrivit så i uppsägningsmeddelandet.

ÅLR har inte agerat enligt lojalitetsprincipen. ÅLR har enbart genom att säga upp avtalet 21.1.2020 begränsat beloppet av sin egen skadeståndsskyldighet jämfört med vad skadeståndsskyldigheten skulle ha varit om uppsägningen skulle ha skett senare. ÅLR hade inte endast två utan givetvis tre alternativ, av vilka ett var att inte säga upp avtalet överhuvudtaget. Konsortiet har agerat enligt lojalitetsprincipen genom att meddela att skadan kommer att bli större om uppsägning sker först efter 21.1.2020.

ÅLR kan i vilket fall som helst inte genom hänvisning till lojalitetsprincipen ändra innehållet i avtalet och således inte heller på det faktum att uppsägningen av avtalet saknade grund.

En motsatt tolkning skulle leda till att ÅLR i praktiken när som helst skulle ha haft rätt att hänvisa till ett (eventuellt) framtida beslut av lagtinget utan att konsortiet skulle ha haft möjlighet att kräva att ÅLR fullgör avtalet, vilket parterna inte har avtalat om.

Såvida parternas avsikt hade varit att ÅLR har rätt att säga upp avtalet med hänvisning till framtida beslut av lagtinget skulle - och borde - en sådan uttryck bestämmelse ha inkluderats i avtalet.

Avtalsvillkor skall läsas så att de har en logisk och konsekvent innebörd i avtalet. I avtalets punkt 16.4 räknas upp två grunder med stöd av vilka ÅLR har rätt att säga upp avtalet, nämligen "om upphandlingsbeslutet upphävs av domstol" och "om Beställaren ej beviljas medel av Lagtinget för verksamhet på färjelinjen". Båda satserna är skrivna i samma tempus i passiv, vilket innebär att de också skall läsas enhetligt. ÅLR:s tolkning av begreppet "ej beviljas" skulle emellertid innebära att även den andra uppsägningsgrunden skall läsas på samma sätt, det vill säga att ÅLR

skulle ha haft rätt att säga upp avtalet om det står klart att att upphandlingsbeslutet kommer att upphävas av en domstol, vilket givetvis inte är fallet. Förutsättningen för att säga upp avtalet på denna grund har varit att det finns ett domstolsbeslut där upphandlingsbeslutet upphävs. På exakt samma sätt krävs det ett beslut från lagtinget att inte bevilja medel för den andra grunden.

I tolkningen av avtalets punkt 16.4 ska även det sätt som ÅLR valt att formulera de övriga punkterna beaktas. Till skillnad från ordalydelsen i och meningen med punkt 16.4 omfattar nämligen flera andra underpunkter i punkt 16 kommande händelser.

Punkt 16.1 anger att bägge parter har rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan, ifall den andra parten på ett väsentligt sätt har brutit mot sina förpliktelser eller det är uppenbart att ett väsentligt kontraktsbrott kommer att inträffa. Om kontraktsbrottet kan rättas till, får en part säga upp avtalet endast när brottet är återkommande eller när den part som gjort sig skyldig till kontraktsbrottet inte rättat till brottet inom avtalad tid eller skälig tid efter det att den andra parten meddelat kontraktsbrottet skriftligen. Som väsentligt kontraktsbrott avses bland annat att Entreprenören inte trafikerar mellan Svinö färjhamn och Mellanholm färjhamn under en tidsperiod överstigande tio (10) dagar. Som väsentligt kontraktsbrott avses även om någondera part, trots ett skriftligt meddelande från den andra parten, inte erlagt betalning för en klar och ostridig faktura senast sextio (60) dagar räknat från förfallodagen.

Punkt 16.3 anger att Beställaren har rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan, om Entreprenörens ekonomiska eller andra omständigheter har förändrats så väsentligt att det är sannolikt att Entreprenören inte kommer att kunna fullgöra sina förpliktelser. Innan Beställaren säger upp avtalet är denne dock skyldig att underrätta Entreprenören om att avtalet kan komma att sägas upp ifall Entreprenören inte inom en skälig tid visar att denne kan fullfölja avtalet.

Det är således klart att ordalydelsen i avtalets punkt 16.4 inte kan läsas såsom ÅLR försöker göra och parternas avsikt har inte varit att möjliggöra en uppsägning av avtalet när "det står klart att medel inte kommer att beviljas" eller någon annan eventuell framtida händelse. Ifall ÅLR:s syfte och vilja skulle ha varit att innehållet i avtalet skulle ha varit det som ÅLR nu påstår, borde ÅLR ha skrivit in det i avtalet. ÅLR:s uppsägning saknar således stöd i avtalet och uppsägningen utgör ett avtalsbrott.

Avtalets punkt 16.4 saknar en hänvisning till framtida händelser. Även jämförelsen av två styckena visar att parterna inte har avtalat att ÅLR har rätt att åberopa (ens klara eller högst sannolika) framtida beslut av lagtinget som stöd för en uppsägning enligt den nu åberopade avtalspunkten.

Avtalets ordalydelse är fullkomligt entydig vad gäller ÅLR:s rätt att säga upp avtalet med hänvisning till den påtalade grunden. Det är även på så sätt konsortiet har uppfattat och har haft rätt att uppfatta avtalets innehåll.

Lagtinget inte har beslutat att inte bevilja medel för verksamheten på färjelinjen före uppsägningen. ÅLR har inte heller påstått detta. Konsortiet anser att ÅLR inte har haft rätt att säga upp avtalet med hänvisning till ett kommande beslut av lagtinget. Konsortiet anser därmed att uppsägningen inte har haft stöd i avtalet och att den således har varit avtalsstridig och obefogad.

Vid avtalsbrott tillämpas exculpationsansvar. Konsortiet har åberopat såsom en av sina två grunder att ÅLR har gjort sig skyldig till avtalsbrott, vilket enligt finsk lag medför att vårdslöshet hos ÅLR presumeras. Käranden i en tvist om avtalsbrott behöver således inte explicit åberopa vårdslöshet. För att undvika eventuella oklarheter för ÅLR, åberopar konsortiet uttryckligen det att ÅLR har agerat åtminstone vårdslöst. Finsk rätt är tillämplig på avtalet varför rättsfallet NJA inte är tillämpligt.

Exculpationsansvar betyder att vållande av skada presumeras endast på grund av att en felaktig prestation finns i samband med avtalet. Exculpationsansvaret innebär en omvänd bevisbörda som medför att den skadelidande enbart behöver visa att gäldenären inte har följt avtalet och att detta har förorsakat en skada. Den skadelidande behöver däremot inte visa att något vållande i sig har funnits hos den andra parten. Den som presumeras ha varit vållande har bevisbördan om att denne inte har varit oaktsam. Det bör även påpekas att exculperingsströskeln är väldigt hög och kan i praktiken uppnås enbart om gäldenären visar att avtalsbrottet inte beror på en omständighet inom gäldenärens ansvarssfär. Tröskeln är ännu högre då den brytande avtalsparten är ett offentligt samfund.

ÅLR hävdar i svaromålet att den inte har varit oaktsam och motiverar sin ståndpunkt med att uppsägningen skedde i syfte att minimera kostnaderna och i enlighet med konsortiets anmaning.

Oaktsamhetsbedömningen riktar sig mot den avtalsförpliktelse som en gäldenär i ett avtalsförhållande har brutit mot, vilket nu är uppsägningen av avtalet i strid med dess villkor. De omständigheter som ÅLR hänvisar till har således ingen relevans för bedömningen av ÅLR:s oaktsamhet. Det saknar relevans i detta mål att Ålands lagting har fattat beslut om budgeten för år 2022 i december 2021. Det är självklart att det inte anslagits budgetmedel då Avtalet har uppsagts. Det är dessutom inte relevant hur budgeten för år 2022 ser ut då vållandet riktar sig mot avtalsbrottet.

ÅLR:s agerande handlar om att minimera sin egen skada och således

inte om något lojalt beteende gentemot konsortiet. Den "anmaning" som ÅLR hänvisar till har handlat om att konsortiet behöver klart besked om hur ÅLR kommer att göra. Annars har ju konsortiet inte haft någon annan möjlighet än att fullt ut förbereda sig för avtalsenlig verksamhet på färjelinjen, vid hot om avtalsbrott. Det har således inte varit en uppmaning att ÅLR skall säga upp avtalet. I vilket fall som helst har inte heller anmaningen någon relevans för oaktsamhetsbedömningen.

ÅLR har inte heller handlat enligt lojalitetsplikten. Det har konsortiet. ÅLR kan således undgå ansvar för konsortiets första grund och enbart för denna grund bara genom att visa att avtalsbrottet har skett trots att ÅLR har agerat aktsamt och varsamt. Konsortiet noterar att ÅLR inte ens har påstått att uppsägningen skulle ha förorsakats av en omständighet utanför ÅLR:s kontrollsfär. ÅLR gjort ett medvetet och avsiktligt beslut att säga upp avtalet och således är det klart att den oaktsamhet som förutsätts för ansvarsgrunden föreligger, se Olli Norros.

Avtalet är ett privaträttsligt avtal som ÅLR har ingått. ÅLR är i egenskap av Ålands högsta verkställande myndighet en offentlig aktör som konsortiet har uppfattat som en pålitlig och trovärdig avtalspart. Politisk debatt, i det här fallet gällande hela korttruttsprojektet, skall särskiljas från privaträttsliga avtal. Det är inte möjligt för en avtalspart att ensidigt ändra på innehållet i ett ingånget avtal enligt vad som passar denne bäst vid respektive tidpunkt. Konsortiet hänvisar vad gäller tilliten och tillitsskyddet bl.a. till högsta domstolens avgöranden HD 1999:32 och HD 1999:33.

ÅLR har i svaromålet medgivit att orsaken till att avtalspunkten 16.4 tagits in i avtalet är att avtalet annars skulle ha bakbundit kommande landskapsregeringar, eller rätteligen kommande lagting. Avtalets punkt 16.4 har möjliggjort att ÅLR, efter beslut av lagtinget, frigör sig från avtalet och gentemot ersättning för att avtalet upphör att gälla det till säga gentemot ersättning för entreprenörens kostnader och uteblivna vinst.

ÅLR:s argumentation att debatten kring korttruttsprojektet skulle ha visat att förutsättningarna för avtalets vidare fortgång har ifrågasätts i ett tidigt skede är otydlig. Varför har ÅLR då överhuvudtaget har ingått ett privaträttsligt avtal. Att godta ÅLR:s argument skulle även innebära att konsortiet hade kunnat låta bli att agera enligt avtalet utan konsekvenser genom att hänvisa till den politiska oklarheten om vad kommande landskapsregering eller lagting beslutar, vilket givetvis inte är fallet.

Parterna har i avtalets punkt 16.6 avtalat om en tidsbunden ångerrätt som har möjliggjort att ÅLR ångrar avtalet genom att ersätta konsortiets kostnader. Avtalspunkten 16.4 medför inte en ångerrätt utan en möjlighet för ÅLR att frigöra sig från avtalet när som helst under avtalsperioden genom att ersätta konsortiet för att avtalet upphör att gälla (kostnader och utebliven vinst).

Konsortiets e-post 16.1.2020 gällde det skadeståndskrav som senare skulle riktas mot ÅLR. Konsortiets meddelande avsåg därmed att begränsa ÅLR:s skada. Ifall ÅLR skulle ha sagt upp avtalet senare, skulle ÅLR:s ersättningsansvar ha varit högre. Genom att säga upp avtalet 21.1.2020 begränsade ÅLR således beloppet på sin egen skadeståndsskyldighet. Detta har ingenting med lojalitetsplikten att göra. Det var konsortiet och inte ÅLR som agerade enligt lojalitetsplikten.

ÅLR lät göra en konsekvensbedömning, vars innehåll var att ÅLR saknade grund att säga upp avtalet och att en eventuell uppsägning skulle föranleda ansvar för bland annat för konsortiets förlorade vinst, vilket framgår bland annat från Nya Ålands artikel 27.9.2019, konsekvensbedömningen 26.9.2019 och pressmeddelandet 26.9.2019.

Ersättning för ogrundad uppsägning

Den avtalsstridiga uppsägningen är ett avtalsbrott som även föranleder ersättningsansvar för ÅLR gentemot konsortiet. I målet kommer det att visas att även regeringen som ingick avtalet har uppfattat avtalet precis som konsortiet, det vill säga att konsortiet har rätt till ersättning för utebliven vinst även om förutsättningarna för en uppsägning enligt avtalets punkt 16.4 vore för handen.

Ersättningen för avtalsbrott skall försätta den lidande parten i samma situation som om avtalet fullgjorts på korrekt sätt. Det ersättningsbara beloppet skall innefatta:

- i. de kostnader som parten har haft p.g.a. avtalsbrottet och
- ii. ersättning för den vinst som parten skulle ha fått genom ett fullgjort avtal.

Det här är en vedertagen avtalsrättslig regel som har fastställts i såväl rättslitteratur såsom i -praxis, se Lars-Erik Taxell.

ÅLR är således skyldig att erlagga ersättning åt konsortiet till ett belopp som försätter konsortiet i samma ekonomiska situation som om avtalet fullgjorts på korrekt sätt.

Ersättning för uppsägning enligt punkt 16.4

Såvida tingsrätten trots allt skulle anse att ÅLR har haft rätt att säga upp avtalet enligt punkt 16.4 är konsortiet likväl berättigat till ersättning för uppsägningen enligt avtalet.

ÅLR är skyldig att till konsortiet utge ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla även om uppsägningen skulle anses ha skett i enlighet med avtalet. Det sagda gäller oberoende av om tingsrätten skulle anse att lagtinget skulle ha gjort ett beslut om att inte bevilja medel till färjelinjen före avtalets uppsägning eller om tingsrätten skulle anse att ÅLR skulle ha haft rätt att säga upp avtalet genom att åberopa ett framtida beslut av lagtinget. Ersättningen omfattar konsortiets kostnader och ersättning för konsortiets vinst vid fullgjort avtal.

Ersättningskyldigheten framgår ur punkt 16.4 som uttryckligen fastställer att " Entreprenören har om upphandlingsbeslutet eller detta avtal upphävs av domstol ingen rätt att erhålla någon ersättning med anledning av att avtalet upphör gälla"

I motsats till vad som överenskommits ifall avtalet upphör att gälla till följd av att en domstol häver upphandlingsbeslutet eller avtalet, stipulerar avtalet däremot inte att konsortiet inte har rätt till ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla när ÅLR (beställare) säger upp avtalet för att denne ej beviljas medel av lagtinget för verksamheten på färjelinjen. Härav följer att konsortiet är berättigad till ersättning eftersom ÅLR sagt upp avtalet på den sistnämnda grunden.

I fråga om en upphävning av upphandlingsbeslutet eller avtalet är det befogat att ingen ersättning utgår med anledning av att avtalet upphör förtida att gälla. Det finns dock ingen orsak till att ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla inte skulle utgå om beställaren ej beviljas medel av lagtinget av politiska orsaker eller andra orsaker utanför avtalsparternas kontroll. Följaktligen är avtalets innehåll också helt logiskt.

Beställarens rätt att säga upp avtalet under avtalsperioden enligt punkt 16.4 är en kraftig inskränkning i huvudregeln att avtal skall hållas och särskilt att tidsbundna avtal inte kan sägas upp under avtalsperioden. Avtalets totala värde har varit över 70 miljoner euro och avtalsperioden har varit 15 år. Utan den nu aktuella punkten i avtalet skulle ÅLR ha varit tvungen att i 15 år fortsätta köpa och betala över 70 miljoner euro för färjetrafik som lagtinget inte längre skulle ha velat finansiera. Vidare skulle ÅLR ha varit tvungen att investera ca 26,5 miljoner euro i hamninfrastrukturen. Avtalspunkten ger ÅLR möjlighet att under avtalsperioden frigöra sig från avtalet, om lagtinget inte längre beviljar medel för färjningen, gentemot ersättning för entreprenörens kostnader och utebliven vinst. I praktiken innebär detta att ÅLR som beställare, genom att erlægga ersättning för entreprenörens kostnader och utebliven vinst (i detta fall ca 10 miljoner euro), har haft möjlighet att undgå en betalning av en betydligt större summa (i detta fall ca 100 miljoner euro) och även till andra delar frigöra sig från sina förpliktelser enligt avtalet. Även på denna grund är innehållet i avtalet logiskt. Även den gamla regeringen har uppfattat ordet färjelinje på samma sätt.

Parterna har inte avtalat att ÅLR på den nu åberopade grunden har rätt att, när som helst under hela femtonåriga avtalsperioden, säga upp avtalet utan skyldighet att erlægga ersättning för att avtalet upphör att gälla. Parterna har tvärtom avtalat om en rätt till ersättning. Om parternas avsikt skulle ha varit att konsortiet inte skulle ha rätt till ersättning skulle exempelvis den sista meningen ha formulerats att lyda "Entreprenören har om uppsägning sker enligt denna punkt inte rätt till någon ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla".

Parterna har nu uttryckligen avtalat om när rätt till ersättning är utesluten, vilket samtidigt betyder att konsortiet har rätt till ersättning i andra fall. Konsortiet skulle inte ha ingått ett avtal med ett sådant innehåll som skulle lämna det utan ersättning ifall lagtingets åsikt ändras. Även i detta hänseende hänvisar konsortiet till att avtalet är uppgjort av ÅLR.

Konsortiets ståndpunkt stöds ytterligare av vad som i övrigt stipuleras i avtalet och särskilt dess punkt 16 rubricerad förtida uppsägning och ångerrätt.

Bägge parter har såsom ovan framgått enligt punkt 16.1 har rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan ifall den andra parten på ett väsentligt sätt har brutit mot sina förpliktelser eller det är uppenbart att ett väsentligt kontraktsbrott kommer att inträffa. Stycket motsvarar en normal hävningsklausul. Uppsägning (rättare sagt hävning) enligt detta stycke förutsätter ett väsentligt avtalsbrott vilket motsvarar allmänna avtalsrättsliga principer och vedertagen praxis för hävning. Det är således motiverat att ingen ersättning utgår.

Beställaren har enligt punkt 16.2 rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan, ifall Entreprenören uppfyller någon av de uteslutningsgrunder som finns uppräknade i 80 § och 81 § i lagen om offentlig upphandling (FFS 139712016). Ifall avtalet sägs upp har Entreprenören rätt att få full betalning för utförda tjänster. Entreprenören har däremot ingen rätt att erhålla någon annan ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla.

Avtalspunkten hänför sig till en situation som liknar entreprenörens avtalsbrott (uteslutningsgrunder) men till skillnad från punkt 1 saknas väsentlighetskravet. Stycket stipulerar uttryckligen att entreprenören är berättigad till betalning för redan utförda tjänster. Vidare fastställs att entreprenören inte har rätt till (någon annan) ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla. Eftersom avtalspunkten avser uteslutningsgrunder som kan likställas med entreprenörens avtalsbrott är det motiverat att entreprenören inte har rätt till annan ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla. Detta har uttryckligen skrivits in i avtalet till skillnad från ordalydelsen i punkt 16.4 ifall avtalet uppsägs p.g.a. att lagtinget inte beviljar medel.

Beställaren har enligt punkt 16.3 rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan, om Entreprenörens ekonomiska eller andra omständigheter har förändrats så väsentligt att det är sannolikt att Entreprenören inte kommer att kunna fullgöra sina förpliktelser. Innan Beställaren säger upp avtalet är denne dock skyldig att underrätta Entreprenören om att avtalet kan komma att sågas upp ifall Entreprenören inte inom en skälig tid visar att denne kan fullfölja avtalet.

Förutom att avtalspunkten innehåller en hänvisning till kommande händelser avser även den en situation som kan likställas med entreprenörens avtalsbrott.

Beställaren har enligt punkt 16.5 rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan, vid en totalförlust. Entreprenören har i så fall ingen rätt att erhålla någon ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla.

Med totalförlust avses enligt konsortiet en situation där fartyget går helt och hållet förlorat. Även om en totalförlust är en händelse som tillhör konsortiets ansvarssfär har parterna uttryckligen avtalat om att ingen ersättning utgår till entreprenören.

Punkt 16.6 innehåller en ångerrätt som ÅLR har kunnat åberopa under veckorna 32-44 om inte vägplanen för västra Föglö vinner laga kraft.

Beställaren har enligt stycket rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan enligt följande: Entreprenadens förverkligande är, trots undertecknat avtal, beroende av att en vägplan för västra Föglö vinner laga kraft och avtalstecknande sker därför med ett förbehåll. Upphandlande enheten har under veckorna 32-44 en ångerrätt och kan inom den tiden skriftligen meddela att avtalet sägs upp med omedelbar verkan ifall inte vägplanen vunnit laga kraft. Entreprenören kan under tiden utföra förberedande arbeten rörande entreprenaden och ifall Beställaren häver avtalet ersätts Entreprenören för verifierat nedlagt arbete, dock högst med etthundrafemtio tusen (150 000) euro per kalendermånad. Sådan ersättning kan således totalt uppgå till högst fyrahundrafemtio tusen (450 000) euro. Entreprenören ska i samband med avtalstecknande presentera en månadsvis plan för vilka arbeten som kommer att utföras under tidsperioden och kostnader som uppstår genom det arbetet.

Punkten liknar till sin natur ett förbehåll för ingående av avtal. Det är motiverat att ersättning enbart utgår för utlagda kostnader eftersom tidsperioden för användningen av ångerrätten är strikt begränsad till veckorna efter avtalets ingående.

Det är inte trovärdigt att parterna skulle ha avtalat om en ångerrätt med skyldighet för ÅLR att erlagga betalning för konsortiets kostnader, vilken ångerrätt ÅLR enbart har kunnat åberopa cirka nio veckor efter att avtalet ingicks, men att uppsägningsrätten enligt den nu åberopade punkten, som till sitt innehåll är tidsmässigt obegränsad, inte skulle medföra något ersättningsansvar. Konsortiet påpekar att ÅLR själv i upphandlingsföreskrifterna har förutsatt att färjan är nybyggd för linjen som elhybrid och ÅLR har således inte bara kunnat förutse utan också förutsatt att konsortiet gör märkbara investeringar för att uppfylla avtalet.

ÅLR är enligt avtalet skyldig att till konsortiet erlagga ersättning för att

avtalet upphör att gälla i förtid. Den i punkt 16.4 använda ordalydelsen "ersättning med anledning av att avtalet upphör gälla" hänvisar enligt sin ordalydelse till ersättning som erläggs för att avtalet upphör att gälla, d.v.s. den ersättning som försätter konsortiet i samma situation som om avtalet skulle ha gällt.

Ifall tingsrätten skulle anse att avtalet skall tolkas emot sin ordalydelse till fördel för uppgöraren och emot parternas avsikt så att ÅLR har rätt att när som helst utan ersättningsskyldighet säga upp avtalet med omedelbar verkan med hänvisning till ett beslut av lagtinget att inte bevilja medel, är en sådan tolkning inte enbart verklighetsfrämmande och överraskande, utan även uppenbart oskälig.

ÅLR medger i sitt svaromål att konsortiet vid en avtalsenlig uppsägning har rätt till någon form av ersättning för att avtalet har sagts upp av ÅLR med hänvisning till avtalets punkt 16.4. Konsortiet har enligt ÅLR rätt till ersättning enligt det negativa avtalsintresset utan att ÅLR har angivit vilken avtalsklausul eller juridisk norm den här rätten skulle grunda sig på. Enligt ÅLR innebär det negativa avtalsintresset att konsortiet skulle ha rätt till ersättning för de kostnader "man haft för avtalets uppfyllande fram till tidpunkten för uppsägningen" (och) att konsortiet kan "erhålla ersättning för de kostnader man haft för avtalets uppfyllande men vilka blivit onödiga" Det förblir således även oklart vad ÅLR egentligen anser vara ersättningen som konsortiet enligt ÅLR har rätt till. ÅLR:S ståndpunkt och medgivande betyder dock att även ÅLR anser att punkt 16.4 i avtalet ger konsortiet en rätt till ersättning vid en avtalsenlig uppsägning.

Konsortiets representanter (Mats Rosin, Finlands Färjetrafik och Tomas Lindqvist, Ansgar) har uppfattat innehållet i punkt 16.4 precis enligt dess ordalydelse, det vill säga att om ÅLR säger upp avtalet med stöd av den här punkten på grund av att lagtinget inte beviljar medel har konsortiet rätt till ersättning för att avtalet upphör att gälla, vilken ersättning omfattar extra kostnader och utebliven vinst.

ÅLR har hänvisat till minimumregeln och påstått att ingen ersättning för vinst utgår. Minimumregeln kan inte tillämpas såsom ÅLR påstår. Minimumregeln tillämpas främst i ensidiga förpliktelser och konsumentförhållanden och kan inte tillämpas i förevarande fall. Även om uppsägningen skulle uppfylla kravet i avtalets punkt 16.4 kan således inte minimumregeln leda till att ingen ersättning för utebliven vinst utgår.

Även en e contrario tolkning ger vid handen att entreprenören har rätt att erhålla ersättning om ÅLR säger upp avtalet på grund av att medel inte beviljas. Om parternas avsikt hade varit att entreprenören inte har rätt till ersättning borde punkten ha formulerats annorlunda. ÅLR har formulerat sig annorlunda i ett antal avtal tidigare, exempelvis i avtalet mellan Ansgar och ÅLR gällande trafiken mellan Kumlinge-Enklinge och

Asterholma-Lappo-Torsholma 2018-2019 samt i avtalet gällande trafiken mellan Svinö och Degerby år 2013. Såvida ÅLR:s avsikt var att entreprenörerna inte skulle erhålla någon ersättning vid uppsägning enligt punkt 16.4 borde ÅLR ha formulerat nu aktuellt avtal på liknande sätt. Valet att formulera sig annorlunda visar att ÅLR har avsett ett annat innehåll och att entreprenören därmed har rätt till ersättning.

Avtalets punkt 16.4 talar om "ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla". Det positiva avtalsintresset är just precis en ersättning för att avtalet upphör att gälla. Däremot avser ersättningen enligt det negativa avtalsintresset en ersättning som försätter avtalsparten i samma position som om avtalet aldrig hade ingåtts.

Även en jämförelse med de andra villkoren i avtalets punkt 16 som medger ersättning åt entreprenören visar att den omtalade ersättningen i punkt 16.4 avser det positiva avtalsintresset. Ifall parterna skulle ha avsett att konsortiet vid uppsägning enligt punkt 16.4 enbart har rätt till ersättning enligt det negativa avtalsintresset borde och skulle avtalstexten i punkt 16.4 ha formulerats på liknande sätt som avtalstexten för ångerrätten i punkt 16.6.

Förutom att ÅLRs ståndpunkt står i strid med avtalets ordalydelse och innehållet i de övriga styckena i punkt 16 är den inte heller logisk. ÅLR läser alltså ordalydelsen såsom att konsortiets ersättning skall försätta konsortiet i samma ekonomiska situation som om avtalet aldrig skulle ha ingåtts. Hade ÅLR valt att säga upp avtalet vid en senare tidpunkt skulle den här felaktiga tolkningen bland annat leda till att konsortiet skulle vara skyldig att återge den vinst som erhållits under den bedrivna verksamheten.

ÅLR påstår felaktigt att den i avtalets punkt 16.4 föreskrivna rätten skulle sakna betydelse när avtalet läses så som konsortiet anför. Om inte punkten hade intagits i avtalet hade konsortiet kunnat kräva att ÅLR fullgör avtalet under hela den kvarvarande avtalsperioden. Punkten har möjliggjort att ÅLR under avtalsperioden, om lagtinget inte längre beviljar medel, mot ersättning för entreprenörens kostnader och utebliven vinst, frigör sig från avtalet.

Vilket motiv ÅLR själv anser sig ha haft för att ta in den påtalade avtalspunkten i avtalet är irrelevant. Det väsentliga är vad parterna har avsett med avtalet, och om ingen gemensam partsvilja kan fastställas, vilken motiverad uppfattning den parten som inte har uppgjort avtalet, det vill säga konsortiet har fått och haft om avtalets innehåll.

En upphandlingsenhets skadeståndsansvar som grundar sig på lagen om offentlig upphandling och koncession kan inte begränsas i ett upphandlingsavtal. Orsaken till att den påtalade avtalsbestämmelsen har intagits i avtalet är således inte den som ÅLR har anfört i svaromålet. Det är däremot möjligt att begränsa det avtalsenliga

ansvaret som grundar sig på att upphandlingsbeslutet eller avtalet upphävs av domstol. Ansvarsbegränsningar i avtal som förklaras ogiltiga anses inte heller anses vara giltiga, vilket säkert är orsaken till att dylika bestämmelser enligt forskning (från år 2015) inte ofta används.

Ersättnings belopp Konsortiet är berättigat till ersättning för kostnader för avtalets upphörande och för utebliven vinst. Konsortiet har uppgjort noggranna uppställningar av hur ersättningsbeloppet har beräknats.

Konsortiet har i mötet mellan parterna 9.10.2020 i detalj presenterat beloppen och grunderna för dem. ÅLR har inte bett om att få tilläggsuppgifter.

Konsortiet bifogar verifikat över alla kostnader som krävts av ÅLR och en sammanställning av verifikaten samt den presentationen från mötet 9.10.2020. Av presentationen framgår hur konsortiets ersättningsanspråk är beräknat och vad det består av. I presentationen ingår bland annat:

- en utredning om de externa kostnaderna och de interna kostnaderna enligt uppdelning
- de externa kostnader som har förorsakats konsortiet vid avbeställning av hybridfärjan
- en detaljerad uträkning på den vinst som konsortiet har gått miste om som en följd av uppsägningen
- den i beräkningen använda diskonteringsräntan (1,0 %) och hur den fasta ersättningen per kalendermånad enligt avtalet och dess indexjustering har analyserats och beräknats
- en sammanställning av konsortiets anbudskalkyl och vilken vinst (resultat före skatt, EBT) avtalet skulle ha medfört och hur den är beräknad
- en jämförelse av vinstnivån mellan avtalet och annan jämförbar verksamhet, vilken visar att den beräknade vinsten från avtalet procentuellt är på en lägre nivå än annan jämförbar verksamhet. Konsortiets vinstberäkning är således konservativ.

Av det bifogade sakkunnigutlåtandet givet av revisionssamfundet Oy Tuokko Ltd framgår beräkningen av den uteblivna vinsten och den lönsamhetsnivå som konsortiets offert har byggt på. Ersättningskravet är beräknat enligt en lägre lönsamheten än på motsvarande linjer. Enligt sakkunnigutlåtandet är konsortiets beräkning av utebliven vinst noggrant gjord och den motsvarar konsortiets anbudskalkyl.

- kostnader Konsortiet har orsakats kostnader för avtalets upphörande till ett belopp av 517 581,32 euro i form av externa och interna kostnader. Kostnaderna består bland annat av de åtgärder som konsortiet har varit tvunget att vidta gentemot det polska varvet gällande den redan beställda färjan och kostnader relaterade till själva uppsägningen av avtalet.

Konsortiet har lagt fram verifikat för de enskilda utgiftsposterna och diverse annan utredning om de uppkomna kostnaderna.

ÅLR:s uppsägning av avtalet har förorsakat konsortiet kostnader både före och efter uppsägningen av avtalet. Kostnaderna är sådana kostnader som inte skulle ha uppkommit om ÅLR inte skulle ha sagt upp avtalet. ÅLR har inte påstått att kostnaderna ifråga skulle ha uppkommit även om ÅLR inte skulle ha sagt upp avtalet.

De externa kostnaderna har fakturerats och betalats av konsortiet och uppgår till sammanlagt 434 232,41 euro enligt följande:

- 26 468,09 euro för externa kostnader på grund av avtalets kommande uppsägning,
- 37 448,92 euro för kostnader tillhörande trafikavtalets upphörande, och
- 370 315,40 euro för kostnader tillhörande omförhandling av varvsavtalet.

Konsortiet har förorsakats advokat- och juristkostnader som en följd av uppsägningen till ett sammanlagt beloppet om 56 845,34 euro. Fakturorna (4 312 euro) från Neptun Juridica Oy innehåller specifikationer över vidtagna åtgärder, innefattande brevväxling till det polska varvet CRIST S.A. och omförhandling av varvsavtalet. Kostnaderna har således i sin helhet uppkommit av åtgärder med vilka konsortiet har minimerat ÅLR:s skadeståndsansvar. Fakturorna från HPP Asianajotoimisto Oy innehåller uppgift om att uppdraget som fakturan avser är "neuvonanto ja mahdollinen riita koskien lautaliikennesopimusta Svinö-Mellanholm". Fakturan från Bäck Advokatbyrå AB avser möte med ÅLR 10.1.2020 det vill säga för tiden efter uppsägningen. Konsortiet har erhållit de juridiska tjänster som fakturorna avser, betalat fakturorna och dessa tjänster har varit nödvändiga för att utreda ärendet.

ÅLR bestrider de kostnader som uppkommit efter avtalets uppsägning. Konsortiet har givetvis förorsakats kostnader både före och efter själva tidpunkten för uppsägningen. Gemensamt för alla dessa kostnader är att de inte skulle ha uppkommit om ÅLR inte skulle ha sagt upp avtalet. De yrkade logi- och resekostnaderna har uppkommit som följd av förhandlingar och åtgärder som har varit nödvändiga på grund av att ÅLR redan under vintern 2019-2020 inledde diskussioner om att träda ut ur avtalet.

Proformafakturan om totalt 370 315,40 euro från CRIST SA avser kostnader som har uppkommit av modifikationer av den ursprungliga skissen (outline) av färjan som ingick i avtalet. ÅLR bestrider inte att kostnaderna har uppkommit, men menar att fakturan eventuellt innehåller åtgärder som inte har varit nödvändiga. Detta stämmer inte. Kostnaderna skulle inte ha uppkommit om ÅLR inte skulle ha sagt upp avtalet.

Interna kostnader för förhandlingar, utredningar, resor och övrigt uppgår till 83 348,91 euro enligt följande:

- 69 349,25 euro för arbetstid, varav 10 731,43 euro för kostnader på grund av avtalets kommande uppsägning, 16 154,46 euro för kostnader tillhörande trafikavtalet och 42 463,37 euro för kostnader tillhörande varvsavtalet,
- 385,78 euro för interna resekostnader, hela beloppet för kostnader på grund av avtalets kommande uppsägning,
- 13 613,89 euro för andel av allmänna omkostnader, varav 1 047,22 euro för kostnader på grund av avtalets kommande uppsägning, 3 141,67 euro för kostnader tillhörande trafikavtalet och 9 425 euro för kostnader tillhörande varvsavtalet.

- utebliven vinst

Vinsten som konsortiet har gått miste om på grund av uppsägningen av avtalet om sammanlagt 10 027 591,17 euro är försiktigt och konservativt beräknad enligt den ursprungliga avtalsperioden på 180 månader och med en sammanlagd fakturering av ÅLR på 73 664 404,83 euro enligt indexjustering såsom överenskommit i avtalet.

Den uteblivna vinsten har beräknats enligt konsortiets resultat (EBT) efter den ersättning som konsortiet skulle ha erhållit med stöd av avtalet med avdrag för konsortiets samtliga kostnader som avtalet skulle ha medfört. Även avdrag i form av minskad ersättning på grund av dockningar (se avtalets punkt 6.2) och avdrag på den fasta ersättningen per månad vid inställd tur eller en tur som försenas med över 10 minuter (se avtalets punkt 11) har uppskattats och beaktats. Beloppet är diskonterat till nuvärde. Som diskonteringsränta har använts 1% p.a.

I resultatberäkningen har följande poster medtagits och beräknats:

- Anbudspris, biljettintäkter och avdrag från kontraktspriset
- Omsättning, energi, personalkostnader, underhåll och service samt övriga kostnader
- Operativa kostnader totalt
- Operativt bidrag, fasta kostnader, avskrivningar och räntekostnader
- EBT

Konsortiet har lagt fram en utförlig utredning och bevisning om sin uteblivna vinst. Det som ÅLR och Ernst & Young har anfört inte ger orsak för konsortiet att till någon del ändra på sitt yrkande. Konsortiets kalkyl är beräknad med 5 miljoner euros restvärde eftersom Avtalet gett en möjlighet för ÅLR att köpa fartyget för detta pris. Vid den händelse att ÅLR inte skulle ha löst in fartyget och Konsortiet skulle ha sålt färjan på annat håll, skulle Konsortiet ha erhållit en vinst utöver den uteblivna vinsten som nu har yrkats.

Dröjsmålsränta

Enligt räntelagen 7 § skall dröjsmålsränta på gäld som kräver särskild utredning för fastställande av belopp och grund betalas då 30 dagar förflutit från den dag då borgenären har framställt sitt krav samt lade fram sådan utredning angående ersättningens grund och belopp som

skäligen kan krävas.

Konsortiet har per e-post 14.9.2020 till ÅLR framställt krav på ersättning samt utredning för grund och belopp. Consortiet är således berättigat till dröjsmålsränta enligt räntelagen 4 § 1 mom. från och med 15.10.2020.

Rättegångskostnader Consortiets förlikningsförslag 10.11.2020 på 8 miljoner euro skall beaktas i bedömningen av parternas yrkanden om ersättning för rättegångskostnader. Consortiet hänvisar till rättsfallet HD 2008:52.

Ålands landskapsregerings svaromål och grunder

ÅLR motsätter sig käromålet i dess helhet.

Ansgar Ab:s och Finlands Färjetrafik Ab:s yrkande om fastställelse bestrids även på den grunden att det är för oprecist och oklart.

ÅLR yrkar att Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab solidariskt åläggs att ersätta dess rättegångskostnader med 165 589,51 euro jämte ränta enligt 4 § 1 mom. räntelagen räknat från det att en månad förflutit från tingsrättens avgörande.

Arvode yrkas för 447,75 timmar under tidsperioden 22.1.2020-6.5.2022 med en genomsnittlig timdebitering om cirka 242,29 euro, eller sammanlagt 108 485,35 euro. I rättegångskostnadsyrkandet ingår yrkande på ersättning för kostnader för Ernst & Youngs utlåtande, för översättningar, för rese- och logikostnader och för tolkning.

ÅLR bestrider konsortiets parts- och rättegångskostnader till både grund och belopp. Timantalet är för högt med beaktande av ärendets omfattning och art. Det har varit frågan om ren juridisk avtalstolkning med påföljande skadestandsfråga, varför högst 500 timmar att betraktas som skäligt.

Det yrkade genomsnittsarvode om 364 euro per timme är oskäligt. Härvid bör noteras att Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab har bytt ombud under ärendets gång. Finlands Färjetrafik Ab har tidigare representerats av Neptun Juridica Oy och HPP Asianajotoimisto Oy. Timarvode för Neptun Juridica Oy varit 280 euro per timme. Ansgar Ab har tidigare representerats av Advokatbyrå Bäck Ab till ett arvode om 220–230 euro per timme. Ett skäligt timarvode kan därmed inte överstiga 250 euro.

Övriga av motparten yrkade kostnader bestrids både till grund och belopp. Oy Tuokko Ltd:s kostnader har varit överdimensionerade med beaktande av utlåtandets omfattning och ytlighet och det faktum att Janne Elo uttalat sig i egenskap av revisor för Finlands Färjetrafik Ab och således kan antas ha en ingående förkunskap om bolaget, dess verksamhet och avtal.

ÅLR har framfört att konsortiets underlåtenhet att presentera underlag ska tas i beaktande till förmån för ÅLR vid fördelningen av rättegångskostnaderna oberoende av ärendets utgång i övrigt.

Grunder

Parterna, ÅLR å ena sidan och ett konsortium bestående av Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab å den andra, har 2.9.2019 ingått ett avtal för färjetrafik mellan Svinö och Mellanholm.

ÅLR har 21.1.2020 åberopande punkt 16.4 i avtalet, sagt upp detta med omedelbar verkan då det stått klart att Ålands lagting inte kommer att bevilja medel för den verksamhet som avtalet avser.

ÅLR:s uppsägning har haft uttryckligt stöd i avtalet och följer även avtalspartens lojalitetsplikt enligt avtalet. Uppsägningen har inte utgjort avtalsbrott och föranleder således som sådan inget ersättningsansvar gentemot Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab.

En nödvändig förutsättning för att ÅLR ska kunna åläggas ett ersättningsansvar för utebliven vinst till följd av ett påstått avtalsbrott är att ÅLR agerat oaktsamt eller vårdslöst. ÅLR har inte agerat oaktsamt vid uppsägningen av avtalet.

Även om uppsägningen inte skulle anses ha skett i enlighet med punkt 16.4 i avtalet, är ÅLR inte skadeståndsskyldigt med hänsyn till att den inte, med hänsyn till då föreliggande omständigheter, agerat oaktsamt vid uppsägningen av avtalet. När det hade stått klart för ÅLR att lagtinget inte skulle bevilja medel för färjelinjen hade ÅLR uppsagt avtalet. I och med att landskapsregeringen har samma sammansättning hösten 2021, som vid uppsägningstillfället, är det visat att ÅLR:s bedömning vid uppsägningstillfället var korrekt. Beslutet om uppsägning fattades bland annat i syfte att minimera kostnader och i enlighet med konsortiets anmaning. Det är konsortiet som har bevisbördan för att ÅLR har agerat oaktsamt i detta hänseende.

Konsortiets fastställelseyrkande tar inte hänsyn till vilken typ av ersättning som en påstådd ersättningsskyldighet per se skulle omfatta. Därav är yrkandet oprecist och oklart. Vidare kan även rättsskyddsintresset av yrkandet ifrågasättas mot bakgrund av konsortiets fullgörelsetalan.

De kostnader och den uteblivna vinst som konsortiet har yrkat ersättning för bestrids även såsom outredda, ostyrkta och obefogade. Konsortiets beräkningsmodell för utebliven vinst kan inte användas. Konsortiets beräkningsmodell beaktar inte alla relevanta omständigheter vid en skadeberäkning och fastställande av eventuell utebliven vinst, Finlands Färjetrafiks och Ansgars olika roller vid uppfyllandet av avtalet, samt heller inte omöjligheten att beakta en händelseutveckling mer än 15 år framåt i tiden.

Bakgrund

ÅLR bjöd 2.11.2018 in intresserade anbudsgivare att delta i en upphandling avseende bedrivande av färjetrafik med eget tonnage mellan Svinö färjhamn i Lumparlands kommun och Mellanholm färjhamn i Föglö kommun. Upphandlingen av färjetrafiken utgjorde en del av ett nytt korttruttsprojekt för skärgårdstrafiken i landskapet Åland, som även innefattade bl.a. ny bro i Föglö och anläggande av en ny hamn på Mellanholm i Föglö.

Ett utkast till avtalet, som upprättats av ÅLR:s tjänstemän, ingick i förfrågningsunderlaget för upphandlingen. Enligt upphandlingsföreskriften framgick, att anbudsgivare i sitt anbud skulle förklara sig beredda att ingå avtal i enlighet med utkastet (ska-krav). I upphandlingsföreskriften angavs även, att om anbudsgivare upplevde något krav i upphandlingsdokumentet som bland annat otydligt, orimligt eller onormalt kostnadskrävande, var det viktigt att kontakta den upphandlande enheten på ett så tidigt stadium som möjligt, så att missförstånd kan undvikas. Eventuella frågor skulle ställas senast 15.2.2019.

Inom anbudstiden erhöll ÅLR fyra anbud, som alla uppfyllde de i upphandlingen ställda kraven. Vid anbudsutvärderingen konstaterades, att konsortiets anbud hade det lägsta jämförelsetalet enligt värderingsmodellen. Skillnaden i förhållande till det näst billigaste anbudet var mycket knapp, och uppgick till endast 37 524 euro per år.

ÅLR beslöt 16.8.2019 att anta konsortiets anbud. Avtalet undertecknades 2.9.2019.

Vid tidpunkten för ÅLR:s beslut och avtalets undertecknande var lagtingets sammansättning med 30 ledamöter följande:

- liberalerna på Åland, sju ledamöter;
- Åländsk Center, sju ledamöter;
- Ålands Socialdemokrater, fem ledamöter
- Moderat Samling för Åland, fem ledamöter;
- Obunden Samling, två ledamöter;
- Ålands Framtid, två ledamöter;
- Åländsk Demokrati, en ledamot; och
- Partilös, en ledamot.

Lagtinget var valt för perioden 2015 - 2019. Vid samma tidpunkt bestod landskapsregeringen av sju ledamöter från följande partigrupper: Liberalerna på Åland, tre ledamöter; Ålands Socialdemokrater, två ledamöter och Moderat Samling för Åland, två ledamöter.

Lagtinget omfattade ett klämförslag i plenum 27.9.2019. Det oaktat har det varit upp till ÅLR att fatta beslut om den löpande förvaltningen och därmed även dess förhållning till och eventuella beslut i relation till avtalet. Eftersom ÅLR:s efterkommande agerande inte ledde till ett misstroende, kan det antas att den dåvarande ÅLR inte enbart på basen

av uppmaningen haft tillräckliga skäl att utgå från att medel inte skulle komma att beviljas för verksamheten. Det kan antas att den gamla landskapsregeringen inte heller hade en avtalsenlig grund till uppsägning. Huruvida den gamla landskapsregeringen hade grund för att säga upp avtalet eller inte under sin verksamhetsperiod är inte relevant, eftersom nu aktuell tvist gäller en uppsägning av avtalet efter valet hösten 2019, och den förändrade politiska maktbalans som härvid uppkom, samt den nya landskapsregering som sedermera tillträdde i december 2019. Den nya politiska sammansättningen kom även entydigt att påverka majoritetskonstellationerna för lagtingens beslut om bland annat kommande budgetar.

Den tidigare ÅLR:s uttalanden om risker förknippade med en uppsägning av avtalet saknar relevans i förhållande till den uppsägning som senare skedde 20.1.2020, och ska ses mot bakgrund av (i) att det då ännu inte stod klart att en lagtingsmajoritet inte skulle bevilja medel för den aktuella färjelinjen och (ii) sagda landskapsregerings politiska vilja att driva igenom korttruttsprojektet i enlighet med det avtal som ingåtts. Den tidigare ÅLR har inte tagit ställning till en eventuell uppsägningsåtgärd som skulle ske efter att majoritetskonstellationerna ändrats i och med ett kommande lagtingsval och efter att en ny landskapsregering - med andra stödpartier - tillträtt. Den nuvarande ÅLR:s uppfattning framgår av det som åberopats i målet till bestridande av konsortiets yrkanden.

En dryg månad efter det att avtalet undertecknades hölls 20.10.2019 val för att utse ett nytt lagting. Vid valet ändrades maktbalansen i lagtinget. De två största oppositionspartierna Åländsk Center och Obunden Samling utökade sina platser från sju till nio respektive från två till fyra. Valresultatet ledde till att ÅLR fick en ny sammansättning bestående av fyra ledamöter från Åländsk Center, två från Moderat Samling för Åland, en från Obunden Samling och en från Hållbart Initiativ. Denna nya landskapsregering tillträdde 10.12.2019.

Redan under valdebatten inför lagtingsvalet i oktober 2019 framgick att korttruttsprojektet saknade understöd hos bl.a. Åländsk Center och Obunden Samling.

Innan lagtingsvalet var frågan om korttruttsprojektets förverkligande föremål för politisk oenighet. Det kan exempelvis noteras att lagtinget vid plenum 27.9.2019, efter omröstning där 28 ledamöter var närvarande, antog en kläm som innebar att ÅLR uppmanades att omedelbart säga upp avtalet för färjetrafik mellan Svinö och Mellanholm.

Konsortiet kände redan innan valet i oktober 2019 till att frågan om korttruttsprojektets slutliga genomförande var förenat med stor osäkerhet beroende på utgången av valet.

Majoriteten i den landskapsregering som tillträdde efter valet i oktober

2019 var emot genomförandet av korttruttsprojektet på västra Föglö. I regeringsprogrammet anges bl.a. följande:

"Föregående landskapsregering lämnade över korttruttsprojektet på västra Föglö, vilket omfattar upphandlingen av en ny elhybridfärja mellan Svinö och Mellanholm på västra Föglö/.../Mot bakgrund av lagtingets uppmaning att häva upphandlingen av elhybridfärjan samt med beaktande av valresultatet förefaller korttrutten på västra Föglö inte ha ett parlamentariskt stöd/..."

ÅLR började i december 2019 att utreda möjligheterna för att i samförstånd med konsortiet få avtalet att upphöra i förtid. Diskussionerna som fördes mellan företrädare för parterna ledde inte till en överenskommelse. Vid kontakterna gjorde konsortiet klart för ÅLR att ett upphörande av avtalet senare än 21.1.2020 skulle riskera betydande merkostnader för konsortiet, vilka konsortiet uppgav att man skulle utkräva av ÅLR i form av ett skadeståndskrav. Den här informationen och då parterna inte kommit till en lösning i samförstånd föranledde ÅLR att 21.1.2020 ensidigt säga upp avtalet i enlighet med dess bestämmelser om "förtida uppsägning", i och med att det inte längre fanns stöd hos ÅLR och en majoritet i lagtinget för att finansiera och fullfölja korttruttsprojektet. ÅLR har, med beaktande av dessa omständigheter samt då det i december 2021 stått klart att stödet för landskapsregeringen kvarstår, inte agerat oaktsamt vid uppsägningen 21.1.2020.

Ur ÅLR:s beslut om uppsägning, tillika uppsägningsmeddelande, framgick den juridiska grunden för uppsägningen:

"Ålands landskapsregering säger härmed upp avtalet med omedelbar verkan då det står klart, att Ålands lagting inte kommer att bevilja medel för verksamheten enligt avtalet"

Konsortiet bekräftade 22.1.2020 mottagande av ÅLR:s uppsägningsmeddelande och meddelade att man skulle skrida till åtgärder för att begränsa sin skada, att man ansåg att uppsägningen av avtalet skett utan laga grund, samt att man avsåg att framställa skadeståndskrav. ÅLR besvarade konsortiets brev 24.1.2020 genom att bland annat konstatera att man ansett att "uppsägningen har skett i enlighet med punkt 16.4 i avtalet" och att uppsägningen var "en konsekvens av att medel inte kommer att beviljas för den verksamhet som avtalet avser". Konsortiet besvarade inte ÅLR:s bemötande.

Konsortiet framställde i ett brev 23.10.2020 krav på ersättning gentemot ÅLR.

I åtgärdsmotionen 2/2016-2017 inlämnad av Veronica Thörnroos m.fl. i april 2017 föreslås allmänt att landskapet skulle anskaffa ett miljösmart fartyg och motionen har inget att göra med korttruttsprojektet.

Juridisk bedömning

Uppsägningen har haft sin grund i avtalet.

Den fasta ersättningen enligt punkt 10.1 i avtalet för att trafikera mellan Svinö och Mellanholm är under perioden 1.4.2022-31.3.2023 euro 370 750 euro per kalendermånad exklusive mervärdesskatt.

Finansieringen av Landskapet Ålands verksamhet och regleringen av utgifterna för verksamheten sker årligen. Utgifterna för verksamheten måste tas in i och fastställas i landskapets budget. Lagtingsordningen för Åland (2011:97) 51 § och 53 § stadgar om Ålands budget, förslaget till denna och vad som ska ingå i denna.

Det är ÅLR som beslutar om förslaget till budget och vilka anslag som ska upptas i budgeten för hanteringen av landskapets utgifter från år till år. ÅLR ska senast den 1 november ska lämna ett förslag till nästa års budget till lagtinget. Lagtinget fattar beslut om budgeten i plenum, med majoritetsbeslut av de avgivna rösterna. Vid lika röstetal avgör talmannens röst.

Det var klart efter lagtingsvalet i oktober 2019, och med beaktande av den nya landskapsregering som tillträdde, att en majoritet av såväl lagtinget som ÅLR inte ville fullfölja avtalet. Det fanns därmed inte heller en majoritet för att genom budget bevilja medel för verksamheten.

Under punkt 16 i avtalet finns parternas överenskommelse om bland annat "förtida uppsägning", det vill säga en uppsägning som sker innan avtalet annars löper ut. I stycke 4 anges följaktligen att ÅLR har rätt att säga upp avtalet med omedelbar verkan om medel inte beviljas av lagtinget för den aktuella verksamheten. Med beaktande av den politiska debatten om kortruttsprojektet är det klart att förutsättningarna för avtalets vidare fortgång har ifrågasatts i ett tidigt skede. Det har därmed varit möjligt för konsortiet att förutse att punkt 16.4 i avtalet kunde komma att åberopas av ÅLR.

I avtalspunkten anges att Beställaren har rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan om upphandlingsbeslutet upphävs av domstol eller om Beställaren ej beviljas medel av Lagtinget för verksamheten på färjelinjen. Entreprenören har om upphandlingsbeslutet eller detta avtal upphävs av domstol ingen rätt att erhålla någon ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla.

Lagtinget kan inte fatta beslut om att inte bevilja medel för den aktuella verksamheten. Medel för verksamheten beviljas nämligen genom att anslag om detta upptas i lagtingets budget. Om anslag inte upptas i budgeten, har medel heller följaktligen inte beviljats för verksamheten. Det är ÅLR som avger förslag till budget. Således har ÅLR redan genom sitt beslut om att säga upp avtalet bekräftat att ÅLR ansett att ett sådant anslag inte kommer att ingå i lagtingets beslut om budget. Eftersom ÅLR måste åtnjuta lagtingets förtroende skulle ÅLR avsättas av en majoritet av lagtinget, om en sådan skulle finnas, som anser att medel ska

beviljas för verksamheten.

Eftersom majoriteten av den ÅLR som tillträdde i december 2019 inte stödde verksamheten enligt avtalet, samt kunde notera att medel för sådan verksamhet till följd av majoritetskonstellationen i lagtinget inte heller skulle komma att upptas i landskapets budget, hade ÅLR i januari 2020 två alternativ:

- (i) att förhålla sig helt passiv i förhållande till konsortiet för att sedermera, efter lagtingets beslut om budget i december 2021, säga upp avtalet med omedelbar verkan; eller
- (ii) att i enlighet med lojalitetsplikten under avtalet utan dröjsmål meddela konsortiet om en uppsägning när det står klart att en majoritet inom ÅLR inte stöder upptagande av medel för verksamheten på färjelinjen i kommande budget och då detta även gäller en majoritet av lagtinget.

I tillägg till alternativ (ii) kan noteras att konsortiet hade meddelat ÅLR att man önskade besked om förutsättningar fanns för avtalets fullgörande senast 21.1.2020 eftersom konsortiet, enligt egen uppgift, skulle åsamkas betydande merkostnader om det först därefter skulle välja att inte fullfölja sin beställning av det nya fartyg som var avsett att användas för verksamheten på färjelinjen.

Utgående från den nya situationen inledde ÅLR utredningar och förberedande åtgärder vad gällde alternativen i förhållande till konsortiet. Ett viktigt led i detta var att inleda förhandlingar med konsortiet angående avtalet. ÅLR utsåg en förhandlingsgrupp med uppdrag att söka en lösning i samförstånd med resultatet att den aktuella trafiken inte skulle inledas. Parterna höll ett möte i detta syfte 10.1.2020 i Åbo. Syftet med mötet var enligt ÅLR att förhandla för att komma överens om villkoren för ett ömsesidigt avslutande av avtalet och därmed undvika en juridisk och kostsam konflikt. Niklas Karlman inledde mötet med att redogöra för bakgrunden och hänvisade bland annat till skrivningar i regeringsprogrammet och ÅLR:s instruktion i ärendet att förhandla om villkor för avslut. Karlman önskade att innehållet i förhandlingarna skulle vara konfidentiella, vilken uppfattning motpartens Mats Rosin och Tomas Lindqvist delade. Parterna enades om att inte yppa något om innehållet i samtalen, men att det inte finns hinder att bekräfta att diskussioner ägt rum. Karlman meddelade att konsortiet senast från och med 10.1.2020 måste begränsa sin eventuella ekonomiska skada till följd av ett avslut av avtalet. Nödvändiga åtgärder ska vidtas så att inga extrakostnader kommer till som kan överföras på ÅLR. Motpartern bekräftade att man redan på basen av vad som tidigare varit känt vidtagit vissa åtgärder.

Utgående från parternas sekretessåtagande vid mötet diskuterades även möjligheterna att ersätta konsortiet i samband med en överenskommelse om ett förtida upphörande. Vid mötet redogjorde konsortiet således för bland annat sin påstådda ekonomiska skada till

följd av ett upphörande. Konsortiet lät också förstå att kostnaderna skulle stiga väsentligen om inte ÅLR utan dröjsmål skulle ta ställning till om man ville att avtalet skulle upphöra eller inte. ÅLR framförde att man ville undvika en konflikt och att man önskade uppnå en lösning i samförstånd. Det är korrekt att det från ÅLR:s sida i den löpande diskussionen framfördes att diskonteringseffekten vid en eventuell förlikningslösning borde beaktas eftersom konsortiets presentation av sin påstådda skada hade förbisett denna faktor. ÅLRs syfte med mötet var att utröna förutsättningarna för en förlikning. ÅLR förde ingen juridisk argumentation vid mötet utan ville endast utröna möjligheterna till överenskommelse.

Det blev under mötet klart för ÅLR:s representanter att en lösning i samförstånd svårligen skulle kunna uppnås. Konsortiet meddelade att man inte ville föra vidare förhandlingar innan ÅLR hade fattat beslut om man ville säga upp avtalet eller inte. Detta föranledde ÅLR att 21.1.2020 säga upp avtalet. Parterna har även efter uppsägningen förhandlat kring en förlikningslösning, men inte kunnat enas om en lösning.

ÅLR väljer att inte vidare redogöra för innehållet i parternas diskussioner, då det enligt dess uppfattning skulle strida mot mot parternas uttryckliga överenskommelse. En sådan överenskommelse om sekretess är sedvanlig i förlikningsdiskussioner och det ter sig synnerligen ovanligt att enskilda parter ensidigt bryter mot sådana överenskommelser.

I synnerhet beträffande avtal som är avsedda att gälla under en längre tid kan avtalsparterna anses ha en viss lojalitetsplikt i förhållande till varandra. Eftersom konsortiet ville ha besked om avtalets fortlevnad före 21.1.2020 ansåg ÅLR att man utgående från den avtalsrättsliga lojalitetsplikten hade en skyldighet att utan dröjsmål meddela konsortiet om uppsägning då det stod klart att budgetmedel inte skulle avsättas för verksamheten. Konsortiet har givits betydligt större möjligheter att anpassa sin verksamhet utgående från detta faktum, jämfört med en situation där avtalet skulle sagts upp i slutet av år 2021 efter att budgeten för år 2022 antagits av lagtinget. Genom att LR sagt upp avtalet utan dröjsmål när det stått klart att medel inte skulle komma att beviljas för verksamheten har Ansgar Ab:s och Finlands Färjetrafik Ab:s övriga icke-ersättningsgilla kostnader följaktligen kunnat begränsas.

För en tillämpning av stadgandet om rätt till förtida uppsägning enligt punkt 16.4, vid utebliven finansiering av verksamheten, är det ur ÅLRs synvinkel tillräckligt att ÅLR kan påvisa att förutsättningar inte längre fanns för att den kommande budgeten skulle komma att uppta anslag för verksamheten på färjelinjen. Med beaktande av ÅLR:s roll i budgetproceduren och då ÅLR måste åtnjuta lagtingets förtroende, visar redan ÅLR:s beslut om uppsägning med hänvisning till att medel inte kommer att beviljas för verksamheten, att sagda förutsättning enligt avtalet för uppsägning är uppfylld. Såvida uppsägning enligt punkt 16.4

skulle ha förutsatt att lagtinget hade fattat ett uttryckligt beslut om att inte bevilja medel hade stycket formulerats annorlunda. Om detta hade varit avsikten hade uttrycket "ej beviljats" (tempus: imperfekt/preteritum), framom "ej beviljas", använts. Uppsägning enligt avtalets punkt 16.4 är utgående från punktens ordalydelse följaktligen tillämplig när det står klart att medel inte beviljas. Tempusformen i avtalets text omfattar en framtida händelse.

Uppsägningen av avtalet är en följd av lagtingets och ÅLR:s ändrade sammansättning efter lagtingsvalet hösten 2019 och inte av att ÅLR själv skapat en situation där man anser att medel inte kommer att beviljas. Det är uppenbart att syftet med punkt 16.4 är att beakta den politiska kontext ÅLR verkar i.

Avtalet är ett privaträttsligt avtal, men i detta privaträttsliga avtal har genom punkt 16.4 beaktats den politiska kontext ÅLR verkar i. Uppsägningen av avtalet grundar sig således inte på politisk diskussion, utan på ett konkret avtalsvillkor som beaktar politiska förändringar.

Även i avsaknad av skrivningen i punkt 16.4 i avtalet skulle konsortiet inte heller haft rätt att kräva fullgörelse av avtalet under hela den kvarvarande avtalsperioden mot ÅLR:s vilja. Det finns nämligen betydande begränsningar i förhållande till parts rätt att kräva fullgörelse, dvs. att utföra naturaförpliktelse. Skyldighet att utföra naturaförpliktelse bortfaller bland annat om naturaförpliktelsen skulle kräva oproportionerliga uppoffringar från gäldenären i förhållande till nyttan hos borgenären. Begränsningarna för ansvar för naturaförpliktelser är även betydande om avtalsbrottet visar sig i långvarigt avtal såsom en ogrundad uppsägning.

Avtalet är ett långvarigt avtal (15 år) och fullgörelse av avtalet skulle från ÅLR:s sida kräva betydande investeringar i infrastruktur i form av bland annat en helt ny hamn, en helt ny bro, ny infrastruktur i form av vägar, eldragningar, förstärkningar av elnätet och farleder. Investeringsfullmakten om 40 miljoner euro för infrastrukturprojektet återtog av lagtinget 13.12.2019. Fullgörelse av avtalet skulle även innebära att ÅLR skulle vara uppbunden av trafikarrangemanget för lång tid, vilken skulle förhindra möjligheten att hitta mer ändamålsenliga lösningar för skärgårdstrafiken.

Konsortiets intresse av att fullgöra avtalet skulle i stora drag bestå i att få trafikera färjelinjen mot den avtalsenliga ersättning som ÅLR skulle erlagga. Intresset är dock endast av ekonomisk karaktär som vid en ogrundad uppsägning likaväl kunna uppfyllas genom skadeståndsersättning och konsortiets resurser skulle då även kunna frigöras för andra projekt.

Utgående från detta skulle fullgörelse av avtalet vid en ogrundad uppsägning kräva enorma och oproportionella uppoffringar från ÅLR i

förhållande till det begränsade intresse konsortiet skulle ha att fullgöra avtalet. Skyldighet att fullgöra avtalet skulle inte heller kunna verkställas i praktiken. Därmed är det uppenbart att konsortiet inte skulle haft rätt att kräva fullgörelse av avtalet även om punkt 16.4 inte skulle ha intagits i avtalet. Därmed saknar avtalets punkt 16.4 betydelse om den ska tolkas på det sätt som konsortiet hävdar. Detta stöder ÅLR:s tolkning av avtalspunkten.

De andra avtal och däri ingående formuleringar, vartill konsortiet hänvisar, saknar relevans då avtalen inte avsåg entreprenader där nytt fartyg skulle byggas för trafiken i fråga. Därtill har ÅLR inte ens påstått att konsortiet inte skulle vara berättigad till någon ersättning vid en uppsägning till följd av att medel inte beviljas för verksamheten. ÅLR:s uppfattning har varit att avtalet vid en sådan uppsägning berättigar till ersättning för de kostnader som Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab haft för avtalets uppfyllande fram till tidpunkten för uppsägningen och som på grund av uppsägningen blivit onödiga.

Konsortiets felaktiga tolkning av avtalet grundar sig på en felaktig uppfattning av den åländska lagstiftningen gällande medelsanslag för landskapets verksamhet och budgetprocessen. Det är inte möjligt för lagtinget att fatta specifikt beslut om att medel inte ska beviljas för viss verksamhet. Att medel inte beviljas framgår av att anslag inte upptas i landskapets budget och vissheten om ett sådant utfall kan i detta fall härledas ur ÅLR:s sammansättning.

Avtalets punkt 16.3 utgör en sedvanlig uppsägningsklausul för motpartens anteciperade oförmåga att fullfölja avtalet av ekonomiska orsaker, vilket även följer av en allmän avtalsrättslig princip. Nu aktuellt stadgande punkt 16.4 avser en förtida uppsägning med hänsyn till en omständighet som inte beror på konsortiet och som ÅLR kan göra gällande att är verklig, det vill säga medel kommer de facto inte att beviljas för verksamheten.

Konsortiets tolkning att de andra villkoren i avtalets punkt 16 skulle stöda dess rätt till ersättning enligt det positiva kontraktsintresset saknar stöd. Någon sådan slutsats kan inte dras av dessa andra villkor. De andra villkoren i avtalets punkt 16 avser andra, med punkt 16.4 icke-jämförbara, situationer. Konsortiets påstående om att ÅLRs tolkning av punkt 16.4 skulle medföra att ersättningsansvaret är detsamma som för ångerrätten enligt punkt 16.6 är inte heller korrekt; till skillnad från punkt 16.6 finns det avseende punkt 16.4 bland annat inget beloppsbegränsning för ersättningen.

Avtalet har uttryckligen tagit i beaktande en situation där verksamheten på färjelinjen inte längre skulle erhålla anslag i landskapets budget. Detta har således konsortiet känt till och kunnat beakta vid lämnandet av anbud. En sådan omständighet skulle kunna inträffa när som helst under avtalets löptid. I nu aktuellt fall upphörde förutsättningarna för

verksamheten redan innan trafiken hade inletts.

- medel har inte beviljats för färjelinjen

Konsortiet gör felaktigt gällande att medel redan beviljats för verksamheten på färjelinjen genom att lagtinget beviljade fullmakt för avtalet i budgeten för år 2018. Beviljande av fullmakt innebär inte att medel beviljas för verksamheten, utan medel beviljas genom årliga anslag i landskapets budget. Anslag för verksamheten på färjelinjen har inte införts i landskapets budget.

ÅLR vill understryka att eftersom det inte uppkommer några kostnader för ÅLR i anslutning till avtalet innan verksamheten inletts har det inte heller beviljats medel för verksamheten i landskapets budget.

Konsortiet göra en felaktig tolkning av begreppet färjelinje i avtalets punkt 16.4 och gör gällande begreppet innefattar all färjetrafik på Föglölinjen samt att medel har beviljats och fortfarande beviljas för färjelinjen. I avtalet anges i punkt 5.1 om turlista och en karta över färjelinjen är bifogade detta avtal. Körtiden mellan Svinö färjhamn och Mellanholm färjhamn är högst aderton minuter i öppet vatten. I punkten hänvisas till bilaga 1 b rubricerad "Karta över färjelinjen Svinö - Mellanholm".

Punkt 5.1, bilaga 1b och punkt 16.4 är de enda ställena i avtalet där begreppet färjelinjen är använt. Det bör vara ostridigt att med begreppet avses färjelinjen Svinö-Mellanholm och inte Föglölinjen i allmänhet. I avtalet redogörs inte heller för Föglölinjen i allmänhet på något sådant sätt som skulle motivera en annan tolkning av begreppet.

Det bör även noteras att även vid en annan tolkning att begreppet avser Föglölinjen i allmänhet skulle den fasta kostnaden för avtalets första år vara 4 449 000 euro, till vilket skulle tillkomma energikostnader. I jämförelse har driften på Föglölinjen med m/s Skarven på senare år kostat cirka 3 100 000 euro årligen. Tillräckliga medel har i vilket fall inte beviljats för att kunna bedriva verksamheten enligt avtalet.

Ersättning

- avsaknad av kausalitet

Eftersom ÅLR:s uppsägning har skett i stöd av ett uttryckligt stadgande i avtalet har ÅLR inte brutit mot avtalet. I och med att något avtalsbrott inte skett, är konsortiet inte berättigat till ersättning på grund av avtalsbrott. Detsamma gäller såtillvida, att ÅLR vid uppsägningen i januari 2020 inte agerat oaktsamt.

De kostnader och den uteblivna vinst som konsortiet yrkar ersättning för är outredda och ostyrkta. Konsortiet har bevisbördan för kausalitet mellan påstådd skada och påstådd ansvarsgrund. Fundamentalt för att skadeståndsskyldighet ska föreligga är att relationen mellan en individualiserad skadelidande och individualiserad skadevällare styrks.

Konsortiet har inte individualiserat den skadelidande parten. Det är fortsättningsvis oklart vilken juridisk person som påstås ha lidit vilken ekonomisk skada. Konsortiet är inte någon juridisk person och kan således inte heller i sig självt anses ha lidit någon skada. Konsortiet har anfört att Finlands Färjetrafik Ab endast skulle svara för anskaffning av fartyg medan Ansgar Ab skulle svara för driften för trafiken. Därmed torde det vara Ansgar Ab som är den påstådda och eventuella skadelidande parten gällande utebliven vinst för att trafiken av färjelinjen inte kommer att bedrivas enligt avtalet.

Konsortiets yrkande om ersättning för uppkomna kostnader som blivit onödiga till följd av att avtalet bringats att upphöra i förtid är inte individualiserade eller påvisade i en sådan grad att adekvat kausalitet mellan de yrkade kostnaderna och konsortiet kan anses föreligga.

ÅLR kan i detta skede inte vitsorda några av konsortiets yrkade kostnader, även om ÅLR fortsättningsvis är av uppfattningen att Finlands Färjetrafik Ab respektive Ansgar Ab har en rätt till ersättning för de individuella kostnader respektive bolag har haft för avtalets uppfyllande, men vilka blivit onödiga till följd av uppsägningen.

- ersättning vid uppsägning i stöd av avtalet punkt 16.4

ÅLR:s uppsägning har skett i stöd av en bestämmelse i avtalet gällande "förtida uppsägning". Konsortiet framför som en sekundär grund att man skulle vara berättigad till ersättning för det positiva kontraktsintresset även om ÅLR:s uppsägning ska anses ha skett i enlighet med punkt 16.4. Konsortiet tycks grundlöst mena att man skulle vara berättigad till samma ersättning oavsett om en uppsägning skett i strid med avtalet, eller helt i enlighet med avtalets bestämmelser.

Avtalet medger inte ersättning för konsortiets uteblivna vinst vid en uppsägning till följd av att medel inte beviljas för verksamheten på färjelinjen. Något sådant stadgande finns inte i avtalet.

Avtalet punkt 16.4 anger två separata grunder för när ÅLR har rätt att säga upp avtalet i förtid: (i) om upphandlingsbeslutet upphävs av domstol, eller (ii) om ÅLR ej beviljas med av lagtinget för verksamheten på färjelinjen. Bägge dessa omständigheter ger således var för sig ÅLR en avtalsenlig rätt att ensidigt säga upp avtalet.

I tillägg till detta anges följande i samma stycke:

"Entreprenören har om upphandlingsbeslutet eller detta avtal upphävs av domstol inte rätt att erhålla någon ersättning med anledning av att avtalet har upphört att gälla".

Regleringen i avtalet av ersättningsskyldigheten vid en förtida uppsägning till följd av att ett upphandlingsbeslut upphävs ska ses mot bakgrund av den reglering som skulle gälla om parterna inte hade avtalat något om ersättningsskyldigheten. I sådant fall ska en eventuell

ersättningsskyldighet följa regleringen i Lag om offentlig upphandling och koncession (1397/2016)¹⁴, enligt vilken den som genom ett förfarande som strider mot bestämmelserna om offentlig upphandling skyldig att ersätta den skada som förorsakats av en anbudssökande, anbudsgivare eller leverantör. Ett upphandlingsbeslut kan upphävas av domstol endast om upphandlingen skett i strid med i Lagen om offentlig upphandling och koncession. Vid upphandlingar är det vanligt förekommande att avtalsparterna stipulerar om att ersättningsskyldighet inte ska utgå om avtalet sägs upp på grund av att domstol upphäver bakomliggande upphandlingsbeslut. Detta betyder dock inte i aktuellt fall, att parterna genom denna specifika reglering visavi ett upphandlingsbesvär på något sätt skulle ha ansett att konsortiet, utan särskilt stadgande, skulle vara berättigad till full ersättning för det positiva kontraktsintresset vid en avtalsenlig uppsägning till följd av att medel inte kommer att beviljas för verksamheten. En sådan tolkning eller utfyllnad av avtalet är inte möjlig.

En lika viktig komponent i huvudregeln om att avtal ska hållas utgörs av avtalsfriheten och att parterna är bundna av avtalets enskilda bestämmelser, samt att en part själv bär ansvar för de avtalsklausuler denne accepterat genom att ingå avtalet. Stadgandena i avtalet om ÅLR:s rätt till förtida uppsägning har varit tydliga. Konsortiet har inte ens påstått att det inte skulle ha förstått innebörden av ÅLR:s rätt att säga upp avtalet om medel inte beviljas för verksamheten på färjelinjen. Det har åvilat konsortiet att göra egna riskavvägningar avseende innebörden av detta stadgande.

ÅLR:s uppfattning har varit att en uppsägning till följd av att medel inte beviljas för verksamheten ger konsortiet rätt till ersättning för de kostnader man haft för avtalets uppfyllande fram till tidpunkten för uppsägningen, det vill säga ersättning enligt det negativa kontraktsintresset. ÅLRs uppfattning har inte varit att en sådan avtalsenlig uppsägning skulle medföra ett fullt ersättningsansvar för såväl kostnader som för utebliven vinst. En sådan tolkning är ologisk och saknar grund i avtalet.

Ersättningsskyldighet för det negativa kontraktsintresset innebär i det aktuella fallet att konsortiet kan erhålla ersättning för de kostnader man haft för avtalets uppfyllande, vilka blivit onödiga men inte för utebliven framtida vinst. En sådan tolkning avseende utebliven vinst skulle innebära att den i avtalet föreskrivna rätten till uppsägning saknar betydelse. ÅLR:s tolkning står i konformitet med avtalets punkt 16 i övrigt och har även stöd i vedertagna avtalsrättsliga tolkningsprinciper.

Punkt 16.1 i avtalet innehåller en sedvanlig hävnings- eller uppsägningsklausul i en situation där ena parten gör sig skyldig till väsentligt kontraktsbrott. Det är i dylika fall motiverat och självklart att ingen ersättning tillkommer den part som brutit mot avtalet.

Punkt 16.2 i avtalet utgör en vanlig bestämmelse om uppsägning av avtal som ingåtts som ett resultat av offentlig upphandling. En uppsägning med anledning av att en uteslutningsgrund enligt upphandlingslagstiftningen skulle föreligga kan likställas med en hävning till följd av avtalsbrott från entreprenörens (anbudsgivarens) sida.

Punkt 16.3 avser omständigheter som är att jämföra med väsentligt avtalsbrott. Därvid är det även naturligt att ingen ersättning ska utgå till entreprenören vid en uppsägning enligt sagda punkt.

Punkt 16.5 avser en situation där det fartyg med vilket konsortiet ska uppfylla sina avtalsenliga åtaganden går förlorat. En totalförlust är en händelse inom konsortiets ansvarssfär och det är således naturligt att konsortiet inte erhåller ersättning i och med att ÅLR tvingas säga upp Avtalet vid en totalförlust. Konsortiet kan försäkra sig mot en sådan risk.

Punkt 16.6 innehåller ett specialstadgande om ångerrätt kopplat till att en vägplan på västra Föglö vinner laga kraft. Punkten hade sin logiska förklaring i att vägplanens ikraftträdande och förverkligande var en förutsättning för att verksamheten på färjelinjen skulle kunna verkställas. Således fanns ett behov för ÅLR att kunna säga upp avtalet på ett avtalsenligt sätt om vägplanen inte vann laga kraft inom en viss utsatt tid. Klausulens utformning och detaljreglering har sin förklaring i att parterna vid avtalets ingående kände till vägplanens betydelse och att den inte hade vunnit laga kraft, ävensom att ÅLR inte kunde fullfölja avtalet utan att kunna genomföra vägplanen. I en situation när ingendera parten vid avtalets ingående känner till om avtalet kan komma att sägas upp enligt denna punkt, men där bägge parter samtidigt känner till att en uppsägning av sagda orsak är möjlig, och avtalad, är lösningen att konsortiet skulle erhålla ersättning för sina kostnader (men inte för utebliven framtida vinst för hela avtalsperioden) såväl logisk som rimlig. Denna punkt och specifika möjlighet till uppsägning har uppenbara likheter med den i avtalet inskrivna rätten för ÅLR att förtida säga upp avtalet om medel inte beviljas för verksamheten på färjelinjen. Även uppkomsten av en sådan omständighet, som parterna inte kände till vid avtalets ingående, skulle innebära att ÅLR inte kunde fullfölja avtalet.

I teorin finns tre alternativ vad gäller konsekvensen av en avtalsenlig uppsägning enligt avtalets punkt 16.4:

- (i) Ersättning ska utgå för de kostnader som konsortiet haft och för hela den framtida uteblivna vinsten, det vill säga ersättning vid utnyttjande av en stadgad rätt till uppsägning skulle utgå på samma sätt som vid väsentligt kontraktsbrott och uppsägningar utan stöd i avtal,
- (ii) Ingen ersättning ska utgå då inget kontraktsbrott föreligger, eller
- (iii) Ersättning ska utgå för de kostnader som konsortiet haft och som inte kan kompenseras eller som blir onödiga till följd av uppsägningen enligt avtalet.

ÅLRs uppfattning är att den nu aktuella uppsägningen enligt avtalet medger en ersättning till konsortiet enligt punkt (iii). Tolkningen är logisk och rättvis samt är förenligt med avtalets systematik och relevanta tolkningsregler.

Avtalet ger enligt sin ordalydelse ÅLR en uttrycklig rätt att säga upp avtalet om medel inte beviljas för verksamheten. Lagtinget fattar inte ett uttryckligt beslut om att inte bevilja medel. Rätten till förtida uppsägning i avtalet ska enligt grundläggande tolkningsregler ges en självständig betydelse. Såvda avtalet medger ÅLR en rätt att i visst fall säga upp avtalet, ska ÅLR även ha den rätten utan att göra sig skyldig till avtalsbrott. En avtalsenlig uppsägning kan inte medföra ett ersättningsansvar för ÅLR på samma sätt som om ÅLR skulle ha brutit mot avtalet eller på samma sätt som om stadgandet om en rätt till uppsägning inte ens funnits i avtalet. Något stöd för detta finns inte i avtalet.

Punkt 16 i avtalet innehåller specifika regler för uppsägning av avtalet och anger en rad omständigheter där uppsägning kan ske. Utgångspunkten är att en uppsägning som följer något av de alternativ som anges i punkt 16 sker i enlighet med avtalet och därmed kan en ersättning för det positiva kontraktsintresset inte heller bli aktuell. Därvid är det naturligt att det ingenstans i punkt 16 anges att en uppsägning enligt denna punkt skulle berättiga konsortiet att erhålla ersättning för det positiva kontraktsintresset.

Den av konsortiet framförda tolkningen om rätt till ersättning för det positiva kontraktsintresset vid en avtalsenlig uppsägning, skulle för den förpliktade parten leda till en lika sträng påföljd som vid ett grovt avtalsbrott från ÅLR:s sida. Den av ÅLR framförda uppfattningen att ersättning kan utges för uppkomna kostnader leder till ett rimligt och rättvist resultat. Till denna del kan konstateras att den av ÅLR framförda uppfattningen leder till ett lindrigare resultat för ÅLR än jämfört med konsortiets krav. En sådan tolkning är förenlig med den så kallade minimumregeln enligt vilken en part inte ska påföras konsekvenser som inte tillräckligt tydligt har angivits i avtalet, och att vid alternativ, den tolkning ska vinna företräde som medför den lindrigaste påföljden för den förpliktade.

-ersättningen för utebliven vinst

ÅLR bestrider skadeståndsyrakandet avseende utebliven vinst primärt på den grunden att avtalet endast berättigar till ersättning för de kostnader Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab haft för avtalets uppfyllande och som på grund av uppsägningen blivit onödiga. ÅLR åberopar vidare bland annat att det avseende kravet på ersättning för utebliven vinst inte föreligger ett sådant adekvat samband mellan uppsägningen och den påstådda skadan som skulle berättiga till ersättning.

Det är inte rimligt att ålägga ÅLR ersättningskyldighet för utebliven vinst för ett avtal där avtalstiden och den verksamhet som kan föranleda en vinst eller förlust för Finlands Färjetrafik och/eller Ansgar Ab påbörjas först tre år efter avtalets undertecknande och över två år efter att avtalet sagts upp.

Det kan inte förväntas att ÅLR vid tidpunkten för uppsägningen ska kunna förutse att konsortiet de facto skulle kunna förorsakas en faktiskt och verklig skada i form av utebliven vinst, i den omfattning som nu påstås, 15 år framåt i tiden, eller ens tre år framåt i tiden. I och med denna omständighet saknas adekvat kausalitet för hela den skada (utebliven vinst för 15 år) som konsortiet nu åberopar.

Det är inte rimligt eller skäligt att ålägga ett skadeståndsansvar för ett eventuellt framtida ekonomiskt utfall som inte inträffat och som inte ens med säkerhet kommer att inträffa. Tvärtom förefaller det säkert att det utfall som konsortiet spekulerar om inte kommer att inträffa med beaktande av att det inte går att förutse vad som händer 15 år framåt i tiden. Den påstådda skadan har ännu inte ens uppstått och den är alltför avlägsen och framförallt osäker för att överhuvudtaget kunna anses vara adekvat.

Konsortiet har bevisbördan vad gäller den påstådda uteblivna vinstens adekvata kausalitet för 15 år framåt i tiden. Under sådana förhållanden kan en fiktiv kalkyl - som upptar jämna kostnader för en period om mer än 15 år framåt i tiden och som inte kan beakta oförutsedda risker och ändrade förhållanden - inte ligga till grund för en eventuell skadeberäkning från tingsrättens sida.

- begränsning av skada Konsortiet har i anslutning till sitt yrkande på ersättning för utbliven vinst inte överhuvudtaget tagit i beaktande sin skyldighet att begränsa sin skada.

Skyldigheten för en skadelidande att begränsa sin skada föreligger oberoende av eventuell culpa. Den skadelidande har skyldighet att agera som om den skadelidande inte visste att denne skulle komma att ersättas av motparten. Skadebegränsningsplikten inträder så snart den skadelidande får klart för sig att denne drabbats av en skadegörande handling, vilket i detta fall är då konsortiet fick kännedom om att ÅLR inte längre hade förutsättningar att genomföra avtalet, och senast då ÅLR sade upp avtalet.

Konsortiet eller respektive bolag har således en skyldighet att begränsa den skada som man påstår att har uppstått för den skadelidande parten genom att så fort som möjligt hitta för avtalet ersättande uppdrag och ersättande verksamhet.

Konsortiet yrkar ersättning för utebliven vinst för ett avtal som var avsett att verkställas från och med 1.4.2022 och 15 år framöver, således till år

2037. Då konsortiet nu kräver skadestånd för utebliven vinst för hela avtalsperioden fram till år 2037 innebär detta att konsortiet också framför att det exempelvis inte har för avsikt att nyttja den personal eller de resurser som skulle ha varit vikta för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm för annan inkomstinbringande verksamhet under hela nämnda tidsperiod. Att inte ha för avsikt att vidta några som helt skadebegränsande åtgärder under närmare 17 år är inte att begränsa sin skada. Att inte bedriva någon kompletterande eller ersättande verksamhet de kommande 17 åren är knappast konsortiets och de bakomliggande bolagens ärliga avsikt.

ÅLR noterar exempelvis att konsortiet enligt uppgift beslutat att göra ändringar på den färja som ursprungligen beställts för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm för att den ska kunna nyttjas i annan verksamhet. Finlands Färjetrafik Ab har således fullföljt beställningen av den ursprungliga färjan men med anpassningar för annan verksamhet. Färjan kommer således uppenbart att nyttjas i en ersättande verksamhet. Den framtida verksamheten och den eventuella vinst den kan inbringa har konsortiet inte tagit i beaktande i beräkningarna av sin påstådda uteblivna vinst.

Med hänvisning till förbudet om berikande bör en beräkning av utebliven vinst även omfatta poster avseende inkomster som kan erhållas genom skadebegränsande åtgärder. Skadebegränsningsplikten existerar för att undvika onödigt stora skador, men även för att minimera risken för rättsmissbruk av skadeståndsinstitutet. Konsortiet har hittills inte uppfyllt sin skyldighet visavi redogörelse för de skadebegränsande åtgärder som vidtas.

- beräkningsgrunder för utebliven vinst

För det fall att ersättning för utebliven vinst mot förmodan skulle bli aktuell uppkommer frågan vilka bakgrunds- eller referenssiffror eller omständigheter i övrigt som ska ligga till grund för beräkningen och bedömningen av en eventuell och påstådd framtida skada.

Konsortiet har uppkommit inkom för drivandet av färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm. Konsortiet som sådant kan därmed inte uppvisa några egna historiska siffror som med tillräcklig grad av sannolikhet skulle kunna bekräfta en framtida utebliven vinst. Såsom tidigare noterats har Finlands Färjetrafik Ab uppenbarligen vidhållit beställningen av fartyget och anpassat detta så att det kan utnyttjas i en annan verksamhet. Eftersom det tidigare angivits att Ansgar skulle svara för driften av den aktuella trafiken uppkommer frågan om beräkningen av en eventuell utebliven vinst således uteslutande bör grunda sig på Ansgar Ab:s verksamhet och dess historiska resultat. Konsortiet har nu valt att jämföra sina beräkningar med Finlands Färjetrafik Ab:s koncerns historiska siffror på sätt som framgår i den Power Point-presentation, som konsortiet presenterat. Detta är direkt missvisande då det inte är Finland Färjetrafik Ab som skulle ha bedrivit den operativa

verksamheten. Jämförelsen är heller inte rimlig mot bakgrund av att Finlands Färjetrafik Ab:s verksamhet inte har varit konkurrensutsatt med samma förutsättningar som den nu ifrågavarande entreprenaden. Det torde vara uppenbart varför konsortiet valt att inte utgå från Ansgar Ab:s historiska siffror i sitt försök att påvisa en framtida utebliven vinst. Ansgar Ab har uppvisat ett genomsnittligt rörelsebidrag om cirka 2,2 procent, vilket enligt Konsortiets egen modell skulle medföra en beräknad skada om totalt 1,6 miljoner euro, före diskontering. Antagandet om att LR skulle lösa in färjan efter avtalsperiodens utgång är också en spekulering. Om inlösen inte sker skulle detta högst sannolikt medföra att Finlands Färjetrafik erhåller ett värde som inte beaktats i Konsortiets skadeberäkning. Även detta visar att Konsortiets skadeberäkningsmodell inte kan tillämpas.

ÅLR motsätter sig även i övrigt det sätt på vilket beräkningen av utebliven vinst gjorts samt de grunder konsortiet baserar sin uträkning på.

Beräkningsgrunderna för de yrkade beloppen baserar sig på konsortiets anbudskalkyl till den offentliga upphandlingen för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm. En anbudskalkyl i en offentlig upphandling utgör inget bevis för anbudsgivarens faktiska och påstådda framtida kostnader för sin verksamhet. Anbudspriset och sättet att räkna fram det kan vara beroende av en rad omständigheter såsom förväntad konkurrens och viljan att vilja vinna anbudstävlingen. Konsortiet gav ett betydligt lägre pris än övriga anbudsgivare förutom avseende det nästförmånligaste anbudet, vilket gavs av en internationell aktör som ville komma in på den finska marknaden. Av denna orsak är det av betydelse att konsortiet visar samtliga kostnadsposter och även siffrorna för varje enskild kostnadspost. Det bör även noteras att i en dylik utredning måste visas att avdrag för vidtagna skadebegränsande åtgärder har beaktats, vilket uppenbarligen inte är fallet i konsortiets beräkning. Konsortiet måste visa att de estimerade siffrorna grundar sig på en plausibel uppskattning av faktiska framtida kostnader och med beaktande av de omständigheter och variationer som olika framtida scenarion under 15 år kan medföra.

Den angivna diskonteringsräntan (en procent) är för låg och beaktar inte grunderna för en diskontering av ersättning som omfattar framtida intäkter. Grundidén med en diskontering av en ersättning till nuvärdet är att den skadelidande erhåller penningmedel som denna har möjlighet att investera och således kommer medlen att inbringa avkastning. Man kan utgå från vad en förnuftig och rationell investering skulle ge för avkastning om den skadelidande skulle investera pengarna omedelbart då han erhållit dem. Vidare kan det finnas orsak att bedöma vilken avkastningsgrad en investering i den egna verksamheten förväntas ge. Redan användande av en diskonteringsränta om 4,8 procent skulle enligt Konsortiets egen beräkningsmodell reducera skadan till 5,66 miljoner euro (se sidan 20 i S4).

Den framförda diskonteringsräntan tar heller inte i beaktande befintliga marknadsrisker. ÅLR har inhämtat ett sakkunnigutlåtande från Ernst & Young för att analysera den av konsortiet framställda skadeberäkningen, EY Economic Advisory, Dispute support - Quantification of economic damages. I rapporten framförs korrekta alternativ att fastslå diskonteringsräntan som samtidigt tar i beaktande genomsnittliga avkastningen på marknaden för drift och underhåll.

Den av konsortiet framställda beräkningen av utebliven vinst tar inte hänsyn till att avtalsperioden för vilken de kräver utebliven vinst sträcker sig 15 år framåt i tiden. Konsortiets beräkningar noterar, som enda faktorer som kan påverka inkomsterna nedåt, en servicenivårisk och dockningskostnader. En solid ekonomisk beräkning som baserar sig på vedertagna ekonomiska teorier måste däremot alltid ta i beaktande en viss form av osäkerhet avseende framtida utgifter och intäkter. Ju längre fram i tiden dessa sträcker sig desto större osäkerhet. Dessa omständigheter utvecklas närmare ur ett ekonomiskt hänseende i Ernst & Youngs utlåtande. Utlåtandet noterar också andra brister i beräkningen som visar att den av konsortiet presenterade beräkningen inte följer branschpraxis vid beräkning av vinst.

I utlåtandet presenterar Ernst & Young en alternativ beräkning, baserad på vedertagna ekonomiska teorier, som tar i beaktande dels den osäkerhet som alltid finns i förhållande till framtida intäkter och kostnader, dels frigörandet av resurser som skett med anledning av avtalets upphörande. Enligt denna alternativa och vedertagna beräkning skulle den relevanta uteblivna vinsten uppgå till 3 300 802 euro om man utgår från en omställningsperiod för konsortiet om två år och att konsortiet kunde omplacera cirka hälften av avtalets behållning. Om man däremot utgår från att konsortiet skulle få möjlighet att till fullo ersätta inkomsterna från avtalet med inkomster från alternativa rutter beräknas den uteblivna vinsten uppgå till 1 397 248 euro. Utlåtandet visar att konsortiets yrkande på utebliven vinst inte är rimligt.

Utlåtandet tar inte ställning till de kostnader som konsortiet presenterat att man förorsakats med anledning av avtalets upphörande och som ÅLR bestrider som delvis ogrundade och ostyrkta. ÅLR bestrider även själva grunden för yrkandet om utebliven vinst. Siffrorna som framförs i utlåtandet ska således inte ses som medgivna.

- ersättning för nödiga kostnader

ÅLR anser att konsortiet till följd av den avtalsenliga uppsägningen är berättigat att erhålla ersättning för de kostnader som blivit onödiga till följd av att avtalet bringats att upphöra i förtid. Utgående från avsaknad av närmare utredningar, specifikationer och verifikat kan ÅLR inte i detta skede ta ställning till vilka kostnader som kunde vara ersättningsgilla. ÅLR konstaterar att Finlands Färjetrafik Ab till följd av ÅLRs uppsägning av avtalet torde ha fullföljt beställningen av det aktuella fartyget hos det aktuella varvet för eget behov. Eventuell merkostnad till följd av detta

bör preciseras för att ÅLR ska kunna ta ställning till och bemöta ett krav på ersättning för kostnader som blivit onödiga.

ÅLR har följande kommentarer till konsortiets sammanställning av kostnader och vissa fakturor, kvittenser eller bevis på betalningar:

- kostnader som hänför sig till en tidpunkt efter uppsägningen och som överhuvudtaget inte har relevans för avtalets uppfyllande, såsom tex. DHL-kostnader för skickande av material till konsortiets ombud advokat Lindfors är inte kostnader som ÅLR enligt avtalet har en skyldighet att ersätta.
- 24 av de i sammanställningen 40 uppräknade kostnadsposterna har uppkommit efter tidpunkten för uppsägningen, 21.1.2020. Det framgår inte av respektive dokument eller av övrig bevisning på vilket sätt kostnaderna skulle hänföra sig till tidpunkten innan uppsägningen och på vilket sätt de rör avtalets uppfyllande.
- fakturorna för advokat- och juristkostnader (HPP Asianajotoimisto Oy, Neptun Juridica Oy, Bäck Advokatbyrå Ab) saknar specifikationer över vidtagna åtgärder. Det är omöjligt för ÅLR att ta ställning till om kostnaderna varit skäliga och relevanta i ärendet.
- kvittenserna avseende logi- och resekostnader som tidsmässigt uppkommit innan avtalet uppsagts ifrågasätts inte beloppsmässigt, däremot ifrågasätts om de faktiskt har varit kostnader som varit nödvändiga för avtalets uppfyllande.
- proformafakturan om totalt 370 315,40 euro från CRIST SA avseende kostnader för modifieringar och partiella annulleringar av initial skiss saknar specifikationer. ÅLR kan således inte ta ställning till om beloppet som anges i proformafakturan i sin helhet består av för anpassningen av fartyget nödvändiga åtgärder föranledda av uppsägningen. Det angivna beloppet bedöms även som oskäligt högt.

Det belopp om totalt 69 349,25 euro som konsortiet anger som kostnad för arbetstid med anledning av kostnader på grund av avtalets kommande uppsägning, kostnader tillhörande trafikavtalet, kostnader tillhörande varvsavtalet bestrids fortsättningsvis då konsortiet inte redovisat dessa närmare. ÅLR bedömer dem som oskäligt höga och ifrågasätter således om samtliga kostnader uteslutande hänför sig till avtalets uppsägning.

Konsortiet har bevisbördan vad gäller adekvat kausalitet för samtliga kostnadsanspråk.

Dröjsmålsränta

ÅLR anser att konsortiets meddelande per e-post 14.9.2020 inte utgör ett sådant krav samt innehåller sådan utredning som förutsätts enligt räntelagen 7 §. ÅLR anser att konsortiets brev 23.10.2020 kan utgöra ett sådant framställande av krav.

Rättegångskostnader

Konsortiets förslag till förlikning om 8 miljoner euro ska inte inverka på ersättning av rättegångskostnader i och med att det är att jämställa med ett krav och utgör inget verkligt förlikningserbjudande.

Stridigt

- huruvida käranden har ett rättsligt intresse av fastställelsetalan eller inte
- hur ska avtalets innehåll fastställas och tolkas
- har ÅLR:s uppsägning av avtalet varit avtalsenlig eller avtalsstridig
- parternas agerande i förhållande till lojalitetsplikten
- har konsortiet medverkat till uppsägningen av avtalet
- har ÅLR agerat oaktsamt vid uppsägningen
- omfattningen av ersättningskyldigheten
- beloppet av kostnaderna och beloppet av den eventuella uteblivna vinsten samt orsakssambandet
- från vilken dag ska dröjsmålsränta utgå
- huruvida kärandena givit ett sådant förlikningsbud som ska beaktas vid fördelning av rättegångskostnaderna
- har ÅLR använt sig av utomstående juridisk expertis vid uppgörande av avtalet
- har lagtinget inte beviljat medel för verksamheten på färjelinjen enligt avtalet
- vad avses med "verksamheten på färjelinjen" enligt avtalet, färjelinjen till västra Föglö eller färjelinjen Svinö-Mellanholm?

Ostridigt

- avtalet är ett privaträttsligt avtal
- att ÅLR har uppgjort avtalet
- att parterna inte har diskuterat punkt 16 i avtalet under upphandlingen och att käranden inte har ställt frågor angående denna punkt
- att ÅLR uppställde deltaljerade krav på elhybridfärja i avtalet
- att ÅLR har gjort upphandlingen i stöd av given fullmakt
- att lagtinget enbart har återtagit fullmakten för korttruttsinvesteringen (bro och hamn) men inte fullmakten för avtalet
- att lagtingets kläm 23.9.2019, omfattad 27.9.2019 i sig inte utgjort en grund för uppsägning av avtalet
- att den gamla landskapsregeringen inte hade en avtalsenlig grund till uppsägning enbart till följd av klämman
- att lagtinget inte före 20.1.2020 fattat beslut om att inte bevilja medel för verksamheten på färjelinjen Svinö-Mellanholm

Bevisning

Skriftlig bevisning

- K1. Anbudsförfrågan 31.10.2018 jämte bilagor
- K2: Protokoll nr 35, ärende nr 45, 16.8.2019
- K3. Avtal för färjetrafik mellan Svinö och Mellanholm, 2.9.2019 utan bilagor
- K4. Brev nr 35 11, 21.1.2020
- K5. Protokoll nr 4, 4.6.2020, ärende nr 6
- K6: Lagtingets budgetförslag för år 2018, särskilt sidorna 110 och 196
- K7. Lagtingets budgetförslag för år 2019, särskilt sidan 193
- K8. ÅLR:s svar till justitiekanslersämbetet (ÅLR:s beslut 257 I1, 4.6.2020), utan bilagor
- K9a-b. Ålands budget 2020 (s. 44) och förslag till Ålands budget för år 2020 BF 1 /2019-2020

- K10. Åtgärdsuppmaning, 27.9.2019
K11. Nya Ålands artikel 27.9.20219
K12. Artikel i Ålandstidningen 27.9.2019
K13. ÅLR:s svar på åtgärdsuppmaning 17.10.2019 jämte pm
K14. Artikel i Ålandstidningen 1.11.2019
K15. Artikel i Ålandstidningen 4.11.2019
K16A. Advokatbyrå Widman & Co:s fakturor tillställda ÅLR för perioden 26.10.2018-20.8.2019
K16B. Advokatbyrå Widman & Co:s fakturor under tidsperioden 1.8.2019-31.3.2020
K17. Beslut ÅLR 2018/9161
K18. Utdrag ur Tomas Lindqvists anteckningar från mötet 10.1.2020
K19. Korrespondens 13.1-22.1.2020 mellan konsortiets ombud, advokat Mikaela Lind och ÅRL:s ombud, Daniel Widman.
K20. Patrik Lindfors meddelade per e-post 14.7.2020
K21. E-post 14.9.2020 från advokat Lindfors till advokat Widman
K22 Konsortiets förlikningsförslag, 10.11.2020
K23. Avtal ÅLR 2017/8419
K24. Avtal ÅLR 2012/8476
K 25. Konsortiets verifikat över kostnaderna jämte sammanställning
K26A. komplettering till bevis K26, s. 9, (Sekretessbelagt)
K26. Power Point presentation av kravet, daterad 25.9.2020
K27. Sakkunnigutlåtande av revisionssamfundet, Oy Tuokko Ltd, 19.3.2021, jämte inofficiell översättning till svenska
K28. Pressmeddelande 26.9.2019
K29. Konsekvensbedömning 26.9.2021 uppgjort av Infrastrukturavdelningen på Ålands Landskapsregering
K30. SMS 15.1.2020 mellan Niklas Karlman och Mats Rosin samt e-post 15.1.2020 från Rosin till Karlman
K31. Utlåtande om diskonteringsränta, sakkunnigutlåtande av Bastiat Consulting, ekon. mag. Roger Wessman
K32. Brev från Crist S.A. i engelskt original med svensk översättning
K33. Sammanställning av Konsortiets interna kostnader
K34. Jämförelse med fartyget Altera och fartyget enligt avtalet
- S1(K1). Anbudsförfrågan 31.10.2018 jämte bilagor
S2 (K3). Avtal för färjetrafik mellan Svinö och Mellanholm, 2.9.2019
S3 (K4) ÅLR:s uppsägning (brev nr 3511, 21.1.2020)
S4A. EY Economic Advisory, Kvantifiering av ekonomiska orsaker, Svar till Bastian Consulting
S4. Ernst & Youngs utlåtande 30.9.2021
S5. Inlämnade anbud vid upphandlingen av avtalet
S6. Ansgar Ab:s bokslut för 2016, 2017, 2018, 2019 och 2020
S7. Regeringsprogrammet (utdrag) ÅLR:s meddelande 1/2019-2020 av 10.12.2019
S8. E-postmeddelande 24.1.2020 kl. 13.14
S9. ÅLR:s protokoll nr 19, 10.12.2019
S10 (K13a-b). ÅLR:s svar på åtgärdsuppmaning jämte pm 17.10.2019
S11. Utdrag ur ÅLR:s förslag till budget 2022

- S12. utdrag ur Niklas Karlmans mötesanteckningar 10.1.2020
- S13. E-post till Niklas Karlman 30.10.2018
- S14 och S15. NTM-centralens i Egentliga Finland sammanställning över upphandlingar avseende färjetrafik 2019 och 2020
- S16. Meddelande om upphandling
- S17. Utdrag ur avtal för genomförande av reguljär flygtrafik (p.6)
- S18. Utdrag från Crist, Schottel och Finlands Färjetrafik Ab:s webbsidor
- S19. Teknisk specifikation från konsortiets anbud

Muntlig bevisning

- K1. Partsförhör med Mats Rosin
 - K2. Partsförhör med Tomas Lindqvist
 - K3. Vittnesförhör med Katrin Sjögren
 - K4. Vittnesförhör med Mats Perämaa
 - K5. Vittnesförhör med Mika Nordberg
 - K6. Vittnesförhör med Camilla Gunell
 - K7. Vittnesförhör med Niklas Karlman
 - K8. Vittnesförhör med Johnny Bäck
 - K9. Vittnesförhör med Henrik Kulovaara
 - K10. Vittnesförhör med Janne Elo
 - K11. Vittnesförhör med Roger Wessman
 - K12. Vittnesförhör med Maciej Lisowski
-
- S1 (K7). Vittnesförhör med Niklas Karlman
 - S2. Vittnesförhör med Emmi Martikainen
 - S3. Vittnesförhör med Joel Karlsson

AVGÖRANDE

Domskäl Bakgrund

Ålands landskapsregering hade 3.11.2018 inbjudit intresserade anbudsgivare att delta i upphandlingen som avsåg att bedriva färjetrafik med eget tonnage mellan Svinö färjhamn i Lumparland kommun och Mellanholm färjhamn i Föglö kommun på Åland för åren 2022-2037, K1. Såsom bilagor till anbudsförfrågan fanns bland annat, bilaga 2 avtal för färjetrafik Svinö_Mellanholm och bilaga 3 Svinö-Mellanholm farled. I anbudsförfrågan angavs att ett primärt tonnage skulle vara nybyggt som elhybrid för linjen och skulle uppställa beställarens krav. Beställaren skulle bygga om befintlig hamn i Svinö och bygga en ny hamn på Mellanholm. Entreprenören skulle anskaffa all nödvändig utrustning för kaj för att färjorna ska kunna trafikera, således även bland annat landramp och laddstation. Entreprenören skulle under uppdragstiden trafikera enligt den av beställaren fastställda turlistan. Beställaren ansvarade för bland annat betongkonstruktioner, avfendring, elanslutning och kabeldragning till definierade punkter inom hamnområdet samt infästningspunkter för kajutrustning. Enligt anbudsförfrågan skulle anbudsgivaren visa att de uppställda förutsättningarna och kraven var uppfyllda samt dessutom skulle anbudsgivaren förklara sig villig att teckna avtal i enlighet med bifogat avtal. Vidare angavs i anbudsförfrågan att om anbudsgivaren upplevade

krav i upphandlingsdokumentet som otydligt, orimligt, onormalt kostnadsdrivande eller konkurrensbegränsande i något avseende skulle kontakt tas med den upphandlande enheten så tidigare som möjligt för att missförstånd skulle kunna undvikas.

Enligt bifogad tidsplan angavs under vecka 32-44/2019 den upphandlande enhetens ångerrätt och att avtalstecknande skulle ske med ett förbehåll då entreprenadens förverkligande var beroende av att en vägplan för västra Föglö skulle vinna laga kraft. Någon ersättning skulle inte utgå för att upprätta anbud och delta i anbudsprocessen. Entreprenören skulle i samband med att avtalstecknande presentera en månadsvis plan för vilka arbeten som kommer att utföras under tidsperioden och kostnader som uppstår genom arbetet.

Ålands landskapsregering antog 16.8.2019, genom beslut vid enskild föredragning av minister Mika Nordberg på föredragning av biträdande avdelningschef Niklas Karlman, ett anbud från ett konsortium bestående av Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab, K2. Enligt beslutets motivering hade anbuden utvärderats enligt både månadskostnad och fartygets energikonsumtion. Ansgar Ab:s och Finlands Färjetrafik Ab:s anbud konstaterades ha det lägsta jämförelsetalet enligt utvärderingsmodellen samt uppfyllde de i anbudsfrågan ställda kraven.

Ålands landskapsregering å ena sidan, som beställare, och konsortiet Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab å andra sidan, som entreprenör, undertecknade avtalet 2.9.2019, K3.

Enligt protokoll fört vid Ålands landskapsregerings pleniföredragning 10.12.2019, S9, avlade lantrådet och övriga medlemmar i landskapsregeringen föreskriven försäkran. Lagtingets beslut om val av lantråd och talmannens utnämning av övriga medlemmar antecknades till kännedom. Till lantråd hade utsetts Veronica Thörnroos (c), vicelantråd Harry Jansson (c) samt till medlemmar Torbjörn Eliasson (c), Annette Holmberg-Jansson (m), Fredrik Karlström (m), Alfons Röblom (H) och Christian Wikström (ob). Landskapsregeringen beslöt att överlämna sitt regeringsprogram i form av ett meddelande till lagtinget.

Ålands landskapsregering hade 19.12.2019, K7, beslutat att tillskriva konsortiet i enlighet med bilaga. I bilagan hade landskapsregeringen konstaterat att projekt Västra Föglö, vilket omfattade bland annat hamn på Mellanholm och en bro och tillfartsvägar till hamnen, bedömdes försenas med minst 14 månader. Avtalets punkt 14 om dröjsmål och förhinder angav att en part skulle meddela den andra parten ifall det uppstår dröjsmål. Med beaktande av detta, meddelade landskapsregeringen konsortiet att dröjsmålsmål hade uppstått och att landskapsregeringen önskade inleda diskussioner för att utreda olika möjligheter att hantera följderna av dröjsmålet. Beslutet var undertecknat av lantrådet Veronica Thörnroos och minister Christian Wikström.

Parterna hade träffats för ett möte i Åbo 10.1.2020.

Ålands landskapsregering hade i ett brev daterat 21.1.2020, K4, meddelat om uppsägning av avtalet ingånget 2.9.2019. Avtalet uppsades med omedelbar verkan då det stod klart att Ålands lagting inte skulle komma att bevilja medel för verksamheten enligt avtalet (se avtalet punkt 16, st 4). I brevet hade vidare angivits att till yttermera visso skulle driften enligt avtalet inte i något hänseende kunna inledas såsom ursprungligen avtalats, med början 1.4.2022, med beaktande av väsentliga fördröjningar i anslutning till tillståndsärenden och besvärsprocesser, vars omfattning landskapsregeringen rimligen inte kunnat förutse. Ålands landskapsregering hade genom Infrastrukturavdelningen informerat konsortiet under hand om möjligheten att landskapsregeringen skulle komma att avbryta avtalet. Senast vid möte 10.1.2020 hade det stått klart att landskapsregeringen inte kunde fullfölja avtalet. Brevet är undertecknat av lantrådet Veronica Thörnroos och minister Christian Wikström.

Bevisning
- muntlig

Mats Rosin har i sitt partsförhör bland annat angivit att han till utbildningen är kandidat i naturvetenskaper från Åbo akademi. Han är koncernchef för Finlands Färjetrafik Ab sedan år 2010. Före det arbetade Rosin på Finavia och inom Siljakoncernen. Finska staten äger 100 procent av aktierna i Finlands Färjetrafik Ab. En styrelsemedlem är företrädare för staten medan övriga medlemmar är utomstående experter.

Rosin har med hänvisning till bevis S17 anfört att om övervakande myndighet anser att ett flygplan, flygledningen eller en flygplats inte är säker avslutas trafiken direkt även om beslutet skulle överklagas.

Finlands Färjetrafik köpte 50 procent av aktierna i Ansgar Ab i april 2018, Rosin är styrelseordförande och ytterligare en styrelsemedlem är från Finlands Färjetrafik.

Finlands Färjetrafik bedriver trafik i hela Finland både med frigående färjor och vajerfärjor. Omsättningen har ökat från 38 miljoner i början till 59 miljoner nu. Trafiken bedrivs som koncessionstrafik varvid den kritiska risken är då anbudet ges. Om anbudet antas minimeras risken för att igen öka då nästa anbud ska ges. Även om uppdragsgivaren har specificerat vad färjan ska uppfylla för krav måste bolaget även vara förutseende. Bolaget har varit i framkant vad gäller miljövänliga lösningar. Koncessionstrafik innebär att det normalt är en uppdragsgivare som betalar driftskostnaderna medan passagerarna inte erlägger någon avgift. Finlands Färjetrafik bedriver endast en linje där passagerarna och lastägarna betalar. Koncessionen innebär att ingen annan får koncession och de facto en form av monopolställning på linjen, vilken upphör då avtalet upphör. Finlands Färjetrafik har mest vajerfärjor, i Borgå skärgård, Insjöfinland, Mossala, Saverkeit och så

vidare.

Finlands Färjetrafik har börjat med elhybridfärja i 16.6.2017 och då med Elektra. Bolaget hade gått in på det spåret år 2013 och planeringen skedde sedan 2014-2015. Finlands Färjetrafik har två fartyg till i beställning. Hybridfärjor är framtidens teknologi och nu håller man också på med rulle, vilket innebär att kabeln rullas upp och sedan sätts i sjön för att få el.

Rosin har uppgivit att alla linjer konkurrensutsätts dock så att det har varierat i hur stora paket det varit fråga om, ibland har det varit en linje och ibland 15 linjer. Ibland har det varit så att endast Finlands Färjetrafik har lämnat anbud, vilket kan bero på att man måste ha nödvändig utrustning och färjor för att kunna ge ett kostnadsmässigt bra anbud. Konkurrenterna har även haft sina färjor fast på andra ställen och då inte kunnat ge anbud. Då Skärgårdens ringväg bjöds ut gavs det två anbud, vilket enligt Rosin var förvånande då de nödvändiga investeringarna var ganska omfattande. På fastlandssidan är Finlands Färjetrafiks konkurrenter Kuljetus Savolainen, Euro Work (Nordic Jet Line), Kymen Saaristoliiikenne och Archipelago Lines, alla bolag mindre än Finlands Färjetrafik.

Rosin har angivit beträffande bevis S14 och S15 och däri ingående "produkt" att det avser från vilket moment i statsbudgeten medlen kommer. Det var år 2019 som Finlands Färjetrafik senast förlorade en upphandling och Nagu-Norrö.

Rosin har angivit att för Skärgårdens ringväg gavs senast två anbud, men Finlands Färjetrafiks anbud var det enda som blev godkänt. Han har angivit att exempelvis gällande trafik på finska viken var det bara Finlands Färjetrafiks anbud som blev godkänt av flera inlämnade, vilket beror på att man ställer vissa krav på besättning, kreditvärdighet och kunskap. Rosin har angivit man borde se på inlämnade anbud och inte på godkända anbud.

Rosin har beträffande de inlämnade anbuderna, S5, anført att Boreal Sjö A/S, har en kinesisk ägare från Hongkong. Bolaget är ett av de fyra stora rederierna i Norge och har ingen verksamhet i Finland utan bara i Norge. J&L Shipping, som är ett åländskt bolag, gav anbud tillsammans med Fjord1. FRS-koncernen, som är stora i Tyskland men som även opererat i Finland, gav anbud. FRS har nu vissa linjer för staden Helsingfors.

På frågan om det i Finland eller i närområdet finns bolag som går att jämföra med Finlands Färjetrafik har Rosin svarat att då det gäller koncessionstrafik och med eget tonnage finns J&L Shipping på Åland. Han var av den uppfattningen att man inte kan jämföra med sådana som kör mot marknaden, B2C eller B2B, eller om man kör passagerare som Silja eller Viking är inte jämförbart utan det är fråga om fri konkurrens,

mot en stor marknad. Rosin har angivit att även finns B2B då man kör mot olika företag, fraktföretag, sådana som har lastbilstrafik och åker över. Om man tittar här uppe, Finland och Sverige, och koncessionstrafik är det närmast Gotlandsbolaget som är jämförbart. Gotlandsbolaget tar betalt av passagerare och last, men den största delen får bolaget av den svenska staten.

Rosin hade varit mycket aktivt med i upphandlingen av trafiken mellan Svinö-Mellanholm. Finlands Färjetrafiks strategi är att få stordriftsfördelar, att bolaget ska växa men möjligheterna växer inte på träd. Finlands Färjetrafik hade hittat Ansgar Ab, Tomas Lindqvist. Samarbetet hade inletts redan år 2012 då Ansgar Ab hyrde en färja av Finlands Färjetrafik. De kände till att det fanns planer på en anbudsfrågan på en hybridfärja. Rosin och Lindqvist kom på att det här kunde de göra tillsammans, vilket de även gjorde och lämnade anbud. Finlands Färjetrafik anställer lokalt eftersom det behövs lokalkännedom. Ansgar Ab har lokalkännedom och opererar Skarven. Finlands Färjetrafik är bra på det tekniska och hade byggt nytt tonnage samt låg i framkant med tekniken.

Finlands Färjetrafik skulle bygga färjan samt stå för systemen ombord, visst underhåll exempelvis gällande batteripaketet, alkometrar, som ska användas av all personal, instruktioner till besättningen, kameraövervakning av bilarna som kör ombord samt IT-system som on-line visar vem som kör färjan, energiåtgång, temperatur, allt monitoreras. Finlands Färjetrafik skulle skött allt som hör ihop med modern rederiverksamhet, Elektras drift är ett bra exempel.

Ansgar Ab:s roll var ansvaret för driften inklusive anställandet av personal.

Elektra utnämndes till Significant Small Ship of the Year. De hade varit noggranna då färjan jobbades fram och de var stolta över resultatet. Färjan är byggd på Crist i Polen. Elkonsumtionen har varit som planerad. Batterierna är levererade av Siemens i Trondheim. Rosin har uppgivit att av Elektras turer har en till två procent körts på diesel, då exempelvis nätet har legat nere eller om att varit så brådslande att komma till en brand i skärgården att man inte hunnit ladda batterierna. VTT har varit med och utvärderat driften. Rosin har uppgivit att Elektras drift har gått bättre än väntat och att lönsamheten är bättre än bolaget i snitt. Medeltalet för bolaget är 17,3. På Elektra har det kommit vissa läckage vid propelleraggregaten (packningar), vilka alla har fångats upp den reserv de har. Elektra gör ett betydligt bättre resultat än bolaget i snitt. Alltid då man kör med propelleraggregat planerar man med visst mindre underhåll.

Rosin har varit med i teamet vid uppgörandet av konsortiets anbudskalkyl, i vilken man använt samma systematik som i alla anbud, K26a. Kalkylen är uppgjord före anbudet gavs. Vid uppgörandet av

kalkylen tittar man på alla Big Data, kontrollerar vad som händer inom verksamheten och analyserar konkurrenterna. Arbetet börjar från scratch. Arbetet baserar sig på erfarenhet och principer om beräkning. Det sista arbetet på anbuds-kalkylen gjordes i april 2019 eftersom deadline var 2.5.2019. Orsaken till att omsättningen i kalkylen är angiven till ett lägre belopp än anbudet är på grund av tillämpning av försiktighetsövertvåganden, blanda annat dockningar hade dragits bort liksom några missade eller försenade turer per månad. Det inlämnade anbudet överensstämmer med kalkylen, Rosin har angivit att det blir 66 635 000, men att i corner price (nurkka hinta) har man också räknat med pris som är gånger 40 den energi som talar om, det är jämförelsepriset i en offentlig upphandling enligt upphandlingslagen. Det är det jämförelsepriset som sedan används mellan olika parter.

Upplägget var detsamma som för Finlands Färjetrafiks alla upphandlingar. Rosin har uppgivit att man har tillgång till väldigt detaljerade uppgifter sju till åtta år tillbaka i tiden, och på grövre nivå ända tillbaka till år 2010. EBT 15,1 procent valdes, trots att genomsnittet var högre och ännu högre för Elektra, enligt Rosin för den riskhantering som gjorde på varje rad, bedömningen var konservativ och de ville inte sätta den högre då de på förhand kände till att det fanns konkurrens. Det hade varit publika intresseanmälningar varvid Borealis, tyskarna och J&L Shipping anmält intresse. Rosin kände personligen till att Fjord1 också var intresserade. Han har uppgivit att målet ändå hade varit att komma i mål bättre än anbudet, vilket även bolagets historia har bekräftat. Landskapsregeringen hade skött upphandlingen väl och lyckades skapa en egentlig konkurrenssituation.

Rosin har angivit att det inom Finlands Färjetrafik finns ett framgångsrikt ledningssystem där inte bara EBT räknas utan alla involverade har sina egna målsättningar. Det finns exempelvis uppställd målsättning vad gäller bunkerförbrukning med realistiska men utmanande siffror som inte är tagna ur luften. Målsättningarna är strama men inte orealistiska. De är säkra på komma i mål, rad för rad.

I investeringsbeloppet ingår risktillägg till ett miljonbelopp, contingency, liksom det alltid ingår då rederier låter bygga fartyg eller vid större ombyggnadsprojekt. Vidare är riskerna beaktande sålunda att på omsättningsraden har beaktats att färjan ska på dock enligt ett visst schema, bruket av reservfärja med mindre kapacitet, ett visst antal turer blir försenade eller körs inte alls månatligen. I övrigt har beaktats ett större belopp på tekniskt underhåll och på bränsle, i detta fall el, fanns det en marginal på en till två procent högre än vad skrovet beräknades kräva.

Rosin har angivit att man haft tillgång till väderrapporter från Nyhamn och Långnäs för 20 år tillbaka. Fartyget skulle klara upp till 25 meter per sekund, vilket aldrig överskridits under de 20 åren. Det finns statistik från Finlands Färjetrafik för de senaste tio åren enligt vilken 0,1 procent

har missats medan någon försening finns men det har tagits igen.

Rosin har uppgivit att avtalsperioden om 15 år var ett smart upplägg som medförde en längre avskrivningsperiod och en rimligare årskostnad. Risken minskar före operatören som investerat i en ny färja. Om en annan skulle få linjen efter fem år skulle operatören stå med en onödig färja.

Rosin har uppgivit att Finlands Färjetrafik har en extra reservfärja för tillfället för vilken bolaget har extra kostnader men för vilken inte krävts ersättning av landskapsregeringen. Reservfärjan har blivit överlopps och har lett till en kostnad. Den färjan som de hade tänkt att skulle användas som reservfärja används men en annan färja är upplagd. Den är avskriven till noll. I det här sammanhanget har kostnaderna beräknats och inte en eventuell överlåtelsevinst. Rosin har framfört att det vore speciellt om man vore skyldig att sälja egendom, reservfärjan, för att kompensera skadeståndskravet.

I avtalet fanns en option för landskapsregeringen att efter utgången av avtalsperioden få köpa färjan för fem miljoner. Rosin har uppgivit att han förstår tanken bakom detta, att det är på påkallat av säkerhetsskäl och för att beakta försörjningsberedskap. Han har uppgivit att priset var lågt och landskapsregeringen hade med stor sannolikhet löst in färjan. Avskrivningarna hade beräknats utgående från detta. Statistiskt sett borde färjan ha varit mera värd än fem miljoner. Om landskapsregeringen inte skulle ha löst in färjan skulle Finlands Färjetrafik med lätthet gjort ytterligare någon miljon i vinst. Såvida priset skulle ha varit sex miljoner i stället för fem skulle den uteblivna vinsten ha varit ännu högre.

Den nya färjan skulle byggas på varvet Crist i Polen enligt ett normalt skeppsbyggnadskontrakt enligt den så kallade norska modellen, som är ett bra avtal både för varvet och för redaren. Priset var fast. Situationen nu är annorlunda då priset på stål och energi har gått upp samt det geopolitiska läget har ändrats. Avtalet gällde byggandet av en plus en färja och sedan hade Finlands Färjetrafik ytterligare en färja plus en, det vill säga bolaget hade optioner på flera vilket är vanligt då man beställer fartyg. Finlands Färjetrafik har även tidigare ingått avtal om byggande av en färja med option på ytterligare tre. Optionsfärjan är alltid billigare.

Rosin har angivit att han noggrant läst utkastet till avtal med landskapsregeringen både ensam och tillsammans med Tomas Lindqvist. Det var fråga om en stor affär, som förutsatte ett omsorgsfullt arbete från ledningens sida för att kunna inför styrelsen försäkra att det är omsorgsfullt genomgången samt även inför Ansgar Ab:s styrelse.

Rosin har angivit att konsortiet skulle betala 40 euro per megawattimme, enligt de timmar som uppgivits i anbudet, medan överstigande timmar skulle betalas av dem. Upplägget är detsamma som tillämpas av

NTM-centralerna och ett sätt att få mera konkurrens. Större bolag har möjlighet att hedga. I och med att konsortiet var säkra på att antalet i anbudet angivna megawattimmar inte skulle komma att överskridas, då det fanns marginal på beräknade mängden, hade de enligt Rosin de facto ett fast pris som minskade deras risk. Han konstaterade att då färjan hade ett fast pris, avskrivningarna gjordes på ett fast pris och bankerna hade givit anbud på fast ränta var 45 procent av konsortiets kostnader fasta. Indexklausulen kom på hela omsättningen och den var klausulen till för att kompensera ökade kostnader. Rosin var övertygad om att konsortiet när perioden var slut skulle resultatet hade varit betydligt bättre än EBT 15,1.

Rosin har angivit att de noga läst uppsägningsklausulen flera gånger och att de fortfarande läser klausulen på samma sätt, det vill säga att konsortiet har rätt till ersättning vid uppsägning. En möjlighet till uppsägning hade medfört en risk. Om domstolsbeslut om upphävande så skulle konsortiet enligt Rosin ha gjort något fel, exempelvis att färjan inte skulle ha kört eller att konsortiet inte annars skulle ha klarat av trafiken eller att färjan inte hade levererats. Finlands Färjetrafik hade bedömt den här risken som väldigt liten då de hade en stark balans, starkt kunnande, det fanns en organisation och ett gott samarbete med Ansgar Ab. Rosin har angivit att de inte hade identifierat någon risk med att lagtinget inte skulle bevilja medel för Föglötrafiken, det fanns inte en reell möjlighet att man skulle sluta med Föglötrafiken. Det fanns enligt honom ingen risk i praktiken, enbart i teorin. Rosin har angivit att de var helt säkra på att landskapsregeringen skulle hålla sig till avtalet och i annat fall skulle de få ersättning som dem tillkommer enligt avtalet. Neptun Juridica hade inte rådgjort dem gällande avtalet med landskapsregeringen, utan enbart vad gäller skeppsbyggnadsavtalet. Däremot hade HPP Advokatbyrå gått genom hela avtalet tillsammans med dem och då inte sett någon risk.

Rosin har angivit när avtalet undertecknades hade landskapsregeringens upphandlingsbeslut redan vunnit laga kraft. Man ville skriva på avtalet i september eftersom anbuderna bara var gällande under en viss tid.

Rosin har angivit att skrivningen "om medel inte beviljas" i avtalets 16.4 enligt honom innebär att lagtinget har fattat beslut och linjen till Föglö har upphört att trafikeras. Det är enligt honom oförståeligt och ren spekulation att något kommer att ske någon gång i framtiden. Såvida lagtinget hade fattat beslut om att inte bevilja medel hade konsortiet enligt Rosin haft rätt till ersättning motsvarande kontraktspriset. Ångerrätten i avtalet var kopplad till besvären mot vägplanen, vilka var anhängiga och vilka konsortiet uppfattade som en reell risk, men som de var beredda att ta. Beslutet från HFD om förkastande av besvären kom med det ännu fanns en ångerrätt. De avtalade ersättningsbeloppen skulle inte ha täckt alla kostnader, men man måste ta en liten risk och kalla det belopp som inte täcktes för marknadsföringspengar.

Rosin har beträffade fördelningen mellan körning med el eller diesel med den nya färjan att han inte kommer ihåg exakt fördelningsprocenten, men att om det inte kom el från nätet skulle landskapsregeringen enligt avtalet betala dieseln. Färjan var även granska säker då landskapsregeringen krävde att ett stort, men inte direkt överdimensionerat batteripaket, vilket skulle ha medfört möjlighet att köra mycket på el.

Under upphandlingen ställde konsortiet frågor men frågorna hade varit mest av teknisk natur. Rosin har uppgivit att han känner både Niklas Karlman och Sten Schauman, att båda var aktiva och att Schauman hade varit kontaktperson. Däremot hade konsortiet inte ställt några frågor angående avtalsutkastet.

Redan i det skedet då konsortiet hade givit sin offert hade hela tidtabellen varit klar. Varvet var bekant och det fanns en bindande offert. I varvsavtalet, i form av ett Letter of Intent som gick att bryta, ingick allt angående leveransen det vill säga när man skulle börja bygga, när hamntester, när sjöprovturen, när färjan skulle levereras, hur intrimningen av laddningsstationerna skulle ske. Konsortiet hade även bindande offerter för hamnbyggen, till den del det hörde till konsortiet, och två transformatorer, som fortfarande finns i lagret.

Rosin hade följt med debatten inför lagtingsvalet på rubriknivå och talade även med Tomas Lindqvist, men han hade inte känt till alla detaljer. Han har konstaterat att det var en väldigt speciell debatt som fördes. Efter valet hade konsortiet kontrollerat upp noggrannare, varvid Rosin hade varit i kontakt med advokatbyrå HPP som bedömde att avtalet var bindande och att landskapsregeringen inte hade rätt att säga upp avtalet.

I december 2019 hade konsortiet mottagit landskapsregeringens meddelande om dröjsmål, K17. Rosin hade kommit ihåg att meddelandet kom. Färjan skulle komma i tid enligt plan. Enligt hans minnesbild hade han varit i kontakt med Niklas Karlman och det skulle diskuteras, men konsortiet hade inte egentligen någon åsikt om det här. Rosin hade förstått att dröjsmålet berodde på besvär till marknadsdomstolen över brobygget.

Mötet i Åbo 10.1.2020 ordnades på initiativ från landskapsregeringen för att diskutera dröjsmålet. Landskapsregeringen företrädde av tre representanter, Daniel Widman, Joel Karlsson och Niklas Karlman. Under mötet kom det fram att det enda som låg på bordet var ett avslutande av avtalet. Rosin har framfört att det här kom fram först på mötet och de varit totalt oförberedda på att det på riktigt skulle ske. Niklas Karlman hade sagt att det var de här instruktionerna han hade fått av Veronica Thörnroos eller av landskapsregeringen, Rosin hade inte varit säkert på vem. Karlman hade inte hänvisat till att

landskapsregeringen hade en ensidig rätt att avsluta avtalet. Landskapsregeringens delegation ville meddela konsortiet det här. Tidigare hade konsortiet bara fått ett papper om dröjsmål. Sedan hade delegationen tagit upp vad som konsortiets lönsamhet och någon form av principer för diskontering. Det hade enligt Rosin varit litet speciellt eftersom konsortiet inte varit förberett. Från konsortiets sida deltog i mötet Tomas Lindqvist, Johnny Bäck, Mikaela Lind, HPP, och Rosin själv. Det hade enligt Rosin varit Daniel Widman som hade tagit upp diskonteringsräntan och det fördes en svajig diskussion angående denna; man spånade kring diskonteringsräntan. Stämningen hade varit god runt bordet, men speciellt efter mötet hade konsortiet funderat om det verkligen hade hänt. Landskapsregeringen hade inte vid mötet sagt att man hade rätt att säga upp avtalet och inte heller att det var klart att lagtinget inte skulle bevilja medel, utan deras uppgift att sondera hur man skulle kunna säga upp avtalet. Under mötet hade landskapsregeringen även begärt att konsortiet skulle börja begränsa sina kostnader, vilket sedan diskuterades under en paus av konsortiet. Rosin har angivit att en begränsning av konsortiets kostnader på basis av ett muntligt besked var ett bekymmer. Man kunde inte begära att Crist skulle bromsa på något sätt enbart på basis av ett muntligt besked. Såvitt Rosin kunde påminna sig hade landskapsregeringens representanter inte överhuvudtaget hänvisat till lagtinget. Konsortiet hade inte vägrat att förhandla om en överenskommelse om avtalet utan tvärtom, efter pausen i förhandlingarna hade konsortiet öppet berättat tidsaxeln för nybygget och då angivit datumen 21 och 30, och att så fort varvet börjar skära och bocka plåtar blir det mycket dyrare. Dessutom hade man kommit överens med Karlman om att träffas igen 16.1.2020, efter ungefär en vecka.

Konsortiet hade till landskapsregeringens representanter framfört att man inte kunde börja omförhandla med Crist på lösa boliner eftersom konsortiet hade ett bindande avtal med landskapsregeringen. Riskerna fanns att konsortiet skulle ha bromsat varvet i Polen och ändå varit skyldiga gentemot landskapsregeringen att fullfölja avtalet. Rosin var av den uppfattningen att det blivit klart för landskapsregeringen att konsortiet var villigt att förhandla, de hade bland annat kontakt med Karlman ganska länge. Rosin hade frågat Karlman och det var meningen att denne skulle komma till Åbo, men Karlman hade avbokat mötet i ett väldigt sent skede. Karlman hade inte lämnat någon förklaring, medan konsortiet började få panik då det gick upp för dem att något var på gång på riktigt. Det hade varit en stor satsning, ett avtal hade undertecknats om en färja och väldigt mycket hade hänt på kort tid. Landskapsregeringens representanter hade inte givit någon förklaring till varför avtalet skulle uppsägas utan de talade om att de fått ett uppdrag. Rosin hade uppfattat det som om något politiskt beslut var på gång. Rosin har angivit att de tagit del av valdebatten men att allt inte är verklighet som utlovas i valdebatten, varför de inte var på kartan att något sådant här skulle kunna ske. Rosin har angivit att man inte uppmanade landskapsregeringen att säga upp avtalet utan idén var den,

för att kunna på skeppsbyggnadsavtalet, att först skulle man komma överens om ersättningen och sedan skulle man vända sig mot Crist. Det var det här som skulle diskuteras 16.1.2020. Landskapsregeringens representanter hade inte ifrågasatt detta vid mötet 10.1.2020.

Rosin har angivit att han inte minns i exakt i vilken ordalydelse frågan om ersättning av utebliven vinst hanterades vid mötet, men att de hade förstått detta efteråt, då representanter hade frågat efter vilka vinster som konsortiet gör, varvid Rosin svarat det framgår av bolagens officiella bokslut. De hade även ritat upp att vad vinsten skulle vara om den var i linje med bokslutet, plus-minus någonting. Rosin visste att vinsten hade beräknats lite lägre än vad de normalt hade. Representanter hade därmed fått en bild av vad den uteblivna vinsten kunde vara och i samband med det här hade diskonteringen diskuterats. Rosin har angivit att det inte hade varit tal något negativt avtalsintresse och skulle något sådant ha varit på tal hade han haft anteckningar om det. I och med att Karlman hade meddelat att landskapsregeringen även skulle företrädas av Daniel Widman var det naturligt att även ta med de egna advokaterna. Rosin hade uppfattat att närvaro av advokater var påkallat för att kunna överenskomma om hur starten skulle kunna framskjutas. Det var jurister som skrivit avtalen och därför var det naturligt att ta jurist med. Rosin har uppgivit att 10.1.2020 fanns ingen egentlig tvist utan man ställde en massa frågor och spånade fritt samt konstaterade att situationen är den här och att de träffas på nytt för genomgång 16.1.2020.

Rosin har angivit att de efter mötet för det fall att de politiska löftena skulle förverkligas ville klargöra deras ståndpunkt, varför advokat Mikaela Lind skickade e-postmeddelande 13.1.2020 till advokat Daniel Widman, K19. Avsikten var ju att man skulle förhandla om en viss summa, därefter häva avtalet och först därefter skulle man vända sig mot Polen. Konsortiet hade inte fått någon förklaring varför landskapsregeringen inte meddelat på förhand att avsikten inte var att diskutera dröjsmål på mötet utan diskussionen skulle röra ett avslutande av avtalet. Det hade varit Niklas Karlman som framförde detta och han hade tittat ner i bordet. Rosin hade förstått att det var fråga om någon form av politisk styrning.

Rosin har bekräftat innehållet i SMS-meddelandet, K30, och att meddelandena har skickats mellan honom och Niklas Karlman. Karlman hade begärt att Rosin skulle skicka boksluten för Finlands Färjetrafik och Ansgar Ab. Rosin har angivit att med facit i hand ville Karlman beräkna vinsten, det finns ingen annan anledning. Rosin har konstaterat att det måste ha varit bråttom eftersom Finlands Färjetrafiks alla bokslut är publicerade på nätet medan Ansgar Ab:s kan fås från Patent- och registerstyrelsen. Boksluten har skickats samma dag.

Landskapsregeringen skickade uppsägning av avtalet 21.1.2020 och därefter började konsortiet enligt Rosin att fundera på vad man skulle

göra. Allting hade sedan gått snabbt för de måste på stopp på det efter som de inte visste vad som skulle hända. Det enda som de visste var enligt Rosin att skulle bygget av färjan ha fortsatt skulle de inte ha haft någon nytta för den färjan. Färjan som byggdes för Föglö går inte in i Finlands Färjetrafiks nuvarande fästen, den skulle ha varit för bred för Pargas-Nagulinjen.

Planeringen av den nya färjan var ganska långt gjord, varför det var att få stopp på produktionen och på Basic Design, detaljplanering. Varvet Crist var som ett frågetecken och kom sedan till bra mötes efter några möten. Efter att de resonerat visade det sig att det bästa var att göra omplanering, använda så gott som samma slottid och allt det där, eftersom Finlands Färjetrafik hade behov av ytterligare två färjor. Det här för att minimera kostnaderna. Sådant som var gjort enkom för den nya Föglöfärjan kunde inte utnyttjas, men däremot exempelvis obearbetade stålplåtar kunde användas. Av den här anledning är summan för onödigt arbete 370 000 euro så liten som den är. Initialt hade de trott att summan skulle vara mycket högre.

Varvsavtalet med Crist konverterades till en annan teknisk specifikation och många delar av själva avtalet skrevs om, men inte helt och hållet. Bland annat projektnumret bibehölls eftersom varvet hade byggnadsfinansieringen klar och bankgarantierna klara. Finlands Färjetrafik har till och med godkänt en bankgaranti som ursprungligen var för Föglöfärjan för Altera för att därigenom spara pengar då kostnaden för finansieringen annars skulle ha varit högre. Slottiden har behållits, men med en justering för att man inte kom i gång med detsamma. Rosin har angivit att mental, tack vare en bra relation till Crist, och då Crist såg möjligheten att få bygga två färjor så lät Finlands Färjetrafik varvet bygga båda trots att förhandlingar förts med ett annat varv.

Rosin har uppgivit att han varit flera gånger till Polen under den här tiden, men ersättning har yrkats för två resor. Jurist Per-Arvid Skult från Neptun Juridica, som skrivit varvsavtalet, var med vid ett tillfälle. Vid det andra tillfället hade Markku Hokkanen, som var med i planeringen, och Finlands Färjetrafiks konsult Kaj Jansson varit med. De har arbetat hårt för att få varvet att förstå att det inte skulle gå på dem, utan att varvet i stället skulle få beställning av en annan färja. Ursprungligen hade de tänkt att två färjor skulle byggas på Crist men nu blev det i stället tre. Rosin har uppgivit att de inte kunde utnyttja det billigare optionspriset för den färja som byggdes. Färjor prissätts per kilo och den färja som byggdes prissattes enligt det högre priset.

Rosin har uppgivit att Finlands Färjetrafik har ett kontrakt gällande Altera tecknat hösten 2019 med NTM-centralen, vilket gäller 10 år. Trafiken kan tidigareläggas men det är i så fall på egen bekostnad; enligt kontraktet kör Finlands Färjetrafik med Elektra och Sterna fram till årsskiftet och sedan bytes Sterna mot Altera. Altera skulle komma i trafik

sex månader efter det att nya Föglöfärjan skulle ha kommit i trafik 1.4.2022. Finlands Färjetrafik får de facto en extra kostnad för att Altera varm och i gång samt förlorar i praktiken en del av garantitiden. Altera skulle ha byggts vid Crist eller något annat varv, det är köparens marknad. Finlands Färjetrafik hade offerter från tio seriösa och intresserade varv. Det tar cirka två år att bygga en färja och ett år att planera, medan däremot kan en föregående upphandling ta mer tid. Rosin har angivit att det inte blivit någon fördel för Finlands Färjetrafik då varvsavtalet konverterade från att gälla Föglöfärjan till Altera. Finlands Färjetrafik har bibehållit det goda förhållandet till Crist, som var väldigt flexibla och för att inlands Färjetrafik skulle komma ur den prekära situationen med Föglöfärjan.

Rosin har angivit att en jämförelse mellan den planerade Föglöfärjan och Altera visar att det inte är samma färja. Föglöfärjan hade inte gått in i Finlands Färjetrafiks färjfästen. Längd, bredd och midskeppssektionen är annorlunda, liksom även batteripacken. Det finns inte heller någon passagerarsalong på Altera. Skrovet är annorlunda. Båda är landsvägs- och hybridfärjor men det är inte samma färja.

Rosin har angivit att personal inte är bristvara. Nyligen vann Finlands Färjetrafik två nya linjer och då hade man tre till fyra sökanden per vakans. Många sjömän föredrar att komma hem. Det är inte heller brist på befäl förutom övermaskinmästare där det inte finns ett överutbud. Både på Elektra, Altera och den planerade Föglöfärjan räcker det med vanlig maskinmästare och tolv månader praktik. Det är maskinstyrkan som är avgörande.

Rosin har uppgivit att de yrkade kostnaderna kunde ha blivit betydligt högre men att man hade haft lite tur när avtalet sades upp före produktionen började. De hade gjort allt för att minska kostnaderna och det var en besvikelse att vara i rätten idag.

Rosin har angivit att Crists proformafaktura på 370 000 euro är betald och att det inte finns någon annan faktura. Man hade inte varit tillräckligt observant då fakturan anlände och därför betalades en proformafaktura. I fakturan ingår LMG, som är planeringsbyrån, Schottel, planering för propelleraggegraten och Siemens, hela hybriden som är helt annorlunda. Hybriden på Altera är ett mindre batteripack, samt footprints for all cabinetes och drivarna är helt annorlunda. De hade granskat kostnaderna, gått i genom allt vad som gjorts, tittat med organisationen och kostnaderna var mycket rimliga. Rosin har uppgivit att tror att han har sett VOR Project Cancallation Report i Crists bokföring. De har kontrollerat upp med underleverantörerna att de fakturerat Crist ifrågavarande belopp samt kontrollerat upp vad som gjorts. De har en bra relation med Siemens, LMG och Schottel medan Stogdan är bakom Crist oaktat att de känner bolaget. Siemens och LMG har fakturerat i norska kronor.

Rosin har bekräftat att han visat Power Point presentationen intagen som K26 vid ett möte i oktober i Åbo. Han har angivit att de väldigt öppet visade vad det var men att de inte givit något papper med men angivit att landskapsregeringen när som helst kunde skicka sina revisorer och kontrollera siffrorna från deras bokföring. Rosin hade även sagt till Niklas Karlman att om denne kommer med på en kopp till hans rum får han se på allt, allt håller enligt Rosin att studeras. Landskapsregeringen återkom aldrig med begäran om uppgifter eller för att kontrollera.

Rosin har beträffande sju fakturor från HPP Advokatbyrå, K25, angivit att byrån hjälpt dem att förstå den juridiska situationen i den här härvan, vad de kan eller ska göra i situationen, vilka är deras rättigheter och möjligheter. HPP Advokatbyrå har inte representerat dem i en eventuell tvist. Fakturorna och däri angivna åtgärder har genomgått före de har godkänts och betalats. Flera personer granskar fakturorna och gör en rimlighetsbedömning. Inom Finlands Färjetrafik tillämpas ett trippelsystem, där den första länken sätter fakturan på plats, den andra länken granskar fakturan och den tredje godkänner sedan. Alla fakturor är betalda.

I Neptun Juridicas faktura ingår något som kallas för "notiisi". För det fall att vägplanen inte skulle ha godkänts skulle även kontraktet med varvet ha förfallit, varför de i så fall borde ha gjort en notis till varvet om att avtalet fortsättningsvis är i kraft.

Rosin har angående antalet egna timmar, som ingår i K33, angivit att han gått genom sin kalender och yrkandet är baserat på de direkta lönekostnaderna.

Beräkning av utebliven vinst gjordes inte skilt för Finlands Färjetrafik och Ansgar Ab då det var fråga om ett gemensamt projekt och det går inte heller att göra separat. Vid beräkningen har man tittat på projektets lönsamhet och sedan finns ett internt avtal mellan Finlands Färjetrafik och Ansgar Ab om hur intäkterna fördelas mellan bolagen. Ansgar Ab:s roll skulle ha varit driften, det vill säga att anställa personal, leda personalens arbete, motivera personalen, handha kundkontakter och till uppdragsgivaren samt sköta relationerna till det samhälle där trafiken bedrivs. Den dagliga trafiken skulle bedrivas i enlighet med Finlands Färjetrafiks system. Intäkterna skulle ha fördelats som så att ungefär 2/3 till Ansgar Ab och 1/3 till Finlands Färjetrafik, vilket skulle ha täckt anskaffningspriset för färjan.

Rosin har angivit att efter att man resonerat och konsulterat kom man fram till en diskonteringsränta om en procent då riskerna var så små eftersom det var fråga om budgeteringsmedel. Anbudskalkylen hade relevans då den var noggrant uppgjord och det var så som verksamheten skulle ha genomförts, dock så att resultatet troligen skulle ha varit bättre. Lånefinansieringen, avseende 70 procent av hela investeringskalkylen, baserade sig på en fixerad ränta. Den offert som

lämnades in var från Nordea men de hade en helt motsvarande från Andelsbanken. Rosin delar uppfattningen att restvärdet på färjan sannolikt hade varit högre än vad som anges i avtalet. Gångse värdet är vanligen högre än bokföringsvärdet och det kunde potentiellt ha funnits ett övervärde i fartygsvärdet för det fall att landskapsregeringen inte skulle ha löst in färjan vid avtalets slut, vilket inte har beaktats i skadekalkylen. Rosin har angivit yrkandet på ersättning i så fall med hänvisning till redovisningsprinciper skulle ha varit ännu högre. Yrkandet är nu 10 miljoner och om färjan sedan kunde ha sålts med 2 miljoner i vinst, skulle man i det här skedet de facto ha förlorat 12 miljoner. Om avskrivningarna skulle ha varit mindre vid ett lägre värde på fartyget, hade den uteblivna vinsten varit större, varvid resultatet enligt Rosin skulle ha varit detsamma.

Rosin har angivit att förslaget till förlikning var bra eftersom det aldrig är bra med en process mot en potentiell kund. Förslaget var på en väldigt rimlig summa och en förlikning skulle enligt dem ha varit den smartaste lösningen på situationen. Konsortiet hade aldrig fått något svar på förslaget.

Tomas Lindqvist har i sitt partsförhör bland annat berättat att han är sjökapten till sin utbildning, han har varit befälhavare sedan 1999. År 2005 var han medgrundare till ett rederi som köpte av Rederi Ab Gustaf Erikson, som sedan köptes av Ansgar Ab. Lindqvist är verkställande direktör för Ansgar Ab sedan 2011.

Ansgar Ab har haft totalentreprenad på Kumlinge- och Asterholmalinjen. Driftsentreprenad innebär att Ålands landskapsregering står för tonnaget, underhåll och bränsle medan entreprenören egentligen bara står för bemanningen av fartyget. Totalentreprenad innebär att entreprenören står för allt.

För närvarande har Ansgar Ab tre linjer på driftsentreprenad, Norra linjerna (Hummelvik-Torsholma och Åva-Osnäs) och Skarvenlinjen. Ansgar Ab har tappat de tidigare totalentreprenaderna. Fartyget Antonia är tidsbefraktad, närmast att jämföra med totalentreprenad, på linjen Houtskär-Iniö.

Lindqvist har angivit att driftsentreprenad inte ger någon vinst utan resultatet är negativt. Totalentreprenad har däremot historiskt sett gett bra resultat, en cirka 20 procents vinst. Lindqvist har angivit att Skarven ger ett negativt resultat. Lindqvist har angivit att Ansgar Ab inte kommer att delta i en ny upphandling av Skarvens trafik till Föglö. Ålands landskapsregering ger korta avtal och konkurrerar ut entreprenörerna mot varandra, vilket leder till pressade anbud. Lindqvist har angivit att han är färdig med detta och att Ålands landskapsregering inte en pålitlig avtalspart.

Enligt Lindqvist är Föglötunneln och provborrningar ett sätt för

politikerna att rädda sina vallöften. På en tidnings förfrågan framkom att endast fyra lagtinget var för byggandet av en tunnel. Lindqvists åsikt var att någon kommer att köra med Skarven ännu under många år.

Lindqvist har angivit att vid driftsentreprenad kan inte entreprenören påverka något utan den som kan bemanna billigast vinner entreprenaden. Ålands landskapsregering har godtagit anbud där lönenivåerna inte har uppfyllts. Ansgar Ab skulle ha tagit del av Finlands Färjetrafik Ab:s koncept och erfarenheter. Lindqvist hade varit aktivt med i upphandlingen av Svinö-Mellanholm då han hade den lokala kännedomen. Ansgar Ab skulle inte ha givit anbud ensam då det var ett för stort projekt. Upphandlingen är kostsam i sig. Kostnaderna för att inlämna ett anbud uppgår till 200-300 000 euro och inlämnandet av anbud berättigar inte till ersättning.

Enligt Lindqvist är Ansgar Ab en eftertraktad arbetsgivare. Lindqvist har angivit att det inte är brist på befäl men däremot kan det finnas problem att hitta övermaskinmästare. Det är inte brist på arbetskraft om man kan erbjuda ordinarie arbete, men däremot kan det exempelvis finnas problem att hitta personer för kortare vikariat till Skarven. Lindqvist har föreslagit att maskinstyrkan skulle skruvas ner på Skarven för att det inte längre skulle krävas övermaskinmästare ombord. Den nya elhybridfärjan skulle inte ha krävt övermaskinmästare på Föglölinjen.

Lindqvist hade varit med då kalkylerna gjordes upp men inte i detalj. Hans input hade varit om bemanning, säkerhet och visst underhåll. Antalet anställda på linjen Svinö-Mellanholm beräknades till 17,7 anställda vartill tillkom vikarier, eller cirka 20 personer skulle jobba på linjen. Bemanningen ombord var befälhavare, en i maskin och två på däck.

Den största risken med den 15 år långa anbudsperioden var enligt Lindqvist att man inte skulle ha fått anbudet då kostnaderna för att lägga upp anbudet var så stora. Han hade inte sett ett 15 års avtal som en risk. Ålands landskapsregering borde ha varit en säker avtalspart. Månadsbeloppen var indexjusterade.

Ålands landskapsregeringen ville att anbudsgivaren skulle låta bygga färjan, vilket inte hänt tidigare. Nuvarande lantrådet Thörnroos, gav år 2017 en motion till lagtinget om att kontrakten borde läggas ut på längre kontrakt. Landskapsregeringen ville även mera övergå till totalentreprenader. Kontrakten måste vara långa för att entreprenören skulle kunna investera.

Lindqvist har angivit att det aldrig tidigare begärts in totalentreprenadanbud vari krävts att en ny färja skulle byggas. Han har angivit att landskapsregeringens tonnage överlag är mycket gammalt och att miljötänkandet inte är up-to-date. Någon gång måste tonnaget förnyas; den äldsta färjan är från 1950-talet. Landskapsregeringen köpte

nyligen en begagnad färja från Norge med fyra gamla dieslar.

Lindqvist hade läst genom avtalet noga. Det hade inte funnits några brister i de anbud som Ansgar Ab givit, även före samarbetet med Finlands Färjetrafik Ab. Hans uppfattning var att det är ytterst sällan som anbud inte godkänns på Åland.

Lindqvist hade läst genom utkastet till avtal i flera omgångar, både ensam och tillsammans med Mats Rosin, då även noterat uppsägningsklausulen. Lindqvist uppger att han tolkar klausulen precis som det står i densamma. Han har jämfört avtalsutkastet med avtalet för Enklinge-Kumlingelinjen och för trafiken med Skarven. Utseendemässigt var avtalen väldigt lika och upplägget var detsamma, medan detaljer skilde. Han hade jämfört de olika uppsägningsklausulerna och konstaterade att det fanns många varianter på just punkt 16.4. Han hade sett sex olika skrivningar för denna punkt. I det nu aktuella avtalet nämndes lagtinget. Lindqvist har angivit att en uppsägning enligt 16.4 berättigar till full ersättning för kostnader och utebliven vinst. Begreppet verksamheten på färjlinjen förekommer i många avtal men Lindqvist hade inte varit orolig för att detta betyder att de inte skulle ha rätt till ersättning. Ångerrätten, som var tidsbunden, handlade om vägplanen på Föglö. Om vägplanen inte godkändes skulle konsortiet få upp till 450 000 euro i ersättning.

Lindqvist hade varit i kontakt med Ålands landskapsregering före avtalet undertecknades. Frågor som ställdes var uteslutande av teknisk natur och alla frågor gick via honom. Han hade inget minne av att han skulle ha varit i kontakt med Sten Schauman men däremot med Niklas Karlman, som var den som återkom med svaren.

Ansgar Ab hade förberett sig så långt det var möjligt för trafikstart. Byggnationen och leveransen var på gång. Det hade varit mycket planering på förhand. Det hade enligt Lindqvist varit svårt att missa valdebatten angående korttrutten. Efter det att högsta förvaltningsdomstolen hade givit sitt utlåtande var avtalet enligt Lindqvist hemma. Resultatet efter lagtingsvalet påverkade inte konsortiet eftersom det fanns ett giltigt avtal. Dåvarande infrastrukturministern, nuvarande lantrådet Veronica Thörnroos uttalade sig i tidningarna att konsortiet skulle få full ersättning. Lindqvist har uppgivit att de inte kände någon oro utan att de var på rätt. Lindqvist har uppgivit att full ersättning är ersättning för direkta kostnader och utebliven vinst. Lindqvist har angivit att han inte vet när Thörnroos har ändrat sig men att det blev klart först efter ett möte i Åbo.

Det hade anförts flera besvär över vägplanen till högsta förvaltningsdomstolen. Det hade därför varit logiskt och naturligt enligt Lindqvist att landskapsregeringen skickade ett brev om dröjsmål. Initiativet till mötet i Åbo 10.1.2019 togs från landskapsregeringens sida och agendan för mötet enligt Lindqvists uppfattning dröjsmålet. Det var

först under mötet i Åbo som landskapsregeringens företrädare tog fram en uppsägning av avtalet. Lindqvists första reaktion hade varit total överraskning. Under mötet funderade man över hur man skulle kunna avtala om ett avslut av avtalet. Man diskuterade hur man låg till på varvet och Mats Rosin redogjorde för det. Vidare diskuterades vinster och framfördes att tiden var vital, om något skulle göras måste det ske senast då och då. Det hade varit lugna och sakliga diskussioner. En uppsägning av avtalet berörde 20 personer (behövdes 17,7 personer + vikarier) och 40 procent av verksamheten skulle försvinna. Vid mötet togs diskontering upp och diskuterades. Det hade varit Daniel Widman som tog upp frågan och resonerade kring detta. Lindqvist har angivit att diskontering inte var hans expertis. Diskontering hade diskuterats i samband med vinsten. Diskussionerna hade inte lett så långt och man hade inte kommit fram till hur man skulle avtala, utan i stället kom man överens om ett nytt möte 15 eller 16 januari. Vid mötet hade man inte diskuterat om att landskapsregeringen skulle ha en ensidig rätt att säga upp avtalet. Inte heller hade man från landskapsregeringens sida sagt något om att det stått klart att medel inte skulle komma att beviljas. Konsortiet hade inte uppmanat landskapsregeringen att säga upp avtalet. Konsortiet var villigt att diskutera vidare vilket visas av att ett nytt möte bokades in. Från konsortiets sida hade framförts att varvsavtalet inte kunde omförhandlas. Lindqvist hade uppfattat att delegationen från landskapsregeringens sida hade upplevt mötet som besvärande och att delegationen visste att det skulle kosta mycket pengar att ensidigt häva avtalet i form av ersättning för kostnader och utebliven vinst. Det hade inte varit någon diskussion om att enbart kostnader skulle ersättas.

Lindqvist hade biträtts av advokat Johnny Bäck vid mötet; de har ett affärsförhållande sedan tidigare. Detta eftersom motparten hade tagit med sina jurister. Efter mötet var det Mats Rosin som hade kontakt med Niklas Karlman.

Lindqvist hade upplevt uppsägningsmeddelandet som vansinne. Det hölls en presskonferens samma dag på vilken infrastrukturminister Christian Wikström hade sagt att de vänt och vridit men att det kommer att kosta.

Ansgar Ab har haft kostnader för resor, mest till Åbo samt juristkostnader, K25. Advokat Bäck hade varit med till Åbo, han har gjort analyser före och efter mötet i Åbo. Bäckes faktura är betald. Resekostnaderna för Air Leap, Finnair och taxikostnader har uppkommit till följd av uppsägningen. Det hade mestadels varit Lindqvist själv som reste. Det hade varit ett stort arbete att nedmontera ett så här stort projekt. Han hade inte besökt varvet i Polen till följd av uppsägningen. Av extra arbetet 1 124 timmar var 34 timmar Lindqvists och hans timlön 36 euro. Antalet timmar har beräknats på basis av kalender- och minnesanteckningar. Han har inte beaktat några extra grejer såsom semester eller liknande.

Lindqvist har angivit att den uteblivna vinsten har räknats för konsortiet då det var ett gemensamt projekt som gjordes tillsammans.

Lindqvist äger 1 procent av Ansgar Ab och 29 procent Rederi Ab Gustaf Erikson, som äger 44 procent av Ansgar Ab.

Ansgar Ab skulle ha fakturerat 100 procent av Ålands landskapsregering medan Finlands Färjetrafik skulle ha fakturerat Ansgar Ab som för bareboat-hyra. Ansgar Ab skulle ha betalat kostnaderna i anbudskalkylen, drifts-, anställnings- och delar av underhållskostnaderna. Fartyget var inte Ansgar Ab:s balans, varför avskrivningar och räntekostnader inte hörde till Ansgar Ab. Den korrekta fördelningen skulle ha varit 2/3 på Ansgar Ab och 1/3 på Finlands Färjetrafik Ab.

Lindqvist har på motpartens fråga var i avtalets punkt 16.4 det uttryckligen står att landskapsregeringen ska erlagga ersättning vid förtida uppsägning angivit att det står att ingen ersättning erlaggs om domstolen upphäver avtalet medan det i andra fall utgår ersättning. Lindqvist har angivit att landskapsregeringen inte enligt hans mening har rätt till ersättning vid totalförlust av fartyg.

Lindqvist har uppgivit att Ansgar Ab har skött trafiken med Skarven Svinö-Degerby sedan oktober 2011; de har vunnit upphandlingen tre gånger. Ansgar Ab har tidigare skött totalentreprenader åt landskapsregeringen. Då det sista anbudet lämnades in var det tal om att något skulle hända och för få även det nya avtalet, kunde man kalkylera med minus. Lindqvist har angivit att Ansgar Ab:s styrelse nog inte är intresserad av att inlämna anbud på en minusverksamhet. Han har vidare sagt att han inte ser något intresse i driftsentreprenader längre, entreprenörerna konkurrerar ut varandra.

Lindqvist har beträffande de olika ordalydelserna i det nu aktuella avtalet jämfört med avtalet för driften av Skarven vari det senare avtalet stipulerar att ingen ersättning utgår vid uppsägning, angivit att det uttryckligen anges att ersättning inte utgår. Han har konstaterat att vid en uppsägning skulle Ansgar Ab bara ha tackat och gått hem, färjan var inte bolagets, medan nu gäller det en elhybridfärja.

Lindqvist har uppgivit att konsortiets försäkringar inte var hans bord men att även Ålands landskapsregering var medförsäkrad. Han har uppgivit samma situation även rådde vid driftsentreprenad, ansvaret för P&I ligger hos entreprenören Kasko hos landskapet. Både entreprenören och landskapet är medförsäkrade i Kasko.

Katrin Sjögren har i sitt vittnesmål bland annat berättat att hon jobbat i lagtinget sedan år 2003 och att hon under åren 2018-19 var lantråd. Korttruttsprojektet Svinö-Mellanholm var således ett välbekant projekt sedan 12-15 år tillbaka. Hennes regering tog vid där den tidigare

landskapsregeringen hade slutat, som lantråd hade hon huvudansvaret men det fanns ministrar inom själva sakfrågorna som var mera bekanta med detaljerna. Alla ministrar deltog men särskilt infrastrukturministern, finansministern, näringsministern, lantrådet samt förvaltningschefen var inkopplade.

Projektet var omfattande och vittnet deltog i upprepade överläggningar gällande det. En upphandling av denna storlek var unik, den var omfattande ekonomiskt och den innebar en reform av hela skärgårdstrafiken.

Lagtinget åtgärdsuppmaning till landskapsregeringen i september 2019, K10, att omedelbart säga upp avtalet för Svinö-Mellanholm kom enligt vittnet som en följd av den valfeber som rådde vid tidpunkten. Tunnelalternativet dök upp inför valet. Det var oklart tills omröstningen skett huruvida uppmaningen skulle gå igenom. Omröstningen i lagtinget var mycket jämn och avgjordes med talman Veronica Thörnroos röst emot projektet, trots att hon tidigare stött projektet. Enligt vittnet Sjögren är det inte i sig ovanligt att politiker ändrar ståndpunkt, det kan ske efter att ha analyserat kritik. När det handlar om strukturella projekt är alltid stora protester att vänta. Då ska man å ena sidan fundera om det finns fog för kritiken men å andra sidan ha ryggrad att fullfölja projekten om fog inte finns.

Vittnet Sjögren hade varit av den åsikten att lagtingets kläm inte hade någon inverkan gentemot tredje part men den kunde få politiska konsekvenser, vilket den även fick. Denna åsikt hade hon grundat på all den fakta hon haft till handa och på basis av samtal med sakkunniga på infrastrukturavdelningen. Beslutet skulle också få konsekvenser för landskapsregeringen som avtalspart i kommande upphandlingar och för utvecklingen av skärgårdstrafiken. Inom en vecka från valet hade det enligt vittnet stått klart att Liberalerna inte skulle längre ingå i landskapsregeringen.

Konsekvensbedömningen, K29, hade infrastrukturavdelningen uppgjort inför omröstningen, högst sannolikt hade Niklas Karlman haft med bedömningen att göra. Det kunde även hända att finansavdelningen och förvaltningschefen hade varit involverade. Infrastrukturavdelningen hade inte vad vittnet Sjögren kände till konsulterat utomstående jurister för konsekvensbedömningen men nog Widmans advokatbyrå för uppgörandet av själva avtalet. Konsekvensbedömningen uppgjordes för att det rådde en upphetsad stämning inom politiken och i media och ärendet hade stor omfattning, som kunde åsamka skada för landskapsregeringen och skattebetalarna. Enligt vittnet hade landskapsregeringen en skyldighet att informera lagtinget, som hade det yttersta ansvaret. Uppenbarligen har landskapsregeringen kunnat säga upp ett privaträttsligt avtal på basis av nya maktkonstellationer men det får enligt vittnet uppenbarligen även konsekvenser. Det kastar bort allt arbete som dittills utförts och skadar landskapsregeringens trovärdighet

som avtalspart gentemot entreprenörer.

Vittnet Sjögren hade deltagit i ett möte, där Widmans byrå hade också närvarat, där lagtinget fick ställa frågor till landskapsregeringen och denna skulle redogöra för konsekvenserna om man bröt avtalet. Man hade diskuterat förutom konsekvenserna av att bryta avtalet, även parallellt om processen i högsta förvaltningsdomstolen angående vägplanerna.

Vittnet Sjögren hade även deltagit i ett möte efter lagtingsvalet, där partiledarna för de nya regeringspartierna diskuterat möjligheten att komplettera handlingar till högsta förvaltningsdomstolen. Den tidigare landskapsregeringen hade inte ansett att det fanns något kompletteringsbehov, annars hade man ju vidtagit sådana åtgärder. Någon komplettering till domstolen skedde slutligen heller inte.

Att avtalet slutligen hade sagts upp hade inte i sig överraskat vittnet, däremot hade hon överraskats av att man inte hade haft mera diskussioner med konsortiet, vilket generellt är en styrka på Åland.

Mats Perämaa har i sitt vittnesmål bland annat berättat att han varit aktiv inom landskapspolitiken mellan åren 2001 och 2019 inom Liberalerna. I landskapsregeringen åren 2015-2019 var han finansminister, som ansvarar för hanteringen av den offentliga ekonomin via de årliga budgetarna.

Samtliga ministrar hade varit delaktiga i korttruttsprojektet enligt vittnet. Ministrarna är ofta även partiledare, varför frågan vara av allas intresse. Finansministerns roll för korttruttsprojektet var den ekonomiska aspekten. Det hade funnits ett behov att ändra i trafiksystemen och få färjorna att framföras på kortare pass för att skapa mindre kostnader. Det hade funnits en uttrycklig önskan att investera stort men på sikt få lägre driftskostnader. Upphandlingen i fråga hade i åländska mått varit väldigt stor. Man strävade efter att få så fördelaktiga anbud som möjligt för att dra ner på driftskostnaderna. Målsättningen var att spara tre miljoner årligen jämfört med nuvarande system. Hela projektet hade passerat flera lagting, varför det var en lång process.

Enligt vittnet Perämaa överskuggade ivern att bli invald själva sakfrågan i lagtingsvalet. Tunnelnfrågan hade funnits med som ett alternativ redan år 2005 och frågan väcktes igen inför valet och man gick ut med vallöften gällande frågan. För vittnet hade det varit klart direkt efter lagtingsvalet vem som skulle bli det nya lantrådet.

Landskapsregeringen hade enligt vittnet Perämaa ansett att det fanns ett behov att informera lagtingsledamöterna om vad en omröstning kunde leda till, varför konsekvensbedömningen, K29, presenterades. Den motsvarade vad landskapsregeringens åsikt var. I överläggningarna gällande projektet brukade Yvonne Österlund och Niklas Karlman delta.

Enligt vittnet hade det inte framförts att det hade funnits någon grund för att säga upp avtalet, förutom den grunden som gällde högsta förvaltningsdomstolens behandling av vägplanen. Det hade däremot framförts att det inte fanns någon grund och att skadeståndsskyldighet skulle följa. Vittnet hade hört att det även diskuterats om grunden att lagtinget inte skulle bevilja medel. Då hade vittnet fått den uppfattningen av Niklas Karlman att det skulle förutsätta att all trafik till Föglö upphörde, vilket vittnet hade uppfattat som en uppsägningsgrund. Ingen hade antytt att denna punkt i avtalet skulle ha inneburit något kryphål för landskapsregeringen att komma ur avtalet.

Vad gäller landskapsregeringens svar på lagtingets åtgärdsuppmaning, K13, S10, där landskapsregeringen konstaterat att man inte för närvarande har någon giltig uppsägningsgrund på basen av att medel för verksamheten inte har beviljats och en uppsägning sägs innebära en ensidig hävning, vilket medför en skadeståndsskyldighet till miljonbelopp, har vittnet framfört att han inte uppfattat att det skulle uppstått någon grund senare heller. För vittnet var det klart att om avtalet i fråga hävdades skulle ett ekonomiskt ansvar följa.

Mika Nordberg har i sitt vittnesmål bland annat berättat att han varit lagtingsledamot alltsedan år 2007. I landskapsregeringen för åren 2015-2019 var han infrastrukturminister, som ansvarade för de tre olika avdelningarna inom infrastrukturavdelningen. För korttrattsprojektet var vittnet som infrastrukturminister huvudansvarig medan finansministern ansvarade för finanserna då de sträckte sig ut över en lång tid. Lantrådet var i sin tur huvudansvarig för hela landskapsregeringens verksamhet.

Vad gäller anbudsfrågan, K1, var det ministerns roll att följa med arbetet gällande sakinnehållet som tjänstemännen jobbade med och slutligen fatta beslut om det. Vittnet hade varit med i utformningen av anbudsfrågan. Bakgrunden till anbudsfrågan var enligt vittnet en långvarig debatt i lagtinget om att skärgårdstrafikens flotta var föråldrad och måste förnyas. Olika förslag hade diskuterats genom åren men man hade stannat på förslaget att skaffa sig ett nybyggt fartyg för totalentreprenad.

Infrastrukturavdelningen hade veckovisa möten, varför samtliga på avdelningen kände till arbetet med denna upphandling. Upphandlingen var en av de större vittnet Nordberg hade känt till. Åtminstone Niklas Karlman och Sten Schauman deltog i arbetet liksom tekniska experter internt och externt samt juridiska utomstående experter. Avtalsutkastet hade vittnet läst igenom upprepade gånger med tjänstemännen. Niklas Karlman hade föreslagit att man skulle ta med en klausul om att landskapsregeringen tog risken för hur marknadspriset för elenergi skulle utvecklas. Vittnet Nordberg hade tyckt att förslaget var klokt och att det säkerställde för skattebetalarna att man skulle få in så låga anbud som möjligt. Man ville även säkerställa att fartyget i fråga inte skulle

försvinna efter avtalsperioden, varför man tillade en fem miljoners köpoption för landskapsregeringen. Beloppet hade diskuterats och det var klart att dess nivå påverkade de anbud som skulle inlämnas. Idéer för utkastet hade man fått av att se på mallar både från öst och väst.

Vad gäller uppsägningsgrunderna hade upphandlingen enligt vittnet varit avhängig av vägplanerna för en ny bro och hamn på Gripö, vilka inte hade varit färdiga vid tidpunkten för upphandlingen. Ordalydelsen gällande att beställaren inte beviljas medel hade funnits med i tidigare upphandlingar, varför den ingick även denna gång. Landskapsregeringen är ju som verkställande instans beroende av att lagtinget beviljar medel, varför man skrivit in denna koppling.

Konsekvensbedömningen, K29, uppgjordes för att informera lagtinget före omröstningen 27.9.2019 om landskapsregeringens åsikt enligt Nordberg. Den hade uppgjorts på infrastrukturavdelningen, Niklas Karlman hade säkert varit aktiv i utformningen. Bedömningen hade motsvarat vittnets och den övriga landskapsregeringens synpunkter. Vittnet hade efteråt uttalat sig i media om att en uppsägning kan leda till 5-10 miljoners skadestånd. Vittnet har inte ansett att det funnits någon juridisk möjlighet att häva avtalet utan skadestånd, såsom även framgått av pressmeddelande, K28, som lagtinget fick ta del av. Vittnet Nordberg kände inte till huruvida man anlitat externa juridiska experter vid uppgörandet av det PM som var bilaga till svaret på åtgärdsuppsmaningen till lagtinget 17.10.2019, vari konstateras att en uppsägning av avtalet utgör en ensidig hävning som medför skadeståndsskyldighet till miljonbelopp, S10. Ett möte där Widmans advokatbyrå deltagit hade vittnet varit med på strax innan.

Camilla Gunell har i sitt vittnesmål bland annat berättat att hon jobbat inom landskapspolitiken alltsedan år 2003, varav 11 år i landskapsregeringen i tre olika regeringar. Under Gunells mandatperiod hade kortruttsprojektet varit det största projektet och alla ministrar hade varit engagerade åtminstone i huvudlinjerna.

Klämmen i lagtinget och åtgärdsuppsmaningen hade inte varit en överraskning för vittnet men hon hade trott att majoritetsblocket hade klarat av omröstningen men omröstningen blev jämn och avgjordes med talman Veronica Thörnroos röst. Thörnroos hade tidigare som trafikminister jobbat för projektet. Projektet hade varit stort och för det krävdes ett brett stöd för en lång tid. Det hade lagts fram år 2013 och omfattats av lagtinget, Sjögrens regering fortsatte med att förverkliga projektet under sin mandatperiod. Uppsägningen av avtalet handlade om att man ville vinna valet. Tunnelalternativet dök upp i valrörelsen år 2019 medan det hade lagts till sidan redan åren 2013-2014, eftersom det inte gick att räkna hem inom de ekonomiska ramar som lagts. Tanken var att göra skärgårdstrafiken mer kostnadseffektiv. Någon enighet om hur skärgårdstrafiken hade inte nåtts, annat än att fortsätta med befintlig trafik.

Bakgrunden till konsekvensbedömningen, K29, var enligt vittnet Gunell att presentera fakta till lagtinget, så att lagtingsledamöterna som skulle rösta skulle ha en uppfattning om att det fanns konsekvenser till följd av röstningen och att klarlägga olika scenarier. Enligt vittnet kan en ny landskapsregering inte säga upp ett ingått avtal bara på basis av att maktkonstellationen ändrat och att och det står klart att inte medel beviljas. Det är ju mer en regel än ett undantag att de politiska styrkorna ändras efter val. Oberoende politisk ledning måste landskapsregeringen vara en trovärdig part i upphandlingar. För att respektera lagtingets budgetmakt sätter man in i avtal klausuler med villkoret "såtillvida medel beviljas". I pressmeddelandet, K28, ingick en uppskattning på ett skadestånd på 5-10 miljoner, vilket enligt vittnet grundade sig på infrastrukturavdelningens bedömning av den rådande situationen, beloppet var inte exakt och utgör en bred gaffel.

Efter lagtingsvalet stod det egentligen direkt under valnatten klart att socialdemokraterna inte skulle delta i den nya landskapsregeringen. Veronica Thörnroos från Centern var som vinnare av valet regeringsbildare.

Vittnet Gunell hade in i det sista inte trott att avtalet skulle sägas upp, sedan den nya landskapsregeringen fått alla fakta och kunde bedöma riskerna och möjligheterna.

Niklas Karlman har i vittnesmålet uppgivit att han är biträdande avdelningschef vid landskapsregeringens infrastrukturavdelning. Han är till utbildningen ekonomie magister med nationalekonomi som huvudämne. Han har arbetat vid landskapsregeringen sedan år 2000, först två som bostadslåneinspektör och sedan på trafikavdelningen, som sedermera har bytt namn till infrastrukturavdelningen.

Karlman hade under åren 2018 till 2020 varit byråchef och biträdande avdelningschef med Yvonne Österlund som förman. Infrastrukturavdelningen har en allmän byrå som handhar trafikillstånd, vägnätsbyrå och en transportbyrå som uppfyller vägnätet, luft-, fartygs- och vägtrafik. Karlman har sex personer under sig medan ett 40-tal arbetar på hela avdelningen. Cederqvist och Schauman arbetar under honom, Schauman oftast med driftsentreprenader och Cederqvist med linfärjor och busstrafik.

Karlman har uppgivit att han börjat arbeta med offentliga upphandlingar år 2003 och numera torde 100 genomförda sådana inte vara långt från sanningen. Tidigare, fram till för sex till sju år tillbaka skötte han allting själv men numera har han engagerat övriga tjänstemän. Olika trafikslag har så olika krav att det är orimligt att sätta sig in i alla bestämmelser som gäller för de olika områdena. En kollega kan granska bara på ett allmänt plan och ge råd hur man gjort i respektive upphandlingar.

Schauman har varit med i upphandlingar och ansvarat för driftsentreprenader. Han hade inte varit i den här totalentreprenaden då han inte hade tid, men han har varit med i upphandlingen av totalentreprenader för Enklinge-Kumlingelinjen och för tvärgående linjen.

Karlman har uppgivit att korttrattsprojektet berörde hela skärgården. Totalentreprenaden som gällde den nya färjan som var en bit medan den andra biten var bro över Spettarhålet, väg över Gripö och nytt färjfäste, sjöfarleden samt förstärkande av elnätet. Då avtalet undertecknades fanns det inte något miljötillstånd ännu. Ian Bergström var ansvarig för upphandlingarna av infrastruktur. Infrastrukturen var inte genomförd då avtalet undertecknades och anbud var inte antagna; Karlman hade inte kommit ihåg om besvär inkommit eller inte. När avtalet undertecknades hade det varit klart att besvären över vägplanen hade förkastats, men sedan hade besvär inlämnats över upphandlingen.

Den här totalentreprenaden var dock den första där landskapsregeringen krävde ett nytt fartyg. Karlman har uppgivit att det var i princip enmansshow, han svarade ensam dock så att viss mån fått utomstående hjälp gällande avtalet, köptionen och säkerheter kring den. I övrigt var avtalet enligt Karlman en kopia av tidigare upphandlingar. Karlman har uppgivit att de låter sig inspireras både västerifrån och österifrån. I vissa upphandlingar finns det mellan de nordiska länderna trafikupphandlarseminarier vid vilka man friskt byter avtalstexter. De hade tillgång till teknisk sakkunskap från Foreship med uppgörande av handlingar som kunde användas för varvsbeställingen. Det var enligt Karlman viktigt att uppnå stor konkurrens. Beslutet om upphandling av totalentreprenaden hade fattats av Karlman och ansvarig minister Mika Nordberg. Före avtalet undertecknades fördes inte diskussioner på samma sätt angående beviljande av medel eftersom man enligt Karlman levde i den tron att nu tecknar vi under avtalet och då blir det bra så. Det fördes inga avtalsförhandlingar före det avtalet undertecknades. Landskapsregeringen bestod av medlemmar från liberalerna, socialdemokraterna och moderaterna. Karlman har uppgivit att det förekommit olika uppfattningar i lagtinget redan vid den här tidpunkten, år 2019 hade varit en uppmaning i lagtinget om att återta fullmakten att upphandla trafiken.

På frågan varför Schauman angivits som kontaktperson i anbudsförfrågan har Karlman angivit att det är möjligt att Schaumans namn fylldes i, men det var funktionen frågor och svar som var den viktigaste och den funktionen hanterades av honom själv. Det hade kommit väldigt litet frågor om själva avtalstexten utan främst tekniska frågor. Karlman har angivit att tiden för att inge anbud, fyra till fem månader, inte enligt honom var jättelång med beaktande av att det handlade om att bygga ett nytt fartyg.

Före anbudsfrågan gjordes en Request for Information, som var en separat process. Karlman har inte kommit ihåg hur många tog kontakt i det skedet, men slutligen inlämnades fyra anbud, som alla godkändes. De hade varit nöjda med antalet. De hade egentligen inte varit överraskade över vem som inlämnade anbud, bara lite över att J&L Shipping inlämnade men det visade sig att bolaget samarbetade med ett annat bolag. De har varit glada att entreprenaden hade väckt intresse även utom Åland, nämligen från Tyskland och Norge. Det hade varit en helt ny situation med en totalentreprenad med ett nytt fartyg. Inga svenska operatörer hade inlämnat anbud.

Karlman har skrivit avtalet med gamla avtal som mall, dock så att omhändertagandet av fartyget som är med vid driftentreprenad hade bortfallit. Karlman har skrivit texten utgående från gamla avtal. Han hade inte konsulterat jurister inom landskapsförvaltningen men nog externa jurister angående köptionen och säkerheten för den. Efter det att anbudsfrågan gått ut hade Karlman varit i kontakt med Daniel Widman för att granska om det var något som borde rättas till under anbudsfrågan. Karlman har bekräftat innehållet i K16. Avtalet hade undertecknats av Karlman och ansvarig minister Mika Nordberg. Det avtal som undertecknades var identiskt med det avtalsutkast som hade varit bifogat anbudsfrågan, men att det fanns vissa saker som det förutsattes att skulle fyllas på från det inlämnade anbudet.

Karlman har uppgivit att tanken hade varit att om fartyget fungerade bra hade landskapsregeringen för avsikt att lösa in fartyget och sedan utlysa driftsentreprenad av samma fartyg. De hade dessutom tänkt att ju längre avtalstid desto intressantare vid en totalentreprenad. Hans egen uppfattning om kostnaden för fartyget var cirka 25 miljoner eller möjligen lite lägre. Inlösningspriset om fem miljoner hade de kommit fram till efter mycket dividerande fram och tillbaka. Karlman hade diskuterat internt och med avdelningschef Yvonne Österlund och ansvariga ministern Mika Nordberg. Det fastställda elpriset och angivna elförbrukningen var avsett som både morot och piska. Elförbrukningen spelade roll vid utvärderingen då fartyget skulle vara så energieffektivt som möjligt, men man ville även minska osäkerheten för entreprenören. För det fall att elförbrukningen höll sig inom den i anbudet angivna energimängden om 40 MW var priset fast medan entreprenören stod för överstigande kostnader. Karlman har uppgivit att bedömningen var att landskapsregeringen hade bättre möjlighet att bära den här risken men att även borde synas i anbudet. Landskapsregeringen ville utgående från avtal få ett så förmånligt anbud som möjligt.

Karlman har uppgjort konsekvensbedömningen, K29, vartill hänvisas i pressmeddelandet, K28. Han trodde att han visat konsekvensbedömningen både för ministern Mika Nordberg och avdelningschefen Yvonne Österlund men att han konsulterat dem i ett tidigare skede. Han har uppgivit att det låter korrekt att han skulle ha konsulterat dem 25.9.2019, med beaktande av faktura från Advokatbyrå

Widman & Co, K16b.

Konsekvensbedömningen gjordes för att det var viktigt på avdelningen att ha så mycket fakta som möjlighet på bordet och bedömningar av olika alternativ inför handläggningen av klämman för att man inte skulle stå och peka finger senare. Karlman har uppgivit att där och då tyckte han absolut så som framgår av konsekvensbedömningen, men att det är möjligt att han skulle ha en annan åsikt nu. Då var det hans bästa bedömning. Han har angivit att det inte fanns någon avtalsenlig rätt att säga upp avtalet vid den tidpunkten och att avtalet samtidigt skulle friskriva dem från skadestånd. Det är enligt Karlman viktigt att komma ihåg vilka bedömningar som har gjorts vid vilken tidpunkt, vilka beslut lagtinget hade fattat och när. Vid den här tidpunkten hade lagtinget inte fattat ett faktiskt beslut om att inte bevilja medel.

Karlman har uppgivit att man då resonerade som så att vad lagtinget då hade tagit ställning var att ge dem fullmakt att upphandla och lagtinget hade även röstat ner ett förslag om att återta fullmakten, de hade därmed fullmakt att upphandla. Vidare resonerade de som så att lagtinget inte hade fattat något beslut om att inte bevilja medel. Lagtinget hade varken haft läge att göra det eller låta bli att göra det. Karlman har beträffande punkt 4 att frågetecknet är med då det är en fråga som han inte vet vad det skulle kunna betyda. Det var enligt Karlman mera ett försök att redogöra för alla risker som kan tänkas dyka upp. Karlman har angivit att han vägt orden på guldvåg då han skrivit att en uppsägning inte friskriver; han har således inte sagt att en uppsägning medför skadestånd. Karlman hade velat få fram till beslutsfattarna att det inte i avtalet finns en sådan skrivning att vid en uppsägning blir det inget skadestånd. Han hade valt att inte skriva, med en annan tolkning eller ett annat avtal hade han formulerat sig som så att en uppsägning friskriver landskapsregeringen, vilket vore att ta kraftig ställning, eller att en uppsägning medför skadestånd, vilket han inte skrivit då även det är ett kraftigt ställningstagande. Karlman har därför skrivit som han skrivit. Karlman har inte då han skrev konsekvensbedömningen känt till att landskapsregeringen skulle distribuera den till lagtinget. Han hade antaget att landskapsregeringen skulle gå ut med ett pressmeddelande och att konsekvensbedömningen på sätt skulle komma ut till allmänheten.

Karlman har uppgivit att han skulle vara väldigt förvånad om han inte hade diskuterat innehållet med minister Mika Nordberg.

Initiativtagare till klämman hade varit Harry Jansson. Motiveringen till klämman hade varit att lagtinget inte hade beviljat medel till upphandlingen. Harry Jansson ville att avtalet skulle sägas upp. Klämman godkändes med minsta möjliga marginal där talmannens röst var avgörande.

Karlman har uppgivit att han varit med och uppgjort

landskapsregeringens svar till justitiekanslern, K8. Det är den ansvarige ministerns text som föredras vid landskapsregeringens plenum och ministern har helt säkert haft åsikter om Karlmans text och även ändrat i densamma. Förmodligen har även andra deltagit i framtagandet av texten men Karlman har inte kommit ihåg vem eller vilka.

Karlman har uppgivit att promemorian, S10, har tagits fram på hans ansvar efter han diskuterat med Yvonne Österlund. Promemorian är ett rent tjänstedokument. Han hade inte konsulterat Daniel Widman angående fullmakterna utan de hade hjälpt av finansavdelningens budgetplanerare. Han hade plockat från lagtingets dokument.

Karlman har med hänvisning till faktura daterad 15.11.2019, K16b, anfört att mötet 3-4.10.2019 kunde tyda på ändringar i infrastrukturprojektet då Ian Bergström var med, men att han inte kom ihåg exakt. Karlman hade inte kommit ihåg något angående vad som angivits vara avtalsjusteringar 7.10.2019 enligt fakturaspecifikationen. Åtgärden telefonsamtal 8.10.2019 gällande byte av tonnage och definition av färjlinje har Karlman anfört att åtgärden borde gälla det nu aktuella avtalet och att ett byte tonnage antagligen rört mellanlinjer. Karlman har angivit att han högst sannolikt hade deltagit på möten 11.10.2019 men han hade inte kommit ihåg vad som diskuterats dock så att det säkert hade att göra med eventuella utgångar beroende på hur man svarar.

Karlman hade inte haft något att göra med handläggningen i högsta förvaltningsdomstolen. Ian Bergström skötte entreprenaden gällande väg, bro och hamn.

Karlman har angivit att ångerrätten i avtalets punkt 16 skrevs in på begäran av ministern Mika Nordberg. Han hade stämt av tidsplanen med Ian Bergström och sedan skrevs den här klausulen in som skulle ge dem en möjlighet att krypa ur avtalet per ett visst datum. Han har inte kommit ihåg varför den här rätten var begränsad i tid men att antagligen hade Ian Bergström angivit en tid när det behöver ske för att det överhuvudtaget ska fungera. Karlman hade den uppfattningen att från entreprenören hade fått uppgifter om vilka summer som skulle komma att gå ut under mellantiden och ersättningsens belopp bestämdes utgående från det. Ersättningsens belopp fanns redan i avtalsutkastet.

Vid valet 20.10.2019 blev det väldigt kraftiga förändringar i lagtinget, då centern gick starkt framåt medan moderaterna var den enda grupperingen som fick möjlighet att sitta kvar i den nya landskapsregeringen. Valresultatet påverkade stödet för trafiken på Mellanholm i allra högsta grad. Karlman har angivit att han som tjänsteman följt med valdebatten och då fått reda på vem som var för eller emot tunneln och därmed indirekt inställningen till färjan. Senast i regeringsprogrammet blev det enligt Karlman klart hur landet låg. Karlman har angivit att det vanligen brukar gå lite snabbare att komma

överens angående ny regering, vilket tyder på att det inte varit helt enkelt att komma överens.

Karlman har angivit att de ombetts att redogöra för hur de arbetat med ärendet fram till dess och hur de resonerat så långt, det vill säga fram till valet. Karlman har angivit att det är sannolikt att han varit med då en redogörelse gjorts inför lagtingsgrupper 1.11.2020 samt att närvarande varit främst ledamöter från centern, obundna och Hållbart initiativ. Karlman har angivit att det är möjligt att den information som gavs i en lokaltidning på måndagen efter mötet baserade sig på den information som gavs vid mötet.

Karlman har angivit att han förmodligen deltog i mötet med centerns lagstingsgrupp 1.11.2019 eftersom han deltog i det mesta men att han inte med säkerhet kan påstå det. Han har angivit att de presenterade alla möjliga vinklar, K15.

Karlman har angivit det låter som en tidigt väckt diskussion om man redan i november skulle ha diskuterat angående diskontering, eftersom då fanns inte ens en ny regering. Fokus var på att redogöra för hur man jobbat med frågan dittills. I något skede hade Karlman fått frågan om hur stor den uteblivna vinsten skulle kunna vara och då hade han sagt, om man leker med tanken att vinstmarginalen är mellan fem och tio procent och ett avtalsvärde på cirka 67 miljoner, så talar man om en vinst mellan 3,3 till 6,6 miljoner euro. Han hade dock inte tagit ställning till om ersättning skulle utgå eller till vilket belopp.

Karlman har angivit att texten i regeringsprogrammet inte skrivs av tjänstemännen men de kan bli tillfrågade angående saker och tings natur.

Karlman har uppgivit att det är mest troligt att det är han som skrivit brevet till konsortiet 19.12.2019, K 17, men att han har följt instruktioner givna av minister Christian Wikström. Karlman kan inte svara på hur landskapsregeringen tänkte vid det tillfället men han utgår från att brevet motsvarande landskapsregeringens önskan. Karlman hade varit närvarande vid plenum och fört protokollet. Det inleddes inga formella diskussioner om att hantera dröjsmålet. Karlman hade inte kommit ihåg orsaken till detta. Ministern brukar inte föra diskussion själv. Karlman har inte kommit ihåg om några underhands diskussioner hade förts med motparten.

Karlman har angivit att inför mötet 10.1.2020 visste man från tjänstemannahåll vad de hade att förhålla sig till, dels av det som framgick av regeringsprogrammet och dels då det inför mötet hade fattats ett beslut om att utse bland annat honom att förhandla med avtalsparten. Beslutet fattades dagen innan det vill säga 9.1.2020 och gick ut på att de skulle undersöka vilka möjligheter det fanns att avsluta avtalet. Vid mötet i Åbo representerades landskapsregeringen av honom

och Daniel Widman medan konsortiet företräddes av Mats Rosin, Tomas Lindqvist, Johnny Bäck och ytterligare en jurist. Karlman hade inte kommit ihåg hur det var med den tekniska sidan.

Karlman minnesbild var att han inte på förhand meddelat till konsortiet att förhandlingen skulle gälla avslutande av avtalet och inte ett dröjsmål, utan att han enbart meddelat att de kommer enligt inbokat datum. Han har uppgivit att det uppkomna situationen inte var så trevlig och att man inte ville vara i den sitsen. Det var inte önskvärt för dem, men att de nu var i den situationen och den skulle hanteras på ett skäligt sätt.

Karlman har uppgivit att de varit på mötet främst för att lyssna på under vilka villkor man kunde få tillstånd ett avslut av avtalet. De hade inte förväntat sig att få ett fullständigt svar angående villkoren, vilket enligt Karlman kan ha varit orsaken till att man överenskommit om ett nytt möte 16.1.2020. Han hade inte mandat att godkänna eller förkasta något utan de behövde komma tillbaka till landskapsregeringen. Karlman har kommit ihåg att diskontering hade nämnts. Beträffande varvsavtalet hade de kunnat åka hem med litet mera information, det vill säga att efter ett visst datum skulle större kostnader fall ut. Karlman hade vid mötet sagt att konsortiet skulle vidta åtgärder för att begränsa sina kostnader och sin skada. Karlman hade haft ett manus som han följde och punkten om kostnadsbegränsning fanns med samt under vilka villkor avtalet kunde avslutas. Karlman har uppgivit att de helt säkert vid mötet hade sagt att de skulle återkomma. Karlman har med hänvisning till minnesanteckningar angivit att han vid mötet bett konsortiet att begränsa sin skada från och med mötets datum. Karlman har uppgivit att parterna varit överens om att hålla locket på till dess att diskussionerna skulle ha kommit någon vart. Avsikten var att slutföra så fort som möjligt. Karlman hade inte i sina anteckningar något om ett fortsatt möte 16.1.2020 utan bara en anteckning om att landskapsregeringen borde ge ett besked. Karlman har angivit att de förmodligen sedan ansett att det inte var nödvändigt med flera diskussioner.

Karlman har angivit att han fått del av den korrespondens som förts mellan advokat Mikaela Lind och advokat Daniel Widman, K19. Karlman har bekräftat att avbokat ett möte 16.1.2020 genom ett SMS 15.1.2020.

Karlman har uppgivit att diskussionen 10.1.2020 hade varit saklig och båda hållen hade visat bra respekt. Efter mötet 10.1.2020 hade de åkt och då lagt fram till regeringen det som de fått till livs, vad det hade fått veta. Landskapsregeringens och konsortiets uppfattningar stod långt från varandra. Det första Karlman hade framfört vid mötet 10.1.2020 var att konsortiet skulle presentera sina villkor för att avsluta avtalet i samförstånd. Konsortiet hade presenterat sina kalkyler och sina avkastningssiffror i allmänhet utifrån bokslut. De hade utifrån den här informationen förstått att det rörde sig om mycket pengar. Det som presenterades enligt Karlman var en riktgivande anbuds kalkyl som en flera sidors Power Point presentation, där mycket var svårtat men som

ändå visade hur man kom fram till den här drygt fyra miljoner per år. Det hade funnits en årsvis kalkyl på hur intäkterna och utgifterna skulle se. Materialet hade inte delats ut till dem enligt Karlman. Karlman har bekräftat att den Power Point presentationen han hänvisat till var K26, sidan 8.

Beslutet om att säga upp avtalet fattades 21.1.2020 i landskapsregeringens plenum och troligen har minister Christian Wikström varit föredragande. Ledamöter i landskapsregeringen var lantrådet Veronica Thörnroos, centern, vicelantrådet Harry Jansson, centern och ansvarig minister för infrastrukturavdelningen Christian Wikström, obundna. Karlman hade uppfattat att det fanns olika uppfattningar inom landskapsregeringen eftersom det hade blivit en omröstning om själva svaret. De som redan från början hade talat om en rätt att uppsäga att avtalet på basis av medelparagrafen hade även vidhållit denna rätt; moderaterna hade inte röstat för att skriva det här brevet på det här viset.

Karlman har inte kunnat säga vad Advokatbyrå Widman & Co har uppsatt efter 10.1.2020, K16b. Han har inte kommenterat möten 13.1.2020 eller 15.1.2020. Karlman har angivit att han sett en rapport över handlingsalternativ, legala. Han har även högst troligt sett det underlag som uppgjorts inför möte med landskapsregeringen 17.1.2020. Karlman har gått genom avtalet 18.1.2020 för att se var det gick att göra ändringar, såsom att byta linje för att se om det fanns något där som man kunde använda sig av.

Karlman har skrivit texten i uppsägningsmeddelandet, K4, men han hade fått hjälp från Widmans och även internt. Han har inte från orden "till yttermera visso" skrivit texten. Karlman har angivit att en tjänsteman skriver vad politikern vill men upplyser samtidigt vad det kan ha för konsekvenser. Han har angivit att "till yttermera visso" stycket kopplar lite till meddelandet om försening. Ministern Christian Wikström kan ha varit med i textutformningen. Karlman har angivit att det från regeringshåll var klart att medel inte kommer att beviljas. Han har inte vågat säga när regeringen hade insett det här, men att de första diskussionerna om att medel inte kommer att beviljas fördes redan inför valet. Regeringsprogrammets skrivning att projektet inte förefaller ha parlamentariskt stöd är en ganska stark signal till tjänstemännen. Karlman har beträffande regeringsprogrammets skrivning om att sträva efter omförhandling av avtalet anfört att man kan hävda att om far och avlyssnar möjligheterna att avsluta avtalet i överenskommelse kan vara en sort, men att omförhandla inte de facto avser avsluta.

Karlman har uppgivit att man efter mötet i Åbo 10.1.2020 hade gjort riskanalyser och bollat med siffror fram och tillbaka samt lyft fram alla risker som finns. Det diskuterades åtminstone mellan Karlman, Yvonne Österlund och minister Christian Wikström men att andra både politiker och tjänstemän säkert också var med. Karlman har känt resonemanget

om att flytta den nya färjan, i först hand till Åva-Osnäslinjen enbart som en övergripande analys. Han har inte känt till scenariot låta elhybridfärjan byggas klar och sedan om avtalet upphör skulle konsortiet få sälja färjan. Riskanalysen har gjorts för landskapsregeringen.

Karlman har bekräftat att han ställt frågor till Mats Rosin gällande fartområden, vilket enligt honom kan ha haft med Åva-Osnäs att göra men att han inte minns. Han har inte kommit ihåg hur resonemanget har gått och om det innefattat möjligheterna för konsortiet att avyttra färjan.

Karlman har inte kommit ihåg om han deltog i presskonferensen som hölls 21.1.2020.

Karlman har inte kunnat säga när han träffat advokat Patrik Lindfors tidigare, men att det varit i Åbo på Finlands Färjetrafiks kontor. Även Daniel Widman hade varit på plats och förvaltningschef John Eriksson deltog per telefon. Karlman har framfört att det är en mer rimlig bedömning att Power Point presentationen presenterades vid mötet 9.10.2020. Karlman har bekräftat att de hade haft möjlighet att ställa frågor angående presentationen vilket även gjordes. De hade även fått möjlighet att senare gå i genom presentation och även att deras revisorer skulle få göra det.

Karlman har angivit att resonemanget bakom det faktum att landskapsregeringen förklarat sig villig att ersätta kostnader som blivit onödiga är landskapsregeringen har genomfört en upphandling och tecknat avtal, vilket avtal sedermera har sagts upp. Om man sedan drar litet paralleller till klausulen om ångertiden i avtalet, i vilken det fanns möjlighet att ge ersättning ifall landskapsregeringen av den orsaken hade sagt upp avtalet, är det rimligt att ge ersättning för kostnader som blivit helt och hållet onödiga. Det hade inte varit rimligt att bara stjälp kostnaderna på en entreprenör. Karlman har som tjänsteman anfört att det i så fall kunde äventyra fortsätta entreprenader. Diskussionerna om en rimlig ersättning hade förts mellan centrala tjänstemän på avdelning, ministern och andra centrala regeringspolitiker, men Karlman har inte kunnat namnge någon. Han har inte kunnat ange när diskussionerna om en rimlig ersättning har förts, dock så att diskussionerna inte fördes redan i samband med konsekvensbedömningen, K29. Karlman har inte kunnat ange om rimlighetsdiskussion hade varit på bordet i samband med uppsägningsmeddelandet 21.1.2020.

Karlman har angivit att han inte i sin bedömning även beaktat finsk avtalsrätt, utan att han i det här fallet enbart hade utläst att avtalet inte friskriver från skadestånd utan att ta någon annan hänsyn. Bedömningen om miljonbelopp är Karlmans text och hans bedömning om 5-10 procent av 67 miljoner. Ingen hade frågat efter något mera och uppdraget för Karlman var att hastigt ta fram en bedömning.

Karlman har angivit att rimlig ersättning för onödiga kostnader skulle

omfatta sådana kostnader som anbudsgivaren har haft och som i anledning av uppsägningen har blivit onödiga och som inte går att använda på något annat vis. Han har uppgivit att han inte kommer ihåg om kostnaderna för anbudsförfrågan ingick i resonemanget för att i anbudsförfrågan ingick att det inte skulle utgå ersättning.

I samband med uppsägningen 21.1.2020 hade fokus enligt Karlman varit på själva avtalet men att det kan ha varit på annat också. Situationen hade enligt Karlman varit omtumlande för en tjänsteman.

Johnny Bäck har i sitt partsförhör bland annat berättat att han blivit färdig jurist år 1999, advokat år 2006 och att han har en egen byrå sedan år 2013.

Bäck har varit juridisk rådgivare till Ansgar Ab då det blivit aktuellt med en uppsägning av avtalet. Han hade inte blivit konsulterad tidigare i det här ärendet av Ansgar Ab, utan den första kontakten togs av Tomas Lindqvist i december 2019. Bäck hade läst i tidningen att Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab har vunnit upphandlingen. Anledningen till Lindqvists kontakt var att landskapsregeringen 19.12.2019 hade tagit ett beslut angående förseningar om Mellanholm och den nya hamnen. Det blev 9.1.2020 ytterligare klart man skulle förhandla om fördröjningarna och man skulle ha ett möte följande dag i Åbo. Bäck hade deltagit i mötet 10.1.2020. Landskapsregeringen hade företräts av advokat Daniel Widman, Karlman och Joel Karlsson, som var någon form av tjänsteman på trafikavdelningen. Mötet hölls med anledning av det beslut som kommit den 9 så var det fråga om fördröjningar med projektet och man skulle förhandla om det.

Under mötet i Åbo 10.1.2020 hade det kommit fram att man inte ville diskutera ett dröjsmål utan ett avslutande av avtalet, vilket framfördes av advokat Widman och Karlman. Mötet var ingen förlikningsförhandling eftersom det inte fanns någon tvist då beskedet gavs. Bäck har angivit att det hade varit svårt att förlikningsförhandla om något de inte kände till. Vid mötet hade landskapsregeringens företrädare framfört att man hade ett mandat att avveckla avtalet, man ville veta hur man skulle kunna avveckla det och man var även intresserad av kostnaderna för ett avvecklande. Från landskapsregeringens företrädares sida framfördes inte att man skulle ha rätt att säga upp avtalet. Landskapsregeringens företrädare hade inte heller hänvisat till lagtingsvalet eller till att det stått klart att man inte skulle beviljas medel för verksamheten. Vid mötet hade diskuterats kostnader då projektet redan var i gång. Från konsortiets sida upplysts om att byggprojektet var i gång och att man för att minimera kostnader måste man börja avbeställa projektet. Med beaktande av det redan var januari 2020 och man från konsortiets sida hade reserverat stål och framdrivning började det bli ont om tid för att inte ytterligare kostnader skulle uppstå. På frågan om företrädarna för landskapsregeringen tagit upp frågan att konsortiet borde minimera kostnader har Bäck framfört att det diskuterades och från konsortiets

sida upplysts landskapsregeringens företrädare om att så här ligger det till och om det är så att det här är vad man tänker göra borde landskapsregeringen agera snabbt för att undvika kostnader. Bäck har angivit att utebliven vinst diskuterades viss mån. Han hade även en svag minnesbild av att landskapsregeringens företrädare hade tagit upp frågan om diskontering. Det har hållits en paus i mötet och då hade de diskuterat vinstprocenter. Det hade varit Mats Rosin som hade föredragit med vinstprocenten är för sådan här verksamhet, men det var inget som landskapsregeringens företrädare hade tagit ställning till på plats. Bäck har angivit att en logisk slutsats då diskontering diskuterades är det var ett avtal som skulle sägas upp och uteblivna vinster.

Under mötet hade inte gjorts några invändningar från landskapsregeringens företrädare om att landskapsregeringen inte skulle vara ersättningsskyldig för utebliven vinst. Landskapsregeringens företrädare hade enligt Bäck ett öppet mandat varvid man sonderade hur det här skulle avvecklas och vilka kostnaderna var. Man ville att det skulle gå till på ett diskret sätt. Mötet utmynnade i att man skulle hålla ett möte om en knapp vecka. Bäck hade inte uppfattat att konsortiet skulle ha ställt sig negativt till fortsatta diskussioner. Han hade sedan förstått att det inte blev något nytt möte. Bäcks uppfattning var inte landskapsregeringens företrädare hotade med en ensidig uppsägning.

Efter mötet hade Bäck deltagit i diskussionen att man borde få någon form av tidpunkt för att vid behov kunna börja avbeställa för undvikande av kostnader. Sedan hade ytterligare möten planerats men inställts och sedan hade uppsägningen kommit 21.1.2020. Bäck har angivit att han har haft något samtal i februari 2020 i ärendet, men inte därefter. Bäck har bekräftat fakturan intagen som K25 omfattar uppdraget bestående av 13,2 timmar samt kostnaderna för resan till Åbo. Fakturan är betald av Ansgar Ab.

Henrik Kulovaara är ekonomie magister till sin utbildning och han har jobbat för Finavia som businesscontroller i 5 år, därefter drygt 10 år för Finlands Färjetrafik i olika uppgifter. Kulovaara började jobba hos Färjetrafik 2012. Kulovaaras uppgifter 2018–2019 bestod av utveckling av affärsverksamheten, konkurreringar samt konkurrenskalkylering. Han har ungefär samma uppgifter för tillfället också. Kulovaara deltog i upphandlingar ordnade av NTM-centralen aktivt, har även deltagit i andra upphandlingar. Färjetrafik har vunnit och förlorat rutter, olika segmenten har haft olika konkurrenssituationer. Kulovaara deltog i upphandlingen av trafik för Svinö-Mellanholm samt i att uppgöra konsortiets anbudskalkyl. Kulovaara koordinerade kalkylen. Anbudskalkylen uppgjordes på basen av det som Färjetrafik använder som kalkylbas. De utnyttjade sin erfarenhet av andra rutter; avtals- och rutteliga egenskaper beaktades i noggranna kalkyler. De beaktade även bolagets erfarenhet om andra rutter. Färjetrafik har samlat på sig mycket information om operationen vid andra rutter. Erfarenheten som de erhållit från andra rutter användes naturligtvis också.

Färjetrafik har Elektra-fartyget på rutten Pargas-Nagu, de har bra erfarenhet om den rutten och den här typen av färjor från och med 2017. Anbudskalkylen var realistiskt beräknat.

Avtalsindexprocenten på sidan sju i K26, 1,0 % estimat, är ett index som beaktats i beräkningen. Genomsnittliga förhöjningsindexet för tidigare år har varit 1,15%, men för säkerhets skull har de valt att använda sig av 1%. Finns på sidan nio i K26. Lägre index användes på grund av försiktighet. Indexet varierar årligen, men de ville han en mindre indexpåverkan. Raden "indexjusterat kontraktspris" baserar sig på beloppet 4 449 000 euro och har beräknats så att man höjer beloppet varje år med indexet, sista året är beloppet 5 260 000 euro. "Avdrag från kontraktspriset (dockning)" är en beräkning som gjorts enligt avtalet, under den perioden reservfartyget är i bruk betalas en lägre serviceavgift. Enligt beräkningen dockas huvudfartyget två gånger per fem år. Dockningskostnaden varierar för att även den lägre serviceavgiften höjs med indexet. Av de två obligatoriska dockningarna per fem år är första dockningen inte lika tidskrävande som den andra. Enligt avtalet innebär det en bot om turen blir tillräckligt försenad eller ställs in. Servicenivårisker är beräknad i enlighet med två försenade eller uteblivna körningar per månad. Indexprocenten är 0,6% för 2019 på grund av att avtalet inte omfattar hela året, utan endast en del av det. För andra år är indexet alltid 1%.

EBT totalt 11 061 000 euro och den genomsnittliga EBT-procenten 15,1. EBT-procentens variation beror på att det finns exempelvis dockningskostnader under vissa år samt annan kostnadsvariation. Avtalsindexen tar i beaktande att kostnaderna ökas till följd av exempelvis löneförhöjningar, kostnaderna höjs med indexet även om vissa kostnader inte i verkligheten skulle bli högre. Ungefär hälften av kostnaderna skulle inte de facto bli högre med indexet, så som avskrivningarna. På grund av indexpåverkningarna skulle EBT egentligen vara högre än kalkylen visar.

Räntan som börjar med 0,943% och fortsätter med 1,0% är diskonteringsräntan som använts. Månatliga intäkter har diskonterats med 1% förutom för första året i och med att diskontering gjorts endast till avtalets uppsägningstidpunkt. Diskonteringsräntan har beräknats med 1% till följd av att vid tidpunkten för uppsägningen var räntorna på minus. Med beaktande av försiktighet har de satt mer än en procent som risk. Räntan är hög med beaktande av avtalets villkor och avtalskalkylerna. Avtalet i fråga innebär inte mycket risk. Riskfaktorerna har beaktats i beräkningen.

Kulovaara deltog på mötet i Åbo 9.10.2020. Han har för sig att Landskapsregeringen erbjöds möjligheten till att ställa frågor samt genomgång av uträkningen och verifikaten. Det erbjöds även tillfälle för att en revisor skulle få gå igenom kalkylen. Färjetrafik, däribland Kulovaara, har samlat de interna kostnaderna i uppställningen i K33. Totala timantalet om 840 timmar har beräknats per person; hur mycket extra arbete i timmar har uppstått per person under den aktuella

tidsperioden. Kalenderanteckningar har kontrollerats. Det är frågan om en uppskattning, ingen tydlig timbokföring föreligger. Verkliga antalet timmar kan fullt möjligt vara högre. Man har kommit fram till eurobeloppet 69 349,25 genom att se på årslön år 2019 och därifrån räkna timlön för varje person. Beräkningen har gjorts på personnivå. Sociala kostnader innefattar sidokostnader för lön och arbetsgivarens samlade lönekostnader, dvs. sidokostnader som arbetsgivaren måste betala per person. Bakgrunden till kostnaderna med benämningen lokal, IT och övriga har beräknats så att man har tagit en andel av allmänna kostnader, så som byråhyra och IT-andel. Inga kostnader hänförliga till lokalens städning eller underhåll har räknats med. K33 innefattar enbart kostnader för extra arbetet som uppstått till följd av uppsägningen. Lokalhyrorna och IT-kostnaderna har inte ökat på grund av uppsägningen, men extra arbetet andel har anpassats till lokal- och IT-kostnader. IT-kostnaderna kan ha ökats till följd av att man kontaktat IT-personal, dock en ganska liten ökning i så fall, ungefär 250 euro.

Kulovaara kan inte med säkerhet säga om det fanns ett fast pris för nya batterier. Det har åtminstone funnits prisindikationer. Batterierna bör hålla i ungefär 10 år. Färjetrafik har olika rutter med olika längder när det gäller motsvarande trafik. Mellanholm-rutten var bekant för konsortiet. En väldigt noggrann analys av rutten gjordes, man beaktade bland annat väderförhållandena och körningsprofilen. Elektra är enda elhybridfartyget konsortiet har, längden på rutten Elektra kör uppskattas till 1,6 km. Mellanholm-rutten var längre, Kulovaara kommer inte ihåg den exakta längden. Personalstyrkan i anbuds kalkylen har räknats med en besättning om fyra personer dagligen i två skiften. Kalkylen omfattar således ungefär 18 årsverken. Reella antalet personer är fler än 18, men antalet årsverken blir 18. Detta på grund av att kalkylen innefattar sjukfrånvaron, föräldraledighet och semesterar.

Färjetrafik kör andra rutter och på dem har beställaren uppsägningsrätt under avtalstiden i vissa fall. Det finns klausuler för underlåtenhet eller om en bro ersätter trafiken. Färjetrafik har ett antal reservfartyg. Reservfartyget som finns i kalkylen används idag som reservfartyg samt är i säsongartat bruk på Karlö-rutten. Färjetrafik får omsättning från den rutten i enlighet med ett avtal. Färjetrafik har några reservfärjor som inte är i bruk. Om Svinö-Mellanholm rutten skulle ha kommit i gång skulle ett annat reservfartyg ha använts på Karlö-rutten.

Janne Elo är till sin utbildning ekonomie magister samt CGR. Han började 2003 som biträdande revisor och sedan dess har han jobbat med revisoruppdrag. Elos arbetsgivare är Tuokko Oy och i hans arbetsuppgifter ingår bland annat interna revisioner samt ekonomisk rådgivning. Elo har dessutom varit med om olika typer av skadeståndsrättegångar. Tuokko Oy har varit revisor för Finlands Färjetrafik sedan 2010 och Elo huvudansvarig revisor för Finlands Färjetrafik sedan 2017.

Elo har erfarenhet om diskontering och diskonteringsberäkningar till följd av att diskonteringsfaktorer har behövts i företagsaffärer. Dessutom har han beräknat ekonomiska skador där han bekantat sig med dessa. Även i revision måste man ibland evaluera vissa kassaflöden på basis av diskontering. Förutom att utföra CGR-uppdrag är Elo även verkställande direktör för Tuokko Oy sedan tre år tillbaka.

Tuokko Oy är revisor för flera statsägda bolag. Elo är i egenskap av revisor väl förtrogen med Finlands Färjetrafik Ab:s verksamhet. Revisionsprocessen består årligen av att man granskar Färjetrafik och dotterbolaget två gånger om redovisningsperioden samt utför en bokslutsgranskning. Under granskningen för en redovisningsperiod går man igenom bland annat bolagets finansiella processer och intern övervakning. Bokslutsgranskningen fokuserar på genomgång av bokslutspartierna. En särpräglade faktor i den finska processen är att en administrativ granskning har en central roll i processen. Administrativa granskningen innefattar dialog med ledningen och styrelsen samt genomgång av protokoll. På dessa grunder känner Elo verksamheten väl.

Elo känner även lönsamheten till följd av att han är väl förtrogen med siffrorna. Målsättningen med revisionen är inte att granska enskilda rutter och således känna till lönsamheten av enskilda färjelinjer, men det är en naturlig del av processen att man även evaluerar olika tillgångars avkastning och att man så försöker säkerställa att det inte finns några fel i bokslutet. Under tiden som huvudansvarig revisor har Elo och Tuokko Oy även värderat trovärdigheten av ledningens rapporter som består av interna rapporter samt gått igenom verksamhetens lönsamhet.

Elo känner till Elektras verksamhet på linjen Pargas-Nagu till följd av att den har varit en del av genomgången av interna lönsamhetsberäkningar. Sagda linjen har varit en tämligen avsevärd investering 2017, varför verksamheten beaktats lite mer noggrant. Elektras trafiks lönsamhet har varit högre än 15 %. Elo bekräftar K27:s innehåll och har inget att tillägga eller ändra. Elo redogjorde för innehållet kort genom att berätta att Tuokko Oy gått igenom Färjetrafikens beräkning för utebliven vinst. Detta har skett genom att diskutera med den som upprättat beräkningen samt genom att utföra vissa granskningar till materialet som fungerat som belägg till beräkningen. I utlåtandet beskriver man kort hur uteblivna vinsten beräknats, centrala faktorer som har med utebliven vinst att göra och i slutet har man konstaterat resultatet, dvs. beloppet av utebliven vinst. Elo kan inte bekräfta att kalkylen har upprättats innan anbuds-kalkylen lämnades in i och med att han inte varit med att beräkna den eller vittna anbuds-skedet. Däremot kan han konstatera på basis av styrelseprotokoll att EBIT-nivån som använts i anbuds-kalkylen ligger inom de gränser som styrelsen angett som målgränser för EBIT och närmare den nedre gränsen. Beräkningen är konservativ och omsorgsfullt utförd. Den är konservativ på grund av att investeringsberäkningen innefattade en oinpassad riskreservation om en

miljon euro trots att Färjetrafik huvudsakligen lyckats hålla sig inom ramarna av budgeten som godkänts av styrelsen, på inkomstsidan har avtalsenliga indexförhöjningen till intäkterna varit en procent för avtalsperioden om 15 år när den genomsnittliga indexförhöjningen enligt statistikcentralen varit 1,15% samt då de i personalkostnaderna, som utgör största utgift efter avskrivningar och investeringar, beräknats löneutgifter med maximala erfarenhetstillägg. Indexförhöjningen på en procent har dessutom tagits genom hela kostnadsstrukturen årligen, trots att endast ungefär hälften av kostnaderna påverkas av inflationen och indexet. Avskrivningar har således tekniskt sett förhöjts i beräkningen med en procent per år. På basis av dessa beräkningar samt sin erfarenhet om Färjetrafiks verksamhet anser Elo beräkningen vara omsorgsfullt uppgjord.

Finlands Färjetrafiks verksamhet är väldigt omsorgsfull på alla nivåer, exempelvis på ledningsnivån och finansnivån. Dessutom har man höga krav på verksamheten. Dessa reflekteras på åtminstone två angelägenheter: hög lönsamhet och obefintliga skador eller olyckor. Uteblivna vinsten hade varit en miljon euro på 15 år högre ifall risktillägget på en miljon euro inte hade varit med i beräkningen, som sedan hade diskonterats till nuläget. Nettot hade således varit lite mindre i nuvärdet. Beräkningen har gjorts på konsortienivå. Ansgars historiska lönsamhet påverkar inte beräkningen eftersom det var konsortiet som skulle bedriva verksamheten.

Konceptet som nämns på sidan två i K27 om att planen var att Föglölinjen skulle genomföras enligt Finlands Färjetrafiks koncept och är därmed jämförbar med bolagets övriga rutter innebär att Färjetrafik skulle ha genomfört den här investeringen och fartyget skulle ha opererats på samma sätt som Färjetrafik opererar andra fartyg. Moderbolaget skulle även hantera ledningen. Samtliga kostnader och risker har beaktats i anbuds kalkylen på det sättet som Elo beskrivit, riskerna har infällts i beräkningen. Förändringarna i energipriserna har beaktats i och med att elpriset var fastsatt i avtalet. Eventuella serviceuppehåll, förseningar och dockningar har beaktats i kassaflöden. Fartygets restvärde på fem miljoner har beaktats, restvärdet förminskar avskrivningarna i beräkningen. Beräkningen har gjorts med restvärdet fem miljoner euro på grund av att avtalspartnern skulle ha haft en option att köpa fartyget till ett pris på fem miljoner euro. Beräkningen skulle påverkas av ett högre restvärde på det sättet att avskrivningarna skulle vara mindre till belopp och uteblivna täckningen högre till belopp.

Diskonteringsräntan skulle kunna vara lägre i enlighet med K27 eftersom diskonteringsräntan utformas av riskfri ränta samt risker förknippade med verksamheten. När beräkningen upprättades var räntenivån negativ, varför endast riskerna förknippade med verksamheten kvarstår. I själva beräkningen hade man beaktat vissa partier som extra eller riskreserverade kostnader, dvs. kostnader hade höjts och inkomsterna hade inte beräknats till så höga som man skulle

ha kunnat räkna dem. Elo anser att 1 % diskonteringsräntan är tillräcklig med beaktande av de i beräkningen redan beaktade riskfaktorer. Man måste betrakta helheten: det som påverkar diskonteringsräntan allra mest är osäkerheterna förknippade med inkomsterna, vilka det i detta fall inte fanns mycket av. Utöver det höll Färjetrafik på att investera i en affärsverksamhet som de redan kände till, inte en helt ny form av verksamhet. Andra avtalsparten var dessutom en aktör utan någon som helst kreditrisk. Konsortiet hade förmågan att föra projektet säkert i mål. Med hänsyn till dessa omständigheter är risknivån på en procent minst sagt tillräcklig.

Skillnaden i riskerna när man analyserar en bransch, ett enskilt företag eller ett enskilt avtal är väsentlig. Om man ser på inkomstsidan i affärsverksamheten, påverkas inkomsterna alltid av de åtgärder som konkurrenterna vidtar, konjunkturerna samt många andra faktorer i affärsverksamhet. Avtalet i fråga hade ett fast pris på 15 år. Risknivåerna är således helt olika. Elo har läst igenom E&Y:s utlåtande som lämnats in i rättegången. EY har sett på utformningen av diskonteringsräntan på ett helt annat sätt. Om Elo kommer ihåg rätt konstaterar EY i utlåtandet att räntan har utformats finansieringsteoretiskt. Detta definieringssätt genom att hämta data från marknaden är mycket bättre lämpad för att evaluera ett företags värde.

Elo är inte Ansgars revisor, men Ansgar sammansätts naturligtvis till bokslutet av Finlands Färjetrafik. Följaktligen är han bekant med Ansgars verksamhet. Ytterligare har han en årlig e-postkorrespondens med Ansgars revisor. Elos uppfattning är att Ansgars roll i avtalet för Föglölinjen skulle ha varit att operera linjen. Elo vet inte varifrån personalen skulle ha kommit. Han har hört siffror angående Ansgars andel av omsättningen av avtalet, men inte sett ett avtal. Siffrorna Elo har hört är 70–30, men han vet inte vem som skulle få 70. Elo antar att Färjetrafik skulle ha fått 70%. Man har betraktat allt utifrån konsortiets synvinkel i och med att det var konsortiet som skulle bedriva trafiken. Elo har bekantat sig med andra anbuds kalkyler för andra projekt som en del av revisionen när de har granskat kostnadskalkylen samt som en del av detta uppdrag har de gått igenom vissa linjer.

Elo har förstått att rutter eller linjer konkurrensutsatts med en viss frekvens. Han vet inte hur konkurrenssituationen vid Elektra-upphandlingen såg ut. Såvitt Elo vet har Finlands Färjetrafik enbart en rutt för frigående eltrafikfärjor, dvs. Nagu-Pargas som körs med Elektra. Han vet inte hur den linjen skiljer sig från Föglölinjen. Bakgrunden till siffrorna/kostnadsposterna på sidan åtta i K26 har genomgått så att beräkningsgrunderna och de valda lösningarna har diskuterats. Elo vet att kostnaden för batteribyte har kalkylerats genom att den beaktats i investeringsberäkningen som en investering, inte en kostnad.

Elos uppfattning är att personalkostnaderna är beräknade med en

personalstyrka av fyra, alltså den styrkan som tekniska driften av färjan kräver. Det krävs fyra personer per skifte och det finns två skiften, således sammanlagt 18 årsverken. Elo har diskuterat beräkningsgrunderna med Kulovaara, någon som hette Janne i förnamn samt Mats Rosin. Såvitt Elo vet finns reservfärjekostnaderna med som kostnader i beräkningen. Batterierna finns med i raden investering och denna investering har beaktats som avskrivning i EBT-kalkylen från och med år ett. Elo är fortfarande av den uppfattningen att vinstnivån på sidan två i K27 är lägre än Färjetrafiks vinstnivå för jämförbara rutter. Motsvarande trafik i Åbo skärgård som hänvisas till avser fria färjors trafik.

Kostnaden för batteribyte baserar sig, enligt Elos uppfattning, på bolagets erfarenhetsmässiga uppskattning. Elo vet inte om man har köpt nya batterier tidigare, för Elektras del har man knappast gjort det. Har inte sett något offert på den kostnaden. Såvitt Elo vet har Elektra inte haft märkbara oplanerade driftstopp. Han har inte kännedom om några problem med propellaggregaten.

Roger Wessman har uppgjort och undertecknat utlåtandet K31. Wessmans utbildning och CV framgår av K31. Wessman har i en form eller annan sysslat med analyserande av diskontering av kommande kassaflöden i 30 år, även undervisat om ämnet vid Handelshögskolan i Helsingfors. Han har även jobbat som finansanalytiker på marknaden i tjugo år där ämnet var en del av Wessmans dagliga arbete. Bastiat Consulting är Wessmans och hans frus privata bolag. Wessman har inom bolagets verksamhet utfört ekonomitjänster för olika bolag, gjort ekonomiska analyser, skrivit artiklar, hållit föredrag och utfört alla möjliga sorter av uppgifter.

Wessmans uppdrag var att ta ställning till Ernst & Youngs utlåtande om vad som skulle vara den lämpliga diskonteringsräntan i det här fallet. Det är mycket svårt att komma fram till en exakt objektiv siffra i fastställandet av en korrekt diskonteringsränta. Processen består av två delar, ena delen, som egentligen är ganska enkel, är att titta på den rådande räntenivån samt titta på vad riskfria räntan ligger på. Även här gör E&Y enligt Wessmans bedömning fel i och med att de använder en 30-årig riskfri ränta, när hela kontraktperioden är 15 år eller 17 år om man räknar med att det var två år innan egentliga kontraktet skulle börja. Därtill inträffar kassaflödena inte i slutet av avtalsperioden, utan kommer in jämnt varje år. I förevarande fall har vi egentligen inte ett femton- eller sjuttonårigt kassaflöde, utan kassaflöde år ett, kassaflöde år två och så vidare. Man ska således använda ett års ränta för att diskontera första årets kassaflöde, två års ränta för att diskontera andra årets kassaflöde och så vidare. Wessman har gjort på det sättet och kommit fram till att marknadsräntan vid den tidpunkten kontraktet sades upp var något under noll, det var de facto en negativ ränta. E&Y har kommit fram till en ränta som var 0,3% högre vilket var det första felet.

På sidan två i K31 har Wessman skrivit om tematiken. Konsortiet får vänta på intäkterna till år åtta och det är just år åtta på grund av att kassaflöden kommer varje år och i genomsnitt blir det åtta år. Man brukar göra så att få fram det jämförbara. Det har en alldeles marginell betydelse att kassaflödet skulle komma in månatligen i stället för årligen, detta gör att den effektiva löptiden blir lite kortare, men det har Wessman inte tagit i beaktande. Den stora frågan gäller hur stort tillägg man ska sätta till den här riskfria räntan som är lätt att matematiskt räkna ut. Det här är en bedömningsfråga. Man måste fastställa vad risken i det här projektet är och det kräver en mycket stor expertis. Olika människor kan ha olika motiverade bedömningar.

Ett sätt att reda ut föregående är att man har experter på den här typen av affärsverksamhet, som gör en bedömning. Wessman är inte expert på färjeverksamhet, utan han har erfarenhet på finansmarknaden och av ränteberäkning. En utgångspunkt är att man tar den låneräntan för vilken det här företaget för det här projektet skulle kunna få lån och Wessman har förstått att det är en ränta kring en procent, riskpremium på ungefär en procent.

E&Y utgår ifrån ett annat sätt att bedöma den riskfria räntan. De använder sig av en teoretisk modell som är standard inom finansiell teori för att utvärdera den riskfria räntan. Utgångspunkten i E&Y:s beräkning är att man väljer ut en mängd bolag som man bedömer vara jämförbara med ifrågavarande projektet, dvs. bolag med motsvarande risk, och på det sättet får man fram risknivån. E&Y har valt ut ett antal bolag, framför allt inom fartygstransports- och skeppsbyggnadsnäringen. Bland annat Viking Line och Tallink finns med. Wessman ställer frågan om jämförelsegruppen är relevant. När man tittar på de stora riskerna inom skeppsfart, består de för det första av osäkerheten över passagerar- och fraktmängden. För det här projektet föreligger inte någon betydande risk till den delen eftersom kontraktet som har gjorts består till stor del av en fast betalning som är bundet till den allmänna prisutvecklingen. Trafikmängderna har knappt någon betydelse alls. I allmänhet fluktuerar fraktraterna stort, men den här risken finns inte heller i förevarande fall. En tredje större riskfaktor är energikostnaderna och i detta kontrakt finns en stark begränsning på att allt över 40 euro per Mw/h står beställaren för. Projektet i fråga är således till den här utsträckningen betydligt mindre riskabelt enligt Wessmans bedömning.

Det finns en skillnad med fastställande av risk och riskpremier för en bransch, ett företag och ett enskilt avtal. Om vi pratar om ett företag är tiden längre än för ett enskilt projekt i och med att ett företag inte har ett slutdatum. Risken för en bransch består av en blandning av riskerna för företagen i branschen. Bland annat Viking Line och Tallink har inte enbart ett avtal utan flera olika avtal till skillnad från förevarande fall där det är i princip frågan om ett företag med enbart ett avtal. Exempelvis Viking Lines och Tallinks företagsrisk innefattar även möjliga framtida avtal.

Beräkningar som E&Y har gjort kan man inte ta som ett särskilt starkt bevis för den relevanta diskonteringsräntan redan på basen av att jämförelsen mellan de här företagens risk inte är jämförbart med risken i förevarande fall. I detta fall är risken betydligt mindre. Tidigare erfarenhet med ett liknande elhybridfartyg på en annan linje samt konceptet som skulle användas även i detta projekt är sådana faktorer som minskar risken. I beräkningen som E&Y har gjort, där de går mer in på tekniska detaljer, påverkas uppskattningen av de relevanta riskpremierna av ett antal centrala faktorer. Vad är de allmänna kraven som placerarna ställer för att ta på sig risk? I ursprungliga beräkningar hänvisar E&Y till den historiska avkastningen på aktier som har legat på sju procent. Den historiska avkastningen är såtillvida irrelevant att avkastningskravet förändras över tiden. Priset och räntorna har sjunkit och avkastningskravet har kommit ner. I sitt svar på Wessmans kommentar (S4A) poängterade E&Y att de kommer till samma resultat genom att ta den uppskattade avkastningen på amerikanska aktier och att subtrahera bort europeiska räntan. E&Y tar uppskattningarna från en amerikansk professor, som heter Damodaran, databaser. Problemet är att E&Y tar amerikanska uppskattningen där avkastning är i dollar och subtraherar bort den europeiska räntenivån och får en mycket högre riskpremium än den som Damodaran själv har uppskattat. På hans sidor kan man läsa att uppskattning för risken, avkastningskravet, är fem procent, som är betydligt lägre än sju procent som E&Y använt.

E&Y har i S4A konstaterat att det är helt rätt att man ska använda dagens avkastningskrav. På Damodarans hemsida finns en länk till riskpremier för olika länder. 5,02 %, som Wessman nämnt i utlåtandet finns inte kvar på hemsidan, Damodaran har uppdaterat det till 4,63%. När Wessman gjorde utlåtandet var det 5,02% i Damodarans databas. Finns ingen som helst logik i E&Y:s beräkningar till den delen. Om man skulle tillämpa samma logik på Ryssland där allmänna räntenivån ligger på 15% skulle riskpremier för Rysslands del vara minus åtta procent, vilket skulle betyda att man i Ryssland skulle kräva mindre och mindre avkastning ju mer risk man tar. När man har kassaflöden i två olika valutor kan man inte bara så där subtrahera dem från varandra.

Använder man en relevant uppdaterad uppskattning om vad det relevanta avkastningskravet är, minskar det på den här uppskattade diskonteringsräntan med ungefär en procent. En annan sak som man ska ta ställning till är hur mycket risk det finns i projektet i fråga. Det räknar E&Y ut på det sättet att fluktuationerna i aktiekurserna avspeglar risken i verksamheten. Man kan ifrågasätta hur bra aktiekurserna är på att uppskatta riskerna i affärsverksamheten, men det är i sig standardmetodik när man värderar risker i företag, dock inte i enskilda avtal. E&Y får uppskattningar för olika bolag, Viking Line har exempelvis låg risk och Tallink har hög risk. Det kan hända att detta gäller för sagda bolag eller sen kan det vara frågan om slumpmässiga uppskattningar. Wessman jämför systemet med att försöka få reda på

hur mycket det regnar i Mariehamn på basis av hur mycket det regnar i andra städer i Norden genom att ta genomsnittet av regn. Wessman betraktar detta som en gissning av hur mycket det regnar i Mariehamn. I E&Y system skulle man ha lämnat bort alla städer där det inte har regnat. Genomsnittet blir således högre. Enligt Wessman har man velat få en högre mått på risk och därför gjort på detta sätt.

Bolag med en låg riskuppskattning har lämnats bort, vilket snedvrider resultatet. Wessman anser att detta är antingen vansinnigt inkompetent eller rakt av ohederligt. Om man korrigerar bristerna som Wessman har påpekat, faller två procent bort av den av E&Y beräknade diskonteringsräntan. Därefter måste man oavsett ta ställning till hur väl dessa bolag beskriver den verkliga risken i detta projekt. Enligt Wessmans bedömning ligger risken någonstans mellan den riskfria räntan som ligger under noll och knappa tre procent. På basen av den uppfattningen Wessman fått ligger risken närmare noll procent än tre procent. Räntan på en procent låter rimligt, men han kan inte säga att det är den exakt rätta räntan, men i den regionen ligger svaret nog. Wessman känner till att det bakats in risk i konsortiets beräkningar i exempelvis bemanningskostnader och ursprungliga investeringskostnader. Om man har gjort bedömningarna på det konservativa hållet leder det till att man överskattar räntan. Wessmans anser att om man utgår från de låneofferten som projektet fått, har det en riskmarginal på ungefär en procent. Procentandelen som E&Y använt i S4A, dvs. 2,8 procent, är alldeles för högt.

Med hyfsad riskpremie menar Wessman att premiet som konsortiet använt verkar rimligt med tanke på den risk som finns i verksamheten, premiet är varken klart för högt eller klart för lågt. Det är frågan om verksamhet med relativt låg risk, men inte ett obefintligt riskpremium. Wessman anser, när han tillfrågas om de jämförelser E&Y gör med eldistributionsföretagen i Finland i S4A, att den verksamheten är en bransch där investeringarna är extremt långfristiga; allmänna beräknade amorteringstiden för investeringar är 40 år. Detta är redan en faktor som gör att avkastningskravet ska vara högre. Förevarande avtalet som är föremål för tvisten är ett monopolavtal när avtal har slutits, därefter finns inga konkurrenter längre. Monopolställningen av eldistributionsföretag är dock missvisande trots att de har ett regionalt monopol, eftersom verksamheten och priserna de kan ta ut är starkt reglerade och i praktiken konkurrerar de regionala bolagen med varandra. Om andra bolag lyckas sänka sina kostnader, vara mer effektiva, inverkar det på de pris andra bolag kan ta. Det finns ingen garanti att bolaget kan ta ut avkastningen.

Wessman anser att man ska beakta skattefrågan konsekvent i beräkningarna, antingen före skatt eller efter skatt. Diskonteringsräntan som man använder för kassaströmmar före skatt är alltid högre än avkastningskravet som man använder för kassaströmmar efter skatt. Har man kassaströmmar före skatt ska man använda avkastningskrav före

skatt.

Maciej Lisowski har i sitt vittnesmål bland annat berättat att han till sin utbildning är skeppsbyggnadsingenjör och att han jobbat inom varvsindustrin i 22 år, de senaste åren som kommersiell direktör vid varvet Crist. Crist är det största varvet i Polen med en omsättning på 100-130 miljoner årligen. Varvet är specialiserat på nybyggen, 60-70 % utgörs av stålkonstruktioner medan 30-40 % utgörs av fartyg som helt färdigställs. Elektra var den första elhybridfärjan för varvet, sedan dess har man påbörjat produktionen av tre ytterligare. Byggandet av den nu aktuella elhybridfärjan motsvarar ca 10 % av varvets omsättning. Varvsmarknaden är konkurrenskraftig för tillfället, vilket gäller hela Europa. Om man vill låta bygga en färja kan man i princip få tag i varv som kan börja bygga den direkt.

Det s.k. Ålandsavtalet inkluderade en option för en färja till. Vittnet ledde avtalsförhandlingarna gällande Ålandsavtalet. Direkt efter undertecknandet av avtalet hade man påbörjat arbetet, bl.a. underleverantörer hade engagerats i ett tidigt skede för att klara av tidtabellen. Projektet höll tidtabellen i januari 2020 och då var designen redan ganska långt utvecklad och varvet hade slutit avtal med de största leverantörerna; Siemens för elektroniken, Schottel för propellersystemet, LMG för grunddesign och StoGda för grundläggande ritningar och verkstadsdokumentation. Huvudfaktorerna för fartyget måste sammanjämkas i planeringen, t.ex. kraven på propellrarna med fartygets form och dess manövrerbarhet.

Då LR sade upp avtalet med konsortiet 20.1.2020 fick varvet höra om uppgiften, varpå man meddelade alla huvudleverantörer om det man hört med målet att inte förorsaka mera onödiga kostnader. Varvet stoppade all sin aktivitet inom projektet. Möten hölls sedermera i Gdynia där man gick igenom med bl.a. Mats Rosin om vad man utfört för projektet tills dess. Målsättningen var ändå att fortsätta samarbetet och att utnyttja slottiden som reserverats för projektet. Från varvets sida var man nöjda av att kunna ta i bruk optionsfärjan ur avtalet, istället för det tidigare projektet. Projektnumret bibehölls med hänvisning till beviljade bankgarantier som i annat fall hade krävt tid och en hel del byråkrati för att omförhandlas. Den tekniska specifikationen för optionsfärjan grundade sig på en ny specifikation. Hade man inte kunnat nyttja möjligheten att bygga optionsfärjan, hade kostnaderna för varvet varit väsentligt högre, då man redan anlitat underleverantörer, reserverat tiden för bygget, fixat teknologin och arrangerat designen.

Crist skickar i regel proformafakturor då varvet fakturerar för något under produktionstiden. FF har betalat hela beloppet enligt den proformafaktura som sänts dem, K25. Fakturan bestod av de kostnader som haft med uppsägningen av det s.k. Ålandsprojektet att göra, kostnader som inte kunde återfås. Enligt gällande rutin hade man gått igenom kostnaderna med FF före proformafakturan skickats, post för

post.

Vittnet har preciserat varvets förlorade kostnader i ett brev till FF, K32. Dessa kostnader kunde man inte ha någon nytta av vid byggandet av optionsfärjan. Man har gjort sitt yttersta för att hålla kostnaderna nere, bl.a. hade man fått ner StoGdas kostnader från ca 7 300 euro till 3 312 euro. Kostnaden till Siemens bestod av allt elektroniskt; batterierna primärt men även automatik och aggregat. Kostnaden till LMG bestod av den dokumentering som gjorts och som måste göras före fartygets klassificering kunde godkännas. Kostnaden till StoGda bestod av företagets arbete som utfördes parallellt med LMG:s arbete. Det gick ut på att uppgöra kompletterande ritningar och verkstadsdokumentation. Företaget ansvarade också för att uppdelning av fartyget i sådana sektioner som kunde byggas på varvet med hänvisning till tillgängliga utrymmen. Kostnaden till Schottel bestod av frågor gällande propellern, som har betydelse för färjans unika karaktär, dess manövrerbarhet och dess hastighet. Propellrarna ska anpassas till skrovet i tidigt skede. Crists egna kostnader bestod av att koordinera hela projektet. Redan före ett avtal har slutits utses ett dedikerat projektteam för i slutändan är det ändå varvet som ansvarar för projektet. Man höll kostnaderna nere genom att använda slottiden till optionsfärjan. Crist har betalat enligt de fakturor underentreprenörerna tillställt varvet.

Optionsfärjan blev Altera och den är till sin karaktär på många sätt olik Ålandsprojektet enligt vittnet Lisowski. Dyliga färjor med dubbla ändor måste anpassas precis till de hamnar de ska köras emellan, varför det finns skillnader i längd, bredd, djupgående och maskinstyrka samt färgsättningen mellan färjorna. Tekniskt var fartygen väldigt olika, fastän de på håll kan verka likadana.

Emmi Martikainen ansvarar för E&Y Finlands ekonomitjänster i egenskap av associate partner. Hennes team gör konsultation som har att göra med tillämpningen av ekonomisk vetenskap. Ett delområde av deras tjänster är fastställande av finansiell skada. Hon har tidigare gjort motsvarande skadeberäkningar i konkurrensrättsliga samt kommersiella tvister. Martikainen har varit expertvittne i marknadsdomstolen samt högsta förvaltningsdomstolen. Som konsult har hon jobbat i ungefär sex år, innan dess jobbade hon både på den offentliga och privata sektorn i olika uppdrag. Till sin utbildning är Martikainen doktor i statsvetenskap i ekonomi. S4 och S4A är Martikainens utredningar och de motsvarar fortfarande hennes ståndpunkt i detta ärende. Beräkningarna har upprättats på så sätt att Martikainen har lett analyserna och haft partneransvar över dem. Hon har även deltagit konkret i uppgörandet av dem samt planerat dem. Beräkningarna har upprättats i samarbete med E&Y:s experter som har erfarenhet inom finansiering och evaluering av företags värde. Hennes eget kompetensområde fokuserar på tillämpningen av ekonomisk vetenskap. Underlaget för beräkningarna har bestått av det materialet som de erhållit av konsortiets skadeberäkningar samt information från offentliga källor. E&Y har inte

erhållit detaljerade kalkyler, utan enbart en allmän beräkning. Martikainen anser att K26 ser bekant ut, beviset har använts som underlag.

Största skillnaden mellan E&Y:s och konsortiets beräkningar är utgångspunkten. E&Y:s beräknings grundtanke är att återställa konsortiet till den ställningen konsortiet skulle vara i om Svinö-Mellanholm avtalet inte hade sagts upp. Därför har E&Y skapat två scenarier i rapporten, med namnen faktisk- och kontrafaktiskscenario. För att uppskatta skadan som åsamkats till följd av att avtalet sagts upp måste man uppskatta vad som kommer att hända i framtiden när avtalet sagts upp samt vad som skulle ha hänt om avtalet aldrig sagts upp. Skadan är skillnaden i vinsterna som konsortiet får i dessa två scenarier. Andra stora skillnaden mellan E&Y:s kalkyl och konsortiets beräkning är hur man förhåller sig till osäkerhet och risk. Konsortiet utgår ifrån att den ekonomiska skadan är den uteblivna vinsten för hela avtalstiden 15 år samt att den uteblivna vinsten är i princip riskfri vinst. E&Y:s kalkyl baserar sig på att konsortiet efter en viss övergångstid kan använda sig av de resurser som frigörs när avtalet sägs upp och således erhålla alternativ vinst. Ifall man inte beaktade den alternativa vinsten, skulle skadan överkompenseras i och med att konsortiet skulle få avtalsenlig vinst för 15 årsperioden samt ytterligare erhålla vinsten som flyter in genom den alternativa verksamheten som konsortiet kan bedriva med de resurser som frigjorts.

E&Y har bedömt möjligheten att hitta sagda alternativa verksamhet för de resurser som frigjorts genom att å ena sidan uppskatta hurdana resurser operationen av Svinö-Mellanholm-rutten kräver samt å andra sidan hur sannolikt det är att konsortiet kan hitta nya, ersättande linjer under den avtalade 15 årsperioden. E&Y anser de viktigaste resurserna vara bränsle eller el, arbetskraft samt underhålls- och reparationskostnader. Enligt E&Y kan dessa resurser användas i driften av andra rutter. När det kommer till möjligheten att hitta nya rutter har E&Y betraktat hur ofta konsortiet historiskt sett har kunnat hitta nya rutter. På basis av detta har E&Y märkt att konsortiet i genomsnitt hittar två nya rutter per 3–4 år. Således har E&Y ansett att det är realistiskt att konsortiet kan hitta två ersättande rutter inom en övergångsperiod av två år. E&Y hade inte kännedom om att Ansgar har på grund av uppsägningen kunnat fortsätta bedriva en linje. Den kunskapen kunde ha påverkat kalkylerna; övergångsperioden är då i praktiken noll, men eventuella påverkan beror på hur lönsamma dessa nya rutter är.

Konsortiet har utformat sin skadeståndsberäkning så, att utgångspunkten är att man måste få uteblivna vinsten från hela 15 årsperioden. Konsortiet har gjort beräkningen så att de tagit avtalsenliga avkastningen bunden i ett visst prisindex, subtraherat vissa utgiftsposter samt diskonterat allt detta till nuvärdet. Konsortiet har använt sig av en diskonteringsränta på ungefär en procent. Utöver den uteblivna vinsten finns det förlorade kostnader eller infällda kostnader som har adderats

till vinsten. E&Y har kommit fram till en diskonteringsprocent på 4,8 genom att tillämpa den så kallade WACC-metoden, vilket betyder viktad kapitalkostnad. E&Y har använt sig av WACC-metoden i diskonteringen av vinstflödet till nuvärdet. Man använder WACC-metoden i evalueringen av värden av företag men även när man beskriver affärsverksamhetens riskfylldhet. I centrala parameter som behövs har E&Y använt sig av en kontrollgrupp av företag. E&Y har tagit fram jämförbara företagen genom att se på företag inom sjötrafikverksamhet, dvs. företag som bedriver verksamhet i samma bransch varför samma risker torde vara aktuella.

Martikainen har inte klart för sig på basis av konsortiet material hur de har kommit fram till diskonteringsräntan om en procent. Det finns inget rätt svar på vad diskonteringsräntan ska vara, men enligt Martikainen är E&Y:s beräkning där WACC-metoden använts bäst motiverat och återspeglar riskerna i branschen bäst. Räntenivån på en procent är låg jämfört med exempelvis 4,8 procent som man kommit fram till med WACC-metoden. E&Y har i sitt svar till kritiken använt eldistributionsföretag som exempel. För dessa reglerade företag som i praktiken har monopolställning är räntan som beskriver risken ungefär tre procent. Martikainen anser att räntenivån på en procent verkar således lågt. E&Y har bedömt konsortiets lönsamhet genom att betrakta företagen i kontrollgruppen och tagit de i gruppen som har högst lönsamhet, dvs. tillhör den högsta kvartilen. Genomsnittliga lönsamheten av företagen i kontrollgruppen var 13,9%. Konsortiet har använt sig av 15%, så skillnaden är inte alltför stor. Lönsamhetsnivån av 15% verkar högt i ljuset av att lönsamheten varierar historiskt sett tämligen mycket samt med beaktande av Ansgras lönsamhet.

E&Y har använt sig av en sensitivitetsanalys, vilket innebär att E&Y har upprepat konsortiets kalkyl på månadsnivå. E&Y har alltså betraktat hur skadan förändras om man ändrar på lönsamheten eller på diskonteringsräntan. Allt annat har E&Y tagit för givet, bland annat avkastning och kostnader. Resultaten har beskrivits på sidan åtta i rapporten (S4) i tabell ett. Utgångspunkten med fet stil är konsortiets egen beräkning om drygt 10 miljoner. I den beräkningen är lönsamheten 15% och diskonteringsräntan en procent. Av tabellen framgår att skadebeloppet är väldigt känsligt till ändringar i räntan eller lönsamheten. Om man behåller lönsamheten på 15% men ändrar räntan till tre procent, ett belopp som ligger mellan konsortiets och E&Y:s beräkningar, sjunker skadebeloppet ner till drygt åtta miljoner. Ifall lönsamheten var exempelvis 12%, alltså tre procent lägre än i konsortiets beräkningar, skulle skadebeloppet gå ner till 6,7 miljoner. Här måste man även observera att man inte vid detta skede beaktat en alternativ verksamhet alls.

Baserat på E&Y:s beräkning skulle den uteblivna vinsten inträffa en lång tid i framtiden, vilket innebär att E&Y fått göra vissa antaganden när man utfört beräkningarna. Antagandena består av att konsortiet kan hitta

alternativ verksamhet med en viss övergångsperiod samt att den alternativa verksamheten inte nödvändigtvis fullt ersätter det ursprungliga avtalet. Följaktligen kommer man till resultatens variationsintervall, som beror på dessa antaganden. Ifall konsortiet kan fullt ersätta det ursprungliga avtalet och om övergångsperioden är obefintlig, föreligger ingen utebliven vinst och förlusten består endast av de förlorade kostnaderna om drygt 500 000 euro. Martikainen anser att det är skäligt att anta en övergångsperiod av två år föreliggande samt att konsortiet kan hitta två alternativa nya rutter som ersätter den förlorade ruten. Således skulle uteblivna vinsten vara 2 781 427 euro samt förgäves kostnaderna om ungefär 500 000 euro. E&Y har tagit förgäves kostnaderna som givna.

Bastiat Cosultings kritik kan sammanfattas så att man kritiserat diskonteringsräntan hänförlig till WACC som för hög på grund av att i och med att avkastningen har definierats i avtalet samt då de inte ingår risk i kostnaderna, är vinsten i princip säker. Därför anser de att diskonteringsräntan borde vara nära den helt riskfria räntan. Martikainen anser att det inte finns ett rätt sätt att definiera diskonteringsräntan, men att argumentet om att risk inte skulle föreligga enbart på basis av att avkastningen är bestämt i avtalet, är fel. Kostnaderna innehåller risk och avkastningen innehåller risk, det fanns eventuella avdrag till följd av förseningar och så vidare. Tidsperioden om 15 år är också väldigt lång, varför en allmän osäkerhet, som berör alla, måste beaktas. Bastiat har fört fram detaljerad kritik om E&Y:s beräkningar, vilka E&Y har svarat på skriftligen. Kritiken har delvis beaktats och kalkylerna har utförts på nytt, men det har inte påverkat slutresultatet.

Martikainen har börjat på E&Y 2020. Hon vet inte vad driftentreprenad eller totalentreprenad betyder. Hon vet inte till vilken del Ansgar historiskt sett har haft driftentreprenader eller totalentreprenader. Martikainen vet inte vad koncessionstrafik betyder eller huruvida konsortiet skulle ha bedrivit koncessionstrafik eller någon annan typ av trafik på Svinö-Mellanholm, men tror inte att det har betydelse för skatteberäkningen. Martikainen vet inte om någon annan färja skulle ha trafikerat ruten under avtalsperioden. Enligt Martikainen kunde konsortiet ha hittat alternativa rutter i form av Nagu-ruten och Iniö-ruten i ramarna av en övergångsperiod av två år. Martikainen vet inte hur många rutter har konkurrensutsatts mellan 2020 och 2022. I rapporten har man åskådliggjort att konsortiet har börjat bedriva verksamhet på nya rutter under den aktuella tiden. Martikainen vet inte heller huruvida dessa nya rutter trafikeras med en elhybridfärja eller hur stora färjorna som tar hand om förbindelsetrafiken är.

E&Y har begrundat det väsentliga, alltså om resurserna kan flyttas över till konkurrerande rutter samt betraktat motsvarande färjans resurser och mätt typiska rutter som opereras. E&Y har inte haft informationen om hur stor personalstyrkan på Svinö-Mellanholm skulle ha varit. E&Y har kunnat beakta offentliga källor, de har sett på rutternas längder samt hur

ofta konsortiet har vunnit nya rutter. E&Y har endast haft kännedom om typiska kostnader som krävs för bedrivande av en rutt. Martikainen anser att i och med att konsortiet hittat nya rutter kan det bedriva någon verksamhet med de resurser som frigjorts när avtalet sagts upp. Martikainen vet inte vad den månatliga intäkten som konsortiet får för de rutter som har noterats i fotnoterna är, endast konsortiet har den informationen. I rapporten har E&Y utgått ifrån att ifall konsortiet hittar två ersättande rutter får de ungefär 50% av den avtalsenliga vinsten, men detta är ett antagande.

Martikainen anser att det kan finnas brist på arbetskraft under de senaste 15 åren, men orsaken till att E&Y har gjort sin kalkyl och pratar om resurser som frigjorts och som kan flyttas över till annan verksamhet är att E&Y velat uppskatta om det är trovärdigt att konsortiet inte kan göra någonting alls med resurserna under de 15 åren. Ifall man allokerat vissa resurser enbart till Svinö-Mellanholm rutten, som inte kunde användas någon annanstans, antar Martikainen att konsortiet skulle yrka på ersättning för dessa resurser vilket konsortiet inte gjort. Martikainen vet inte om det finns en brist på elhybridfärjor på marknaden.

Ifall EBT-procenten skulle vara 17 i stället för 15 med diskonteringsräntan en procent skulle den uteblivna vinsten vara över 11 miljoner. På sidan elva i E&Y:s rapport i fotnot 14 hänvisas till leverantörsrisk, energipriser och väderförhållanden. Konkursrisken i detta avtal är mindre eller obefintlig på grund av att avtalsparten är ett offentligt organ. Risken för energipriserna och marknadsutvecklingen av energipriserna föreligger till den delen att fluktuation i priset ökar fluktuationen i vinsten, trots att ett maximumpris finns i avtalet. Martikainen vet inte huruvida konsortiet räknat ut sitt resultat före skatt genom att använda maximienenergikostnaden. Martikainen har inte tidigare sett avtal där beställaren tar på sig risken för energiutvecklingen för en så pass lång tid.

Med väderförhållandena avses en allmän risk i branschen, i vilken exempelvis pandemier samt allmän osäkerhet, såsom krig, ingår i. Detta måste beaktas när man tittar på avtal för en period om 15 år. Man kan inte anta att kostnaderna är helt riskfria för 15 års tid oavsett avtal. I detta fall finns även förseningskostnader som påverkar. Martikainen har inte närmare information om väderförhållandena på Svinö-Mellanholm rutten eller hurdana väderförhållanden fartyget i fråga tål, kalkylen baserar sig på allmän livserfarenhet och allmänna risker i den här branschen. Intäkterna under 15 år skulle inte påverkas av passagerarmängd, men pandemirisken spelar i form av en risk på att exempelvis vissa reservdelar inte finns tillgängliga. Bolagen i S5 är delvis bekanta, Martikainen vet att J&L Shipping existerar men har inte hört om Boreal Sjö AS. Hon vet att J&L Shipping figurerar i samma bransch som konsortiet, men Martikainen har inte analyserat lönsamheten för J&L Shipping. FRS Europé Holding GmbH är inte bekant för Martikainen. Bolag som bedriver konsessionstrafik i Sverige

är inte heller bekanta för henne. E&Y har valt jämförelsebolagen på grund av att information om dem finns tillgängligt offentligt, bland annat information om lönsamheten. Martikainen tror inte att all relevant information om J&L Shipping skulle ha funnits tillgängligt. Lönsamheten som E&Y använder i sin kalkyl är drygt 14 procent och har inte en stor inverkan på skadeberäkningen i och med att konsortiet använder 15 procent.

Enligt det som E&Y har sett har konsortiet beaktat riskerna för dockning- och servicekostnaderna. Relevansen av jämförelsebolagen för E&Y:s analys och beräkning är att de är bolag som är verksamma i samma bransch; man har tagit vissa siffror till WACC-beräkningarna från dessa bolags siffror. Verksamheten av jämförelsebolagen kan skilja sig från konsortiets verksamhet. Martikainen anser att det inte nödvändigtvis är avgörande huruvida jämförelsebolagen bedriver konsessionstrafik eller inte om det är frågan om allmän risk och lönsamhet över lag. Martikainen anser att jämförelsebolagen är jämförbara till följd av att de centrala kostnadsfaktorerna är tillräckligt likadana. E&Y gjorde viss sensitivitetsprövning av data, de tog till exempel bort företag med höga BETA-värden och så vidare. Modellen var inte jättekänslig för förändringarna. När E&Y betraktat rutterna har de endast sett på ruttens längd. Information om fartygstyp finns inte med, i och med att informationen om rutternas längd fanns tillgänglig. Information om exempelvis antal anställda, servicebehov, tidtabell osv. fanns inte tillgängligt.

Martikainen vet inte om en elhybridsfärja kan samtidigt ha verksamhet på två rutter, antar att det är möjligt. Kan inte säga om samma färja kan användas i Åboland och i Österbotten. Martikainen vet inte hurdana rutterna är i detalj, E&Y har antagit att ruttens längd korrelerar med avkastningen, men också något annat sätt att beräkna kan vara välgrundat.

Joel Karlsson har i sitt vittnesmål bland annat berättat att han är utbildad sjöingenjör från Kalmar, Sverige. Han är teknisk inspektör vid infrastrukturavdelningen sedan tio år tillbaka. Före det var han teknisk inspektör på ett åländskt rederi och före fjorton år på olika rederier i olika maskinbefattningar. Han har inte arbetat på skeppsvarv utan bara varit på dock.

Karlsson hade varit med att ta fram Outline Specifikations som låg till grund för att man skulle kunna räkna på vilken båt man ville ha.

Karlsson har angivit att han gått igenom med Niklas Karlman vilka kostnadsyrkanden som konsortiet har framställt. Genomgången hade skett januari-mars 2022. Han har inte kunnat säga varför han inte gått igenom yrkandena tidigare.

Karlsson har angivit att det var han och Karlman som hållit på med det

här projektet från första början. Karlsson hade även varit med till Åbo i januari 2020.

Karlsson hade inget minne av att han skulle fått någon rapport från ett möte 9.10.2020, på vilket möte konsortiet hade framställt sina krav. Karlsson hade inte fått information om vilken information som givits på mötet eller att konsortiet erbjöd ytterligare information, att ge ut dokument eller att landskapsregeringen skulle få skicka en revisor att gå genom dokumentationen. Karlsson har inte kunnat påminna sig att han skulle ha sett Power Point presentationen intagen som K26 tidigare.

Karlsson har allmänt kommenterat att då fakturor ska betalas kontrollerar han dem, fakturan ska vara specificeras med antal timmar och vad som gjorts. Han har konstaterat att man inte kan betala om man inte vet vad som har gjorts. Kontrollen sker för hans egen skull och sedan finns ju revisorerna som kontrollerar upp räkenskaperna. Betalningen sker ju med skattemedel.

Karlsson har kommenterat proformafakturan från Crist, K25, med att sett den och att den inte utgör tillräckligt underlag för att betala. Han skulle vilja ha mer specificerat vad man betalar 370 000 euro för. Karlsson har sett Crists brev, K32. Han har angivit att han inte vet vad som står bakom summorna och att han inte sett bakom liggande material. Han har angivit att det säkert funnits kostnader till Siemens, punkt 1, men att de inte har med uppsägningen att göra. Han förstår inte vad valutakostnaderna är och hur de kunde höra ihop av avtalet. Även punkt 2 LMG är utan en sammanställning och Karlsson har angivit att han inte vet vad det är för kostnader, utan han kan bara gissa. Han har angivit att han inte vet vad det handlar om. Karlsson har angivit att summan till Stogda verkar skälig, då summan påminner summan till andra fartyg. Det saknas sammanfattning angående beloppen till Schottel, varför Karlsson inte kan godkänna beloppen. Han har angivit att beloppet för resor är högt och att det inte går att ställning till dessa då man inte vet vart resorna har gått. Han har anfört att det inte heller går att ställning till beloppet för beräkningarna då man inte vet vad som gjorts. Karlsson har angivit att det verkar vara likadana aggregat på Altera som på Föglöfärjan, men att han inte var helt säker och att han utgått från uppgifter på hemsidan. Karlsson har beträffande beloppet till Crist anfört att även här saknas en sammanställning och antalet timmar har inte angivits. Han skulle inte kunna godkänna beloppet för utbetalning. Han kan inte ifrågasätta när han inte vet vad som gjorts. Om det skulle finnas mer text om vad som gjorts hade Karlsson även haft möjlighet att begära mer information.

Karlsson har med hänvisning till bevis K34, anfört att det inte är några jättestora skillnader mellan Altera och Föglöfärjan.

Karlsson har inte tittat i genom de advokatkostnader som framgår av K25. Han har konstaterat att det inte framgår antalet timmar och inte

specifikation vilket arbete som har utförts. Karlsson har inte haft några kommentarer angående resekostnaderna.

Karlsson har kommenterat sammanställning gällande interna kostnader, K33. Han har beträffande lönekostnaderna framfört att han saknar en sammanställning över alla timmar, av vilken borde framgå antalet timmar och vad som gjorts. Det vore nödvändigt för att kunna betala fakturan. Det saknas även sammanfattning över beloppet för lokal, IT och övriga. Karlsson har angivit att borde framgå hur beloppen har räknats fram.

Karlsson har framfört att enligt lag ska ett fartyg dockas två gånger per fem år. Han har uppgivit att förutsätta situationer kan uppkomma vilka kan kräva dockning och som exempel angivit en grundstötning. Oförutsedda skulle säkert enligt Karlsson uppkomma under en tidsperiod om 15 år. Han har angivit att Skarven fick ett tekniskt problem år 2019 som föranledde ett byte av aggregat. Det var Ansgar Ab som drev linjen. För det fall det är fråga om haveri står landskapsregeringen för kostnaderna, men om entreprenören är vårdslös står entreprenören även för kostnaderna. Kostnaderna för dockning har enligt Karlsson blivit högre från år till år.

Konsortiet har beräknat ett byte av batteri på den nya färjan efter nio till tio år till en kostnad om 1,9 miljoner. Karlsson har angivit att summan är trolig och att då allt har stigit kanske det inte räcker i dagens läge.

Karlsson har uppgivit att det på Åland för närvarande finns åtta frigående färjlinjer. Upphandling av linjerna sker vart fjärde år. Intressenterna har varierat mellan en till fyra. Ansgar Ab har inlämnat anbud och vunnit upphandlingen av driften av Skarven, Alfågeln och Vigen. Karlsson har bedömt att det är rimligt att Ansgar Ab skulle vara med och konkurrera om de åländska linjerna. Ansgar Ab får ersättning för att driva Föglölinjen med Skarven. Eftersom avtalet angående den nya färjan har sagts upp har Ansgar Ab fortsatt att driva Skarven med ny upphandling år 2023. Den ordinarie upphandlingen skulle ha utgått år 2022 då den nya färjan skulle börja trafikera, efter det har Ansgar Ab trafikerat enligt en option, varvid ersättning för driften sjönk. Upphandlingen sker för fyra år med option om ett eller två år. Karlsson har angivit att tiden är beroende av politiska beslut.

Tvärgående- och Enklingelinjen sköts med totalentreprenad. Karlsson har angivit att det är en politisk fråga om trafiken ska ges ut på total- eller driftsentreprenad.

Karlsson har angivit att Sten Schauman var upphandlare av den frigående färjtrafiken.

Karlsson har ingen erfarenhet av driften av elhybridfärjor. Han har inte besökt varvet Crist. Han har inte upphandlat batterier för elhybridfärjor

och han kunde inte säga om antalet för försäljare av batterier hade ökat eller minskat.

Skarven började byggas år 2007 och levererades 2009-2010. Karlsson har inte vetat var den nya Föglöfärjan skulle dockas eller vad dockningskostnaderna för Altera har varit. Karlsson har angivit att Altera var ett par meter längre och lite smalare, som medför att angoringsplatsen kan vara smalare. Han har inte vetat hur breda eller smala landfästena är i Åbolands skärgård jämfört med Åland. Karlsson har först uppgivit att det finns passagerarsalong på däck på Altera och sedan att han har räknat med det. Han har angivit att om hybridlösningen på Altera är en annan så finns det skillnad.

- skriftlig

Den skriftliga bevisningen är refererad till valda delar i domskälen med angivande av nummer enligt protokollet från den muntliga förberedelsen 5.4.2022.

Konsortiet som part

Ålands landskapsregering har invänt att konsortiet inte i käromålet har individualiserat den skadelidande parten samt att då konsortiet inte är någon juridisk person kan det inte heller i sig självt anses ha lidit någon skada.

Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab har invänt att bolagen tillsammans och odelbart har haft de rättigheter och förpliktelser som avtalet har medfört samt att det därmed mellan bolagen har rått nödvändig processgemenskap; det ena bolaget kan inte framställa separata krav eller stanna utanför en rättegång och undgå att omfattas av domens rättsverkningar.

I det avtal som ingicks 2.9.2019 har Ålands landskapsregering å ena sidan, angivits som beställare, och konsortiet Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab å andra sidan, som entreprenör, K3. Av avtalet framkommer inte någon ansvarsfördelning mellan Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab. Då i avtalet exempelvis uppräknas entreprenörens skyldigheter i punkt 5, kraven på entreprenören i punkt 8 och betalningsvillkoren i punkt 12 är inte skyldigheterna eller kraven eller mottagare av betalningen uppdelad utan däri hänvisas enbart till "entreprenören" och då i singularisform.

Mats Rosin har i partsförhöret anfört att det funnits ett internt avtal mellan Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab om hur intäkterna skulle fördelas mellan bolagen. Ansgar Ab:s roll skulle ha varit driften, det vill säga att anställa personal, leda personalens arbete, motivera personalen, handha kundkontakter och kontakter till uppdragsgivaren samt sköta relationerna till det samhälle där trafiken bedrivs. Den dagliga trafiken skulle bedrivs i enlighet med Finlands Färjetrafiks system. Intäkterna skulle ha fördelats som så att ungefär 2/3 skulle ha gått till Ansgar Ab och 1/3 till Finlands Färjetrafik, vilket skulle ha täckt anskaffningspriset för färjan.

Rosins uppgifter finner stöd i det som framförts av Tomas Lindqvist i dennes partsförhör. Han har angivit att Ansgar Ab skulle ha fakturerat 100 procent av Ålands landskapsregering medan Finlands Färjetrafik Ab skulle ha fakturerat Ansgar Ab för bareboat-hyra. Ansgar Ab skulle ha betalat kostnaderna i anbuds-kalkylen, drifts-, anställnings- och delar av underhållskostnaderna. Fartyget var inte i Ansgar Ab:s balans, varför avskrivningar och räntekostnader inte hörde till Ansgar Ab. Den korrekta fördelningen skulle ha varit 2/3 på Ansgar Ab och 1/3 på Finlands Färjetrafik Ab.

I det avtal som undertecknades 2.9.2019 är Ålands landskapsregerings ansvar gentemot entreprenören, det vill säga mot konsortiet bestående av Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab, helt odelat och vice versa. Avtalsparterna har valt att i avtalet inte närmare definiera hur förhållandet mellan Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab fördelar sig. Landskapsregeringen har genom att ingå detta avtal godkänt detta faktum. I förhållande mot Ålands landskapsregering har konsortiet kunnat väcka talan såsom avtalspart, och då som entreprenör bestående av konsortiet Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab. Rättskraften av den dom som ges i detta mål gäller avtalsparterna, det vill säga Ålands landskapsregering å ena sidan samt konsortiet Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab å andra sidan.

Hade landskapsregeringen rätt att säga upp avtalet?

Såsom framgått ovan hade Ålands landskapsregering i ett brev daterat 21.1.2020, K4, meddelat att avtalet daterat 2.9.2019 uppsades med omedelbar verkan. Ålands landskapsregering har som motivering angivit att det stått klart att Ålands lagting inte skulle komma att bevilja medel för verksamheten enligt avtalet (se avtalet punkt 16, st 4).

Utöver hänvisning till avtalets punkt 16.4 har Ålands landskapsregering till yttermera visso hänvisat till att driften inte skulle inledas såsom avtalats 1.4.2022 på grund av orsaker vars omfattning inte kunnat förutses.

Punkt 16.4 i avtalet lyder som följer:

"Beställaren har rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan, om upphandlingsbeslutet upphävs av domstol eller om Beställaren ej beviljas medel av Lagtinget för verksamheten på färjlinjen. Entreprenören har om upphandlingsbeslutet eller avtalet upphävs av domstol ingen rätt att erhålla någon ersättning med anledning av att avtalet upphör att gälla".

En grundläggande princip inom avtalsrätten är att avtal ska hållas. I det nu aktuella målet har Ålands landskapsregering valt att säga upp avtalet ingånget 2.9.2019 med omedelbar verkan. Det är därmed Ålands landskapsregering som ska visa att den har haft rätt att säga upp avtalet.

- avtalsparternas vilja Då man bedömer parternas avtalsvilja är tidpunkten för avtalets ingående avgörande. Det här eftersom parterna i majoriteten av fall för förhandlingar inför avtalets undertecknande och då de utgår från dessa har möjligt att göra eventuella justeringar och förbehåll i avtalet. Det faktum att en avtalspart efter ingånget avtal ändrat uppfattning medför inte några förändringar i avtalet om det inte finns stöd för ändringarna i avtalet. Förfarandet var lite avvikande från huvudregeln i detta fall, eftersom det var en offentlig upphandling där avtalsutkastet redan var bifogat till anbudsförfrågan och entreprenören de facto har små möjligheter att inverka på innehållet.

Den ena avtalspartens, konsortiets uppfattning angående avtalets giltighet och landskapsregeringens rätt till uppsägning framgår av det käromål som anhängiggjorts. Mats Rosin har såsom framgått av partsförhöret angivit att man inte identifierat någon risk vad gäller uppsägningsklausulen då man gått igenom avtalet inför undertecknandet. Han har angivit att de var helt säkra på att landskapsregeringen skulle hålla sig till avtalet och att de i annat fall skulle få ersättning enligt avtalet. Tomas Lindqvist har angivit att landskapsregeringen borde ha varit en säker avtalspart och att den risk han uppfattat med förfarandet var att man inte skulle ha vunnit anbudsförfrågan då kostnaderna för att upprätta anbudet var höga. Lindqvist hade uppfattat avtalets punkt 16.4 som så att vid en uppsägning skulle konsortiet få full ersättning både för kostnader och för utebliven vinst.

Den andra avtalspartens, Ålands landskapsregerings uppfattning har utretts genom bevisningen nedan.

Av vittnesmålen givna av medlemmar i landskapsregeringen åren 2015-2019 framkommer klart att deras uppfattning är att avtalet som hade ingåtts med konsortiet var bindande och att det inte kunde sägas upp utan skadeståndsrättsliga följder. Katrin Sjögren var lantråd i landskapsregeringen och hennes regering hade tagit vid med korttruttsprojektet där den tidigare landskapsregeringen hade slutat. Lagtingets kläm var enligt henne en följd av den valfeber som rådde. Klämman godkändes med talman Veronica Thörnroos röst som avgörande, trots att Thörnroos tidigare stött projektet. Sjögren har framfört att lagtingets kläm inte hade någon inverkan gentemot tredje part men den kunde få politiska konsekvenser, vilket den även fick. Åsikten hade hon grundat på all den fakta hon haft till handa och på basis av samtal med sakkunniga på infrastrukturavdelningen. Konsekvensbedömningen, K29, uppgjordes för att informera lagtinget, som hade det yttersta ansvaret. Uppenbarligen har landskapsregeringen kunnat säga upp ett privaträttsligt avtal på basis av nya maktkonstellationer, men det får enligt Sjögren uppenbarligen även konsekvenser.

Mats Perämaa hade varit finansminister i landskapsregeringen vid den aktuella tidpunkten. Hans roll för korttruttsprojektet var den ekonomiska aspekten. Det hade funnits ett behov att ändra i trafiksystemen och få färjorna att framföras på kortare pass för att skapa mindre kostnader med en årlig inbesparing om tre miljoner jämfört med nuvarande system. Hela projektet hade passerat flera lagting, varför det var en lång process. Även Perämaa har angivit att det fanns ett behov att informera lagtingsledamöterna om vad en omröstning kunde leda till, varför konsekvensbedömningen presenterades. Perämaas uppfattning var att det inte hade framförts någon grund för uppsägning av avtalet med undantag för ångerrätten vad gällde vägplanen. Hans uppfattning var att det inte heller senare skulle ha kunnat uppstå någon grund för uppsägning.

Mika Nordberg var infrastrukturminister i landskapsregeringen. I den rollen hade han varit med och utformat anbudsfrågan som hade föregåtts av en långvarig debatt i lagtinget om att skärgårdstrafikens flotta var föråldrad och måste förnyas. Olika förslag hade diskuterats genom åren men man hade stannat på förslaget att skaffa sig ett nybyggt fartyg för totalentreprenad. Vad gäller uppsägningsgrunderna i avtalet hade upphandlingen enligt Nordberg varit avhängig av vägplanerna för en ny bro och hamn på Gripö, vilka inte hade varit färdiga vid tidpunkten för upphandlingen. Ordalydelsen gällande att beställaren inte beviljas medel hade funnits med i tidigare upphandlingar, varför den ingick även denna gång. Landskapsregeringen är ju som verkställande instans beroende av att lagtinget beviljar medel, varför man skrivit in denna koppling. Slutsatserna i konsekvensbedömningen hade motsvarat Nordbergs och den övriga landskapsregeringens synpunkter. Han har inte ansett att det funnits någon juridisk möjlighet att häva avtalet utan skadestånd.

Camilla Gunell var även hon minister i landskapsregeringen. Hon hade trott att majoritetsblocket skulle ha klarat av omröstningen om klämman, men omröstningen blev jämn och avgjordes med talman Veronica Thörnroos röst. Thörnroos hade tidigare som trafikminister jobbat för projektet. Projektet hade varit stort och för det krävdes ett brett stöd för en lång tid. Det hade lagts fram år 2013 och omfattats av lagtinget, Sjögrens regering fortsatte med att förverkliga projektet under sin mandatperiod. Gunells uppfattning var att uppsägningen av avtalet handlade om att man ville vinna valet. Tunnelalternativet dök upp i valrörelsen år 2019 efter att det hade lagts till sidan redan åren 2013-2014, eftersom det inte gick att räkna hem inom de ekonomiska ramar som lagts. Tanken med korttruttsprojektet var att göra skärgårdstrafiken mer kostnadseffektiv. Även Gunell har angivit att bakgrunden till konsekvensbedömningen var att presentera fakta till lagtinget, så att lagtingsledamöterna som skulle rösta skulle ha en uppfattning om att det fanns konsekvenser till följd av röstningen och att klarlägga olika scenarier. Enligt Gunell kan en ny landskapsregering inte säga upp ett ingått avtal bara på basis av att maktkonstellationen ändrats

och att det står klart att inte medel beviljas. Det är ju mer en regel än ett undantag att de politiska styrkorna ändras efter val.

Till landskapsregeringens pressmeddelande dagen före omröstningen om klämman, K28, fanns bilagt infrastrukturavdelningens bedömning av sakfrågan, det vill säga vilka konsekvenser tjänstemännen ser beroende på de olika utfall omröstningen kan få. I pressmeddelandet anges att det inte finns någon juridisk möjlighet att häva avtalet utan att det föranleder skadestånd på mellan fem till tio miljoner euro samt att det enda som juridiskt korrekt kan stoppa upphandlingen är om högsta förvaltningsdomstolen ger ett negativt besked i något av de fyra ärenden som anförts om vägplanen.

Den konsekvensbedömning som bifogats pressmeddelandet, K29, har uppgjorts av Niklas Karlman, vilket han berättat om i sitt vittnesmål och vilket även vittnena Sjögren och Nordberg bekräftat.

I konsekvensbedömningen anges att om *klämman godkänns* är denna endast en uppmaning till landskapsregeringen och ingen rättslig verkan mot entreprenören som tredje man, varför avtalet fortfarande är bindande. Avtalet kan sägas upp i fall landskapsregeringen inte beviljas medel av lagtinget för verksamheten på färjlinjen, det vill säga att lagtinget inte ger budgetmedel för något av de år 2022-2037 som driften avses att utföras, men en uppsägning av avtalet friskriver inte landskapsregeringen från skadestånd och en uppsägning med hänvisning till klämmens text utgör en ensidig hävning av avtalet, vilket medför en skadeståndsskyldighet i miljonbelopp då kontraktet är på totalt cirka 66 miljoner euro fördelat över åren 2022-2037. Vidare har som följd om klämman godkänns angivits att landskapsregeringens trovärdighet som beställare skadas allvarligt inom näringslivet då det kostat företagen cirka 200 000 till 300 000 euro att lämna in anbud. Det här kan leda till stora svårigheter att få in anbud framöver, vilket försämrar konkurrensen. Slutligen har i konsekvensbedömningen under punkt 4 med rubriken "Ingen färjetrafik alls till Föglö år 2022?", angivits att ifall landskapsregeringen säger upp avtalet, kan lagtinget svårigen i budgeten för 2022 bevilja medel för trafiken och om verksamheten beviljas medel skulle det kunna innebära att avtalet sagts upp på felaktig grund.

För det fall att *klämman röstas ned* förblir avtalet fortfarande bindande och landskapsregeringen inväntar högsta förvaltningsdomstolens beslut. Såvida vägplanen inte vunnit laga kraft 1.11.2019 eller om högsta förvaltningsdomstolen har givit ett negativt beslut före det, har landskapsregeringen rätt att ångra avtalet, varvid ersättning för kostnader i så fall utgör maximalt 300 000 euro. Vidare anges att det inte går att ångra avtalet på någon annan grund, utan då är det fråga om hävning av avtalet, vilket leder till skadestånd. Ifall avtalet fortgår efter 1.11.2019 gäller det till alla delar.

Karlman har i sitt vittnesmål angivit att han i ett tidigare skede har visat konsekvensbedömningen både för ministern Mika Nordberg och avdelningschefen Yvonne Österlund. Han har uppgivit att det låter korrekt att han skulle ha konsulterat dem 25.9.2019, med beaktande av faktura från Advokatbyrå Widman & Co, K16b.

Konsekvensbedömningen gjordes för att det var viktigt på avdelningen att ha så mycket fakta som möjlighet och bedömningar av olika alternativ inför handläggningen av klämman. Karlman har uppgivit att där och då tyckte han absolut såsom framgår av konsekvensbedömningen, men att det är möjligt att han skulle ha en annan åsikt nu. Han har angivit att det inte fanns någon avtalsenlig rätt att säga upp avtalet vid den tidpunkten och att avtalet samtidigt skulle friskriva dem från skadestånd.

Det är enligt Karlman viktigt att komma ihåg vilka bedömningar som har gjorts vid vilken tidpunkt, vilka beslut lagtinget hade fattat och när. Vid den här tidpunkten hade lagtinget inte fattat ett faktiskt beslut om att inte bevilja medel. Karlman har uppgivit att man vid uppgörandet av konsekvensbedömningen resonerade som så att lagtinget givit fullmakt att upphandla och lagtinget hade även röstat ner ett förslag om att återta fullmakten, varför det fanns fullmakt att upphandla. Vidare resonerade man som så att lagtinget inte hade fattat något beslut om att inte bevilja medel. Lagtinget hade varken haft läge att göra det eller att låta bli att göra det. Karlman har antecknat frågetecknet gällande trafiken till Föglö år 2022, eftersom han var osäker på den eventuella konsekvensen. Det var enligt Karlman mera ett försök att redogöra för alla risker som kunde tänkas dyka upp.

Karlman har angivit att han vägt orden på guldväg då han skrivit att en uppsägning inte friskriver från skadestånd; han har således inte sagt att en uppsägning medför skadestånd. Karlman hade velat få fram till beslutsfattarna att det inte i avtalet finns en sådan skrivning att vid en uppsägning blir det inget skadestånd. Karlman har angivit att med en annan tolkning eller ett annat avtal hade han formulerat sig som så att en uppsägning friskriver landskapsregeringen, vilket vore att ta kraftig ställning, eller att en uppsägning medför skadestånd, vilket han inte skrivit då även det är ett kraftigt ställningstagande. Karlman har inte då han skrev konsekvensbedömningen känt till att landskapsregeringen skulle distribuera den till lagtinget. Han hade antagit att landskapsregeringen skulle gå ut med ett pressmeddelande och att konsekvensbedömningen på så sätt skulle komma ut till allmänheten.

Av Nya Ålands artikel 27.9.2019, K11, skriven inför handläggningen av åtgärdsuppmeningen samma dag, framgår bland annat att enligt infrastrukturavdelningen skulle det, om oppositionsförslaget vinner och landskapsregeringen följer deras förslag, medföra en kostnad på mellan fem och tio miljoner. I artikeln hänvisas till en konsekvensbedömning och ett pressmeddelande. Vidare anges att klämförslaget endast är en uppmaning och att klämman inte har någon rättslig verkan mot entreprenören och avtalet skulle fortfarande vara juridiskt bindande.

Landskapsregeringen kan välja att säga upp avtalet men skulle då bli skyldig att betala ett skadestånd på mellan fem och tio miljoner. Beloppet är bundet till den förväntade vinsten som entreprenören skulle ha gjort under kontraktperioden åren 2022-2037. I artikeln anges att det fortfarande finns en möjlighet för landskapsregeringen att säga upp till en lägre kostnad på maximalt 300 000 euro beroende på ett avgörande i högsta förvaltningsdomstolen. I en anslutande artikel anger Veronica Thörnroos att hon är kritisk till att analysen inte gjordes före beslutet fattades och att man först nu utreder vad konsekvenserna blir om man inte har parlamentarisk majoritet. På frågan om det är skäligt att upphäva avtalet med tanke på skadeståndet har Thörnroos svarat att hon inte lägger någon värdering i pengarna.

Tidningen Åland har i en artikel samma dag 27.9.2019, K12, angivit att infrastrukturminister Mika Nordberg anfört att det kostar 5-10 miljoner att bryta avtalet. Även i denna artikel anges att den enda möjligheten att bryta avtalet är att högsta förvaltningsdomstolen, som behandlar besvär som inkommit mot korttruttsplanerna, inte lämnar ett beslut före den första november eller om beslutet går emot landskapsregeringen. Nordberg har angivit att det är svårt att säga det exakta skadeståndsbeloppet eftersom det handlar om att den som vunnit anbudet har en förväntad vinst under hela avtalsperioden, vilken vinst man ändå har rätt till. Harry Jansson har angivit att landskapsregeringen genom utredningen försöker skrämja med skadestånd men att det är inget som lagtinget kan ta ansvar för, utan att det är landskapsregeringen som upphandlat och då är det även landskapsregeringen som får reda upp. Jansson tror inte heller att det skulle bli tal om skadestånd, utan han var övertygad om att man kan hitta vägar med leverantören så att alla blir nöjda. Om lagtinget inte beviljar budgetmedel från 2022 upphör avtalet omedelbart.

Ålands lagting har 27.9.2019 till landskapsregeringen översänt den åtgärdsuppläggning som lagtinget fattade beslut om vid plenum 27.9.2019 med anledning av spörsmål S 3/2018-2019, K10. Lagtinget uppmanade landskapsregeringen att omedelbart säga upp avtalet för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm med hänvisning till att lagtinget inte beviljat medel för ifrågavarande verksamhet.

Ålands landskapsregering har i sitt svar 17.10.2019 på lagtingets åtgärdsuppläggning, K13, angivit att den tecknat uppmaningen för kännedom liksom även PM i bilaga samt konstaterat att uppmaningen inte kan följas. Vidare anges i svaret att fullmakt att genomföra upphandlingen har funnits och avtalet mellan landskapsregeringen och den vinnande anbudsgivaren är bindande. Landskapsregeringen har inte för närvarande någon giltig uppsägningsgrund på basen av att medel för verksamheten inte har beviljats. En uppsägning av avtalet utgör en ensidig hävning och medför skadeståndsskyldighet till miljonbelopp för landskapsregeringen. Svaret är undertecknat av lantrådet Katrin Sjögren och minister Mika Nordberg.

Efter det att högsta förvaltningsdomstolen hade fastställt vägplanen har Mika Nordberg i en artikel i Ålandstidningen 1.11.2019, K14, angivit att det står klart att landskapsregeringen efter beslutet inte kan avbeställa elhybridfärjan med mindre än miljonskadestånd till konsortiet. Veronica Thörnroos anger att regeringsbildningen har försvårats av beslutet, då det inte blir lättare att bilda regering när man är bunden av ett beslut som saknar stöd i lagtinget. Bert Häggblom, Obunden Samling, säger att majoriteten i lagtinget inte vill ha projektet och då får man bereda sig på att det kommer att kosta. Thörnroos har på frågan om man trots skadestånd på fem till tio miljoner euro ändå vill häva avtalet eller om man avser att driva elhybridfärjan vidare, anfört att hon inte vill kommentera det innan hon har primära uppgifter för kostnaden för att häva avtalet.

Enligt en artikel i Ålandstidningen 4.11.2019, K15, hade Centerns ledningsgrupp mött ledningsgruppen för landskapets infrastrukturavdelning samt jurister från advokatbyrå Widman & Co, varvid man diskuterade juridiken kring en eventuell avbeställning av elhybridfärjan till Föglötrafiken. Veronica Thörnroos har angivit att många frågetecken har klarnat nu och att om landskapsregeringen vill häva avtalet får man räkna med att betala skadestånd. Hon framför vidare att ingen i dagsläget vill sia om beloppet men att det enligt juristerna handlar om en ganska komplicerad ekvation där man räknar ut en tilltänkt vinst på 15 år. Processen är inte enkel eller lätt och det krävs omfattande uträkningar, om det blir vägvalet.

Niklas Karlman har i sitt vittnesmål bland annat anfört att de ombetts att redogöra för hur de arbetat med ärendet fram till valet och hur de resonerat så långt. Karlman har angivit att det är sannolikt att han varit med då en redogörelse gjorts inför lagtingsgrupperna 1.11.2020 samt att närvarande varit främst ledamöter från centern, obundna och Hållbart initiativ. Karlman har angivit att det är möjligt att den information som gavs i en lokaltidning på måndagen efter mötet baserade sig på den information som gavs vid mötet. Karlman har angivit att han förmodligen deltog i mötet med centerns lagtingsgrupp 1.11.2019, eftersom han deltog i det mesta, men att han inte med säkerhet kan påstå det. Han har angivit att de presenterade alla möjliga vinklar, K15. Karlman har angivit att det låter som en tidigt väckt diskussion, om man redan i november skulle ha diskuterat angående diskontering, eftersom då fanns inte ens en ny regering. Fokus var på att redogöra för hur man jobbat med frågan dittills. I något skede hade Karlman fått frågan om hur stor den uteblivna vinsten skulle kunna vara och då hade han sagt att om man leker med tanken att vinstmarginalen är mellan fem och tio procent och ett avtalsvärde på cirka 67 miljoner, så talar man om en vinst mellan 3,3 till 6,6 miljoner euro. Han hade dock inte tagit ställning till om ersättning skulle utgå eller till vilket belopp.

I protokoll fört vid Ålands landskapsregerings pleniföredragning

19.12.2019, K17, har landskapsregeringen beslutit att tillskriva konsortiet i enlighet med bilaga. I det bilagda beslutet har landskapsregeringen konstaterat att projektet Västra Föglö bedöms försenas med minst 14 månader samt att avtalets punkt 14 om dröjsmål och förhinder anger att en part ska meddela den andra parten ifall det uppstår dröjsmål. Med beaktande av detta meddelar landskapsregeringen härmed konsortiet att dröjsmål uppstått och att landskapsregering önskar inleda diskussioner för att utreda olika möjligheter att hantera följderna av dröjsmålet.

Mats Rosin har i partsförhöret angivit att han varit i kontakt med Niklas Karlman efter att konsortiet hade mottagit landskapsregeringens beslut om meddelande om dröjsmål. Hans minnesbild var att det skulle diskuteras men att konsortiet inte egentligen hade någon åsikt om det här. Han hade förstått att dröjsmålet berodde på besvär till marknadsdomstolen över brobygget.

Mats Rosin och Tomas Lindqvist har bägge angivit att de trott att mötet i Åbo 10.1.2020 ordnades för att diskutera landskapsregeringens meddelande om dröjsmål. Mötet ordnades på landskapsregeringens initiativ. Såsom framgått av Rosins och Lindqvists partsförhör hade det kommit som en total överraskning för dem att landskapsregeringens företrädare inte ville diskutera dröjsmålet, utan ett avslutande av avtalet. Rosins och Lindqvists uppgifter har funnit stöd i de uppgifter som vittnet Johnny Bäck givit. Även de uppgifter som vittnet Niklas Karlman har givit stöder Rosins och Lindqvists uppgifter. Karlman har i vittnesmålet angivit att det dagen före mötet, det vill säga 9.1.2020 hade fattats ett beslut om att undersöka vilka möjligheter det fanns att avsluta avtalet och att han utsetts till förhandlare.

De personer som deltog i mötet 10.1.2020 och som hörts i målet har refererat mötet på liknande sätt. Karlman hade inte på förhand meddelat konsortiet om att agendan för mötet inte var att diskutera dröjsmålet, utan villkoren för ett avslutande av avtalet. Rosin, Lindqvist och Bäck har omvittnat sin överraskning över vad agendan för mötet de facto blivit. Alla fyra har berättat att mötet fördes i en god anda. Karlman har uppgivit att han som företrädare för landskapsregeringen ville lyssna på under vilka villkor man kunde få tillstånd ett avslut av avtalet, att de inte förväntat sig ett fullständigt svar angående villkoren och att landskapsregeringen skulle återkomma. Karlman har vidare berättat att de fått information om varvsavtalet och att det efter ett visst datum skulle falla ut större kostnader. Karlman hade även uppmanat konsortiet att begränsa sin skada från och med mötets datum. Han hade kommit ihåg att diskontering hade nämnts.

Rosin har angivit att konsortiet varit totalt oförberett då Karlman hade sagt att han fått instruktioner att diskutera ett avslutande av avtalet. Han har vidare angivit att landskapsregeringens företrädare tagit upp vad konsortiets lönsamhet var och någon form av principer för diskontering.

Det hade enligt Rosin varit Daniel Widman som hade tagit upp diskonteringsräntan och det fördes en svajig diskussion angående denna. Rosin har beskrivit att man spånade kring diskonteringsräntan. Rosin har bekräftat att landskapsregeringens företrädare hade begärt att konsortiet skulle begränsa sina kostnader men har samtidigt angivit att de inte enbart på basis av ett muntligt besked kunde begära att varvet Crist skulle bromsa på något sätt utan att man behövde ett skriftligt besked. Konsortiet hade enligt Rosin varit villigt att fortsätta förhandlingarna och hade även öppet redogjort för tidtabellen med varvet. Rosin har angivit att parterna överenskom att träffas 16.1.2020.

Lindqvist har berättat på liknande sätt som Rosin om överraskningen gällande mötesagendan. Under mötet hade man enligt Lindqvist funderat över hur man skulle kunna avtala om ett avslut av avtalet, hur man låg till på varvet, man hade fört diskussion angående vinster och om något skulle göras. Frågan om diskontering hade tagits upp av Daniel Widman. Lindqvist har bekräftat att man överenskommit om ett nytt möte 15 eller 16.1.2020. Både Rosin och Lindqvist har bägge anfört att landskapsregeringens företrädare inte vid mötet framfört att landskapsregeringen skulle ha haft rätt att ensidigt säga upp avtalet. Karlman har inte heller i sitt vittnesmål framfört att de från landskapsregerings sida skulle ha framfört att landskapsregeringen hade haft rätt att ensidigt säga upp avtalet. Rosin har angivit att det inte varit tal om negativt avtalsintresse vid mötet. Lindqvists uppfattning var att företrädarna visste om att det skulle kosta mycket pengar att ensidigt häva avtal i ersättning för kostnader och utebliven vinst.

Lindqvist har i anteckningar förda vid mötet i Åbo 10.1.2020, K18, angivit att Daniel Widman resonerar runt principerna att bryta, funderar runt diskontering, att Mats förklarar konsortiets värde utan avtalet, att tiden är vital och att Mikaela förklarar att vi inte kan förhandla innan avtalet är hävt.

Niklas Karlman har i SMS 15.1.2020, K30, skrivit till Mats Rosin och frågat om Rosin kunde tillstålla honom bokslutet därifrån Rosin tagit siffrorna för bidrag, både för Finlands Färjetrafik och Ansgar. Rosin har e-postmeddelande 15.1.2020 14.43, K30, till Niklas Karlman skrivit att han bifogat boksluten 2018 för Finlands Färjetrafik och Ansgar Ab.

Advokat Mikaela Lind har, som ombud för konsortiet, i e-postmeddelande 13.1.2020, K19, tackat för ett bra möte på fredagen och med anledning av diskussionerna som fördes angående en eventuell hävning av avtalet för färjetrafik Svinö-Mellanholm konstaterat att Ålands landskapsregering har ingått ett bindande avtal med konsortiet, som utgår från att avtalet följs. En eventuell hävning av avtalet från landskapsregeringens sida skulle vara utan laga grund och leda till ett krav på ersättning för de skador som hävningen förorsakar. Finlands Färjetrafik Ab har sannolikt en möjlighet att begränsa de skador som en hävning av avtalet skulle medföra, förutsatt att avtalet hävs

senast 21.1.2020 kl. 16.00. Ifall Finlands Färjetrafik Ab inte hinner omförhandla avtalet med varvet och dess underleverantörer före 30.1.2020 kommer kostnaderna och därmed även konsortiets skadeståndskrav till följd av en eventuell hävning att öka avsevärt. Finlands Färjetrafik Ab betonar att bolaget inte kan inleda förhandlingar med varvet före konsortiet har fått ett skriftligt meddelande av landskapsregeringen att avtalet hävs. Advokat Daniel Widman har samma dag skrivit att han tagit emot meddelandet och att han informerar sin huvudman.

Lind har i e-postmeddelande 16.1.2020 till Widman skrivit att Ålands landskapsregering under mötet i Åbo 10.1.2020 hade meddelat att den vill förhandla om en hävning av avtalet och att parterna kommit överens om att träffas i Åbo 16.1.2020 för nya förhandlingar men att mötet avbokades av Niklas Karlman per SMS igår eftermiddag. Lind har vidare skrivit att hon för konsortiets del önskar klargöra att Finlands Färjetrafik Ab, för att ha möjlighet att begränsa sina kostnader och därmed även ett skadeståndskrav mot Ålands landskapsregering, behöver slutligt besked senast 21.1.2020 kl.16.00. Konsortiet har således bett landskapsregeringen att bekräfta att (i) landskapsregeringen kommer att fullfölja avtalet men att inledningen av färjetrafiken fördröjs med minst nio månader och att landskapsregering inte kommer att be konsortiet att leverera hybridfärjan enligt avtalet före tidigast 1.1.2023, eller (ii) att landskapsregeringen häver avtalet. Om landskapsregeringen inte bekräftar dröjsmålet eller häver avtalet inom nämnd tid kommer konsortiet att utgå från att avtalet fullföljs. Ett senare meddelande skulle medföra konsortiet kostnader och därmed skulle även skadeståndsyrkandet öka avsevärt. Konsortiet har även understrukit att ett eventuellt hävningsmeddelande bör förankras med ett underliggande beslut som på ett behörigt sätt fattats av landskapsregeringen i enlighet med vad landskapslagen om Ålands landskapsregering stadgar om ärendenas handläggning. Lind har bett att Widman skulle bekräfta mottagandet av meddelandet. Widman har samma dag meddelat att meddelandet är noterat.

Lind har 22.1.2020 meddelat att konsortiet har mottagit meddelandet om uppsägning och att det kommer att skrida till åtgärder för att försöka begränsa de kostnader som uppstår som en följd av uppsägningen då Finlands Färjetrafik Ab blir tvunget att säga upp beställningen av elhybridfärjan enligt avtalet. Lind har vidare skrivit att såsom tidigare har konstaterats är uppsägningen utan laga grund och att skadeståndskrav kommer att framställas.

På basis av vittnesmålen givna av Sjögren, Perämaa, Nordberg och Gunell, vilka vittnesmål finner stöd i den konsekvensbedömning som gjordes av vittnet Karlman inför handläggningen av klämman i lagtinget, samt de uttalanden som gjordes i pressen inför och även efter handläggningen av klämman, är det styrkt att landskapsregeringens uppfattning vid avtalets ingående och även därefter har varit att avtalet

var bindande och att det inte fanns någon uppsägningsgrund. Karlman har i sitt vittnesmål angivit att konsekvensbedömningen motsvarade hans uppfattning då. Det faktum att han möjligen skulle ha gjort en annan bedömning senare, efter att den politiska majoriteten hade ändrats är egentligen irrelevant. Ännu i december 2019 har landskapsregeringen inte i förhållande till konsortiet talat om en omedelbar uppsägning av avtalet, utan då endast hänvisat till dröjsmål enligt avtalets punkt 14. Först vid mötet i Åbo 10.1.2020 har landskapsregeringen lyft fram en förtida uppsägning av avtalet och villkoren för en sådan. Det har visserligen från landskapsregeringens sida i uppsägningsmeddelandet 21.1.2020 angivits att man skulle ha genom Infrastrukturavdelningen informerat konsortiet under hand om möjligheten att landskapsregeringen skulle komma att avbryta avtalet, men något som skulle styrka detta påstående har inte kommit fram. Tvärtom har Niklas Karlman i sitt vittnesmål angivit att beslut hade fattats dagen före mötet, det vill säga 9.1.2020, och att han då fått i uppdrag att utreda villkoren för en förtida uppsägning. Det har inte heller framkommit att landskapsregeringen vid mötet 10.1.2020 själv skulle ha ansett sig ha en ensidig rätt att säga upp avtalet; det har inte utretts att något sådant skulle ha framförts för landskapsregeringens del. Tvärtom verkar mötet i Åbo ha utgått från en ensidig uppsägning från landskapsregeringens sida skulle medföra ersättningskyldighet, inte bara för direkta kostnader, utan även för utebliven vinst.

Med beaktande av det ovanstående är det utrett att landskapsregeringens inställning har ändrats mellan det brevet om dröjsmål sändes 19.12.2019 och 9.1.2020 då Niklas Karlman fått i uppdrag att förhandla om villkoren för en ensidig uppsägning av avtalet.

- inverkan av val

Ålands landskapsregering har gjort gällande att konsortiet redan innan valet i oktober kände till att frågan om korttruttsprojektets slutliga genomförande var förenat med stor osäkerhet beroende på utgången av valet samt att den förändrade politiska maktbalansen entydigt kom att påverka majoritetskonstellationerna för lagtingens beslut om bland annat kommande budgetar.

Då avtalet undertecknades 2.9.2019 var lagtingets sammansättning följande:

- Liberalerna på Åland, sju ledamöter,
- Åländsk Center, sju ledamöter,
- Ålands Socialdemokrater, fem ledamöter,
- Moderat Samling för Åland, fem ledamöter,
- Obunden Samling, två ledamöter,
- Ålands Framtid, två ledamöter,
- Åländsk Demokrati, en ledamot, och
- en partilös ledamot.

Mandatperioden var 2015-2019.

Ålands landskapsregering hade sju ledamöter, varav tre från Liberalerna

på Åland, två ledamöter från Ålands Socialdemokrater och två från Moderat Samling för Åland.

Lagtingsval hölls 20.10.2019, varefter lagtingets sammansättning blev följande:

- Åländsk Center, nio ledamöter,
- Liberalerna på Åland, sex ledamöter,
- Moderat Samling för Åland, fyra ledamöter;
- Obunden Samling, fyra ledamöter,
- Ålands Socialdemokrater, tre ledamöter
- Hållbart initiativ, två ledamöter,
- Ålands Framtid, en ledamot
- Åländsk Demokrati, en ledamot.

Ålands landskapsregering består sedan 10.12.2019 av åtta medlemmar, vara fyra ledamöter från Åländsk Center, två från Moderat Samling för Åland, en från Obunden Samling och en från Hållbart Initiativ.

Mats Rosin har i sitt partsförhör angivit att han tagit del av valdebatten men att allt inte är verklighet som utlovas i valdebatten, varför det inte fanns på kartan att något sådant här skulle kunna ske. Tomas Lindqvist har i sitt partsförhör framfört att det hade varit svårt att missa valdebatten angående kortrutten, men efter det att högsta förvaltningsdomstolen hade givit sitt utlåtande var avtalet enligt honom "hemma". Resultatet efter lagtingsvalet påverkade inte konsortiet, eftersom det fanns ett giltigt avtal.

Såsom framgått ovan har inbjudan till offentlig upphandling av färjelinjen mellan Svinö och Mellanholm gjorts 2.11.2018. Konsortiet har inlämnat sitt anbud 2.5.2019, vilket godtagits av landskapsregeringen 16.8.2019. Avtalet underskrevs 2.9.2019. Lagtinget hade beviljat fullmakt för avtalet i budgeten för år 2018 vilket följdes upp i budgeten för år 2019, då det i budgeten angivits att upphandlingen av färjetrafik avslutas och avtalsuppföljning påbörjas.

I målet är ostridigt att avtalet 2.9.2019 är ett privaträttsligt avtal och att Ålands lagting inte före 20.1.2020 fattat beslut om att inte bevilja medel för verksamheten på färjelinjen Svinö-Mellanholm. I målet är även ostridigt att lagtinget inte återtagit fullmakten för det nu aktuella avtalet, utan enbart för kortruttsinvesteringen (bro och hamn) samt att landskapsregeringen har ingått avtalet i stöd av denna fullmakt.

Avtalets punkt 16 är rubricerad förtida uppsägning och ångerrätt. Punkt 16.4 är den enda punkten, vari hänvisas till lagtinget och som således överhuvudtaget kunde beröras av ett lagtingsval. Trots det hade landskapsregeringen inte i avtalet, som den uppgjort, intagit något förbehåll angående eventuell inverkan av lagtingsval. Däremot hade landskapsregeringen nog valt att göra ett uttryckligt förbehåll, att den under de elva veckor som följde från avtalets undertecknande, hade rätt

att med omedelbar verkan säga upp avtalet ifall vägplanen inte vinner lagakraft. Landskapsregeringen hade i stället valt att i avtalet skriva "om Beställaren ej beviljas medel av Lagtinget för verksamheten på färjelinjen". Skrivningen "ej beviljas medel" ger vid handen att lagtinget har fattat någon form av beslut gällande medel för verksamheten på färjelinjen. Enbart det faktum att lagtingets sammansättning hade ändrats efter valet, medför inte att man med säkerhet skulle kunna förutsäga vad lagtingets eventuella beslut i en budgetfråga skulle ha varit.

Det faktum att den politiska majoriteten hade ändrats i lagtinget efter valet i oktober 2019 var inte en sådan faktor som funnits med i avtalet och som konsortiet på något sätt haft skyldighet att beakta eller ens haft möjlighet att beakta. Anbudet är givet redan i maj 2019, anbudet är accepterat i mitten av augusti och avtalet är undertecknat 2.9.2019, vid vilken tidpunkt inte ens kandidatuppställningen för lagtingsvalet var klar.

På basis av det ovan anförda har tingsrätten funnit utrett att konsortiet inte har kunnat förutse att resultatet av lagtingsvalet skulle kunna påverka avtalets fortbestånd.

- verksamhet på färjelinjen?

Såsom framgått ovan hade beställaren enligt punkt 16.4 rätt att säga upp avtalet med omedelbar verkan bland annat om beställaren inte beviljas medel av lagtinget för verksamheten på färjelinjen. Vad har då avsetts med "verksamheten på färjelinjen"?

Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab har gjort gällande att färjelinjen innebär inte bara verksamheten enligt avtalet, utan all färjetrafik på Föglölinjen, medan Ålands landskapsregering har invänt att begreppet enbart innebär färjetrafik enligt avtalet.

Såsom framgått ovan under rubriken bakgrund inbjöd Ålands landskapsregering intresserade att delta i en upphandling som avsåg att bedriva färjtrafik med eget tonnage mellan Svinö färjhamn i Lumparland och Mellanholm färjhamn i Föglö. Till anbudsförfrågan fanns bland annat som bilagor ett avtal för färjtrafik Svinö-Mellanholm och farleden för rutten.

I avtalet som ingicks 2.9.2019 anges i punkt 3.1 att förmålet för avtalet var färjetrafik Svinö-Mellanholm och att trafiken skulle bedrivas året runt. I punkt 5.1 angavs att entreprenörens skyldighet var att bedriva färjetrafik mellan Svinö färjhamn och Mellanholm färjhamn samt att turlista och karta över färjelinjen fanns bifogade och att körtiden var högst 18 minuter.

Rosin har i partsförhöret angivit att med verksamheten på färjelinjen enligt honom avsetts linjen till Föglö över lag. Hans uppfattning har delvis funnit stöd i Mats Perämaas vittnesmål. Perämaa har uppgivit att han fått den uppfattningen av Niklas Karlman att en uppsägningsgrund

skulle förutsätta att all trafik till Föglö upphörde.

Med beaktande av vad anbudsförfrågan och dess bilagor avsåg, vad som angivits som föremål för avtalet samt hur begreppet färjelinje användes i avtalet och dess bilagor har det inte framkommit något som skulle stöda påståendet att med begreppet "verksamheten på färjelinjen" skulle i avtalet ha avsetts färjetrafiken till Föglö över lag och inte enbart trafiken Svinö-Mellanholm. Rosins och Perämaas uttalanden kan inte omkullkasta de fakta som framkommer av anbudsförfrågan, avtalet och dess bilagor. Med verksamheten på färjelinjen har enligt tingsrätten därmed avsetts färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm. Det faktum att lagtinget har beviljat medel för trafiken på den nuvarande färjelinjen i budgetförslag för år 2018 och 2019, K6-K7, inverkar därmed inte på bedömningen av detta mål.

- giltig uppsägningsgrund?

Tingsrätten har ovan funnit utrett att avtalsparten Ålands landskapsregerings inställning till avtalets fortbestånd, rätten att ensidigt säga upp avtalet och konsekvenserna av en sådan uppsägning har ändrats under tiden 19.12.2019-9.1.2020.

Såsom ovan konstaterats är det i målet ostridigt att lagtinget inte fattat något beslut om att inte bevilja medel, utan landskapsregeringen har utgått från att lagtinget inte kommer att bevilja medel. Grunden i uppsägningsmeddelandet grundar sig således inte på ett fattat beslut, utan på ett antagande om hur lagtinget skulle komma att förhålla sig. Tingsrätten har ovan funnit utrett att Ålands landskapsregering inte i avtalet tagit in något förbehåll om förändrade förhållanden efter val, varför konsortiet inte haft möjlighet att beakta detta då det inlämnade in anbud och då avtalet underskrevs.

Vid bedömningen av avtalets innehåll och mening ska även beaktas att avtalet är uppgjort av landskapsregeringen, närmare bestämt av Niklas Karlman.

Det har inte visats att landskapsregeringen skulle ha anlitat utomstående juridisk expertis för uppgörande av avtalet eller för granskning av hela avtalet. Av Advokatbyrå Widman & Co:s faktura 107605, 23.11.2018, K16, framgår visserligen att Karlman har varit i kontakt 26.10.2018, att en inledande granskning gjorts av avtalsutkastet 29.10.2018, att textförslaget justerats och avtalsklausul genomlästs, men med beaktande av Daniel Widmans e-postmeddelande till Niklas Karlman 30.10.2018, S13, vari Widman anger att avtalet översändes där de i punkt 22 gjort justeringar för att koppla vite och en säkerhet till inlösningsoptionen. Widman har vidare angivit att de inte utgående från tidtabellen har haft möjlighet att granska avtalet till övriga delar men att de kan göra det senare om Karlman upplever att eventuella ändringsbehov som kan komma att identifieras, kan införas även efter att anbudstiden har gått ut.

Karlman har i sitt vittnesmål angivit att avtalet var den första totalentreprenaden där landskapsregeringen krävde ett nytt fartyg och att avtalsvärdet var på cirka 67 miljoner euro. Trots detta var det enligt Karlman han ensam som ansvarade för avtalsskrivningen, det var enligt honom i princip en enmansshow, dock så att han fått hjälp med köptionen och därtill hörande säkerheter samt att man hade tillgång till teknisk sakkunskap.

Mika Nordberg har i sitt vittnesmål anfört att han som ansvarig minister tagit del av avtalsutkastet och diskuterat innehållet med Karlman. Nordberg har angivit att ordalydelsen om att beställaren inte beviljas medel hade funnits med i tidigare upphandlingar, varför den ingick även denna gång.

Landskapsregeringen har därmed valt att uppgöra och ingå ett avtal utgående från gamla mallar, dock så att i det nu aktuella avtalet har man valt att formulera sig avvikande från tidigare avtal, vari angivits att ersättning inte utgår om medel inte beviljas för verksamheten på färjlinjen, K23-24. Såsom framgått var det nu aktuella avtalet det första avtalet gällande totalentreprenad vari krävdes att färjan skulle vara ny. I detta fall var risken för konsortiet som entreprenör mycket högre då en helt ny färja skulle beställas, jämfört med en driftsentreprenad där den största risken vid en hävning är att anställd personal blir överflödig. Trots det höga avtalsvärdet och det faktum att det var fråga om ett helt nytt upplägg har landskapsregeringen valt att inte låta juridisk expertis gå genom avtalsutkastet på förhand.

I punkt 16.4 anges att avtalet kan sägas upp om upphandlingsbeslutet upphävs av domstol eller om beställaren inte beviljas medel av lagtinget för verksamheten på färjlinjen. Villkoren om domstol och lagting är skrivna i samma mening och i samma tempus, vilket ger vid handen att domstol ska ha fattat ett beslut och att lagtinget likaså ska ha fattat ett beslut. Det är inte fråga om eventuellt kommande avgörande från domstols eller lagtingets sida. Till den del ett avtal innehåller eventuella oklarheter tolkas enligt vedertagen praxis till uppgörarens nackdel.

Tingsrättens bedömning är därmed att landskapsregeringen inte hade rätt att säga upp avtalet på uppsägningsmeddelandet angiven grund, då lagtinget inte hade fattat något beslut att inte bevilja medel.

Landskapsregeringens beslut om att avbryta infrastrukturprojektet 4.6.2020, K5, är en logisk följd av att avtalet 2.9.2019 uppsagts och inverkar inte på bedömningen.

- konsortiets medverkan?

Ålands landskapsregering har gjort gällande att man från konsortiets sida vid mötet i Åbo 10.1.2020 meddelat att man inte ville föra vidare förhandlingar innan landskapsregeringen hade fattat beslut om man ville

säga upp avtalet eller inte.

Niklas Karlman har i vittnesmålet om mötet 10.1.2020 angivit att avsikten hade varit att slutföra diskussionerna mellan parterna men han hade inte i sina anteckningar något om ett fortsatt möte 16.1.2020 utan bara en anteckning om att landskapsregeringen borde ge ett besked. Både Mats Rosin och Tomas Lindqvist har i sina partsförhör angivit att det var överenskommet att ett nytt möte skulle hållas 16.1.2020. Deras utsagor finner stöd i SMS och e-postkorrespondens mellan Karlman och Rosin 15.1.2020, K30, samt av e-postkorrespondens mellan advokaterna Lind och Widman 13-22.1.2020, K19. Även Johnny Bäck har i sitt vittnesmål omtalat ett fortsatt möte efter ungefär en vecka. Rosin, Lindqvist och Bäck har alla omtalat att konsortiet var villigt att fortsätta förhandlingarna samt ytterligare att man från konsortiets sida redogjort för när vissa åtgärder måste vidtas mot varvet för att därigenom hålla ner kostnaderna. Deras uttalanden finner stöd i det som framförts från advokat Linds sida, K19, till advokat Widman, som vidarebefordrat innehållet i meddelandena till sin huvudman, vilket Karlman har bekräftat. Rosin har även sänt ekonomisk information till Karlman dagen före mötet 16.1.2020, som sedan inställdes. Rosins uppgift om att man från konsortiets sida inte kunde vända sig till varvet enbart på basis av ett muntligt besked från landskapsregeringens sida är fullt förstäligt då det fanns avtal att beakta.

Landskapsregeringens påstående om att konsortiet vägrat att fortsätta förhandlingarna innan landskapsregeringen hade fattat ett beslut om uppsägningen har inte visats. Tvärtom har det genom partsförhören med Rosin och Lindqvist, vittnesmålet med Bäck, innehållet i SMS och e-postkorrespondens, K30 och K19, visats att man vid mötet 10.1.2020 överenskommit om ett fortsatt möte 16.1.2020, att konsortiet översänt ekonomisk information samt att konsortiet i e-postmeddelanden givit olika alternativ utgående från den tidtabell som fanns för byggandet av den nya färjan.

- slutsats

Tingsrättens bedömning är att Ålands landskapsregering inte i stöd av punkt 16.4 i avtalet hade rätt att säga upp det nu aktuella avtalet och att landskapsregeringen därmed har gjort sig skyldig till ett avtalsbrott.

Ersättning

Ålands landskapsregering har förklarat sig villig att ersätta konsortiet för det negativa avtalsintresset och erlagga ersättning för nödvändiga kostnader.

Konsortiet har yrkat ersättning både för direkta kostnader och för det positiva avtalsintresset i form av utebliven vinst.

Vid avtalsbrott är det positiva avtalsintresset som ska ersättas. Parten ska försättas i den position den skulle ha haft om avtalet hade fullföljts. Det här innebär således att konsortiet har rätt att erhålla ersättning både för direkta kostnader och för utebliven vinst.

Konsortiets ersättningsanspråk framgår i sin helhet av en Power Point presentation, K26, 25.9.2020/Mats Rosin. Presentationen har genomgåts vid ett möte i Åbo 9.10.2020.

Kostnader

Ålands landskapsregering har förklarat sig villig att erlægga ersättning för konsortiets direkta kostnader men invänt mot att konsortiet inte har framlagt tillräcklig utredning för att den skulle kunna ta ställning till yrkandena.

Konsortiets yrkande på kostnader framgår av sammanställning, K25, jämte därtill hörande verifikat.

Såsom framgått av Mats Rosins partsförhör hade denne vid ett möte i Åbo 9.10.2020 med företrädare för landskapsregeringen visat en PowerPoint-presentation, K26, av vilken framgått konsortiets yrkande både på ersättning och på utebliven vinst. Karlman har i sitt partsförhör bekräftat att han sett presentationen. Rosin har vidare angivit att konsortiet varit väldigt öppet med vad som visades, men att de inte givit några papper med, utan att de i stället hade erbjudit att landskapsregeringen kunde skicka sina revisorer för att kontrollera siffrorna från bokföringen. Karlman har bekräftat att ett sådant erbjudande gavs. Rosin har angivit att landskapsregeringen aldrig återkommit med begäran om uppgifter eller att någon skulle ha kommit och kontrollerat. Även Henrik Kulovaara har i vittnesmålet anfört att landskapsregeringen hade erbjudits möjlighet att ställa frågor, genomgång av uträkningen och verifikat samt möjlighet att en revisor skulle få gå igenom kalkylen.

Rosin har angivit att man inom Finlands Färjetrafik Ab tillämpar ett trippelsystem där den första länken sätter fakturan på plats, den andra granskar fakturan och den tredje godkänner fakturan. Alla fakturor och däri angivna åtgärder har enligt Rosin genomgåts före de har godkänts och betalats. Alla fakturor är betalda.

- avtalets kommande uppsägning

Konsortiet har yrkat 26 468,09 euro för externa kostnader på grund av avtalets kommande uppsägning.

Rosin har beträffande sju fakturor från HPP Advokatbyrå, K25, angivit att byrån hjälpt dem att förstå den juridiska situationen som uppkom, vad de kan eller ska göra i situationen, vilka är deras rättigheter och möjligheter. Två fakturor och delar av den tredje fakturan till sammanlagt 23 442 euro hänför sig till detta yrkande. Av fakturorna bifogade sammanställningen K25 framgår att advokatbyråns uppdrag har varit rådgivning och möjlig tvist gällande färjetrafikavtalet Svinö-Mellanholm, fakturornas datering är från 11.12.2019 till 10.8.2020.

Av Neptun Juridicas två fakturor hänför sig 1 008 euro till detta yrkande.

Uppdraget är på fakturorna, K25, angivet som skeppsbyggnadsavtal P315. Neptun Juridica har i november 2019 skrivit brev till Crist och en notis. Rosin har i partsförhöret angivit att notisen gavs för det fall att vägplanen inte skulle ha godkänts skulle även kontraktet med varvet ha förfallit. I det fallet borde en notis ha skickats till varvet om att avtalet fortsättningsvis är i kraft. I januari 2020 har Neptun Juridica vidtagit åtgärder i anledning av uppsägningen, varit i kontakt med Crist, uppgjort utkast till tillägg till skeppsbyggnadskontraktet och närvarat vid förhandlingar med Crist.

Till konsortiets extra kostnader har även uppgivits sex belopp om sammanlagt 1 411,48 euro för resor med Air Leap Åbo-Mariehamn och v.v., två belopp om 300,88 euro för resor med Finnair, fyra belopp för taxiresor om sammanlagt 146,64 euro varav tre i Helsingfors samt slutligen en hotellövernattning om 159,09 euro. Resorna hänför sig till Ansgar Ab. Beloppen av kostnaderna framgår av kontoutdrag och kvitton, K25. Lindqvist har i partsförhöret bekräftat att han till följd av uppsägningen hade rest, mest till Åbo. Han hade rest med Air Leap och Finnair samt även åkt taxi.

Konsortiet har enligt tingsrättens bedömning haft ett behov av att utreda frågor i anslutning till avtalet och dess giltighet eftersom det ekonomiska intresset har varit stort. Landskapsregeringen meddelade om dröjsmål i december 2019 och sade sedan upp avtalet i januari 2020. Det har varit nödvändigt för konsortiets förträdare att träffas för förhandlingar. Såvida inte landskapsregeringen hade sagt upp avtalet hade konsortiet inte haft skäl att vidta nu aktuella åtgärder. Beloppen är enligt tingsrättens bedömning skäliga.

Med beaktande av den inlämnade sammanställningen och därtill hörande bifogat underlag, det som framkommit av Rosins och Lindqvists partsförhör samt det faktum att företrädare för landskapsregeringen har närvarat vid möte i Åbo 9.10.2020 då yrkandet framställdes och då haft möjlighet att få ytterligare information är yrkandena till denna del utredda. Landskapsregeringen har även valt att inte låta en revisor kontrollera underlaget för yrkandet trots att sådant erbjudande hade givits.

Det faktum att vittnet Joel Karlsson i egenskap av tjänsteman inte skulle ha godkänt fakturorna enbart på basis av sammanställningen och underlaget till denna inverkar inte på bedömningen då Karlsson inte känt till den tilläggsinformation som givits vid mötet 9.10.2020 och inte heller att möjlighet givits att skicka revisor att granska.

- trafikavtalets upphörande

Konsortiet har yrkat 37 448,92 euro för externa kostnader tillhörande trafikavtalets upphörande.

Såsom framgått ovan finns till sammanställning och bifogat underlag,

K25, sju fakturor från HPP Advokatbyrå, av vilka två fakturor och delar av den tredje fakturan har handlagts ovan och resterande hör till detta yrkande till ett sammanlagt belopp om 25 867,34 euro. Rosin har ovan angivit varför advokatbyrån anlätades. Tiden för fakturorna och uppdraget är redogjort för ovan.

Ersättning yrkas även för sändande av handlingar från Finlands Färjetrafik Ab till advokat Patrik Lindfors för en kostnad om 26,69 euro, vilket framgår av bifogad faktura.

Ersättning yrkas för tre fakturor från resebyrå Forte för resor till Polen jämte övernattnings till ett sammanlagt belopp om 4 247,32 euro under tiden slutet av januari till början av februari 2020. Specifikationen angående resmål och deltagare framgår av fakturorna.

Av Neptun Juridicas två fakturor hänför sig 3 304 euro till detta yrkande. Uppdraget och vidtagna åtgärder har redogjorts för ovan i samband med avtalets kommande uppsägning.

Ytterligare yrkas ersättning för en faktura från Bäck Advokatbyrå lydande på 3 224 euro. Av Tomas Lindqvists partsförhör och Johnny Bäckes vittnesmål har framkommit att Bäck varit med vid möte i Åbo 10.1.2020 och då biträtt Lindqvist. Bäck har i partsförhöret angivit att uppdraget inskränkt sig till juridisk analys i anslutning till mötet och en kortare tid efteråt. Lindqvist har angivit att fakturan är betald vilket Bäck har bekräftat.

Till konsortiets extra kostnader har även uppgivits ett belopp om 128,56 euro för resa med Air Leap Mariehamn-Åbo, fem belopp om 448,20 euro för resor med Finnair samma sträcka, ett belopp till resebyrå Forte om 175,63 euro och en taxiresa i Åbo om 27,18 euro. Resorna hänför sig till Ansgar Ab. Beloppen av kostnaderna framgår av kontoutdrag och kvitton, K25. Såsom framgått ovan har Tomas Lindqvist har i partsförhöret bekräftat att han till följd av uppsägningen hade rest, mest till Åbo. Han hade rest med Air Leap och Finnair samt även åkt taxi.

Efter uppsägningen av avtalet har konsortiet enligt tingsrättens bedömning varit tvunget att utreda vilka åtgärder de kan vidta mot landskapsregeringen. Konsortiet har även varit tvunget att förhandla med varvet för att komma till en överenskommelse angående den redan beställda färjan. Det har varit nödvändigt för konsortiets företrädare att träffas för förhandlingar och även att sända handlingar snabbt. Såvida inte landskapsregeringen hade sagt upp avtalet, hade konsortiet inte haft skäl att vidta nu aktuella åtgärder. Beloppen är enligt tingsrätten bedömning skäliga.

På basis av det som framgår ovan gällande kostnaderna för avtalets kommande uppsägning har tingsrätten funnit att kostnaderna för trafikavtalets upphävande har utretts genom sammanställningen med

bifogat underlag, partsförhören med Rosin och Lindqvist, vittnesmålet med Bäck, den information som lämnats vid mötet i Åbo 9.10.2020 till landskapsregeringen samt det faktum att landskapsregeringen valde att inte låta en revisor kontrollera underlaget för yrkandet. Tingsrättens bedömning gällande Joel Karlssons vittnesmål upprepas även vad gäller detta kostnadsyrkande.

- omförhandling av varvsavtalet

Konsortiet har yrkat 370 315,40 euro för externa kostnader tillhörande omförhandling av varvsavtalet. Yrkandet baserar sig på en proforma faktura utställd 23.12.2021 av Crist S.A., K32. Beloppet består av följande delmoment:

- Siemens 55 030,40 euro för kostnadskalkyl enligt VOR 0006 daterad 17.6.2020,
- LMG 156 100 euro för kostnadskalkyl enligt 399001-TN-111-A-LMG-00001-R02-Project-cancellation-report,
- StoGda 3 312 euro för kostnadskalkyl enligt P315 Project cancellation StoGda Crist 20200406,
- Schottel 62 850 euro för konstnads-kalkyl enligt Kostenschätzung P315 2020 04 20, och
- Crist 93 023 euro för projektledningskostnader från det av avtalet ingicks fram till uppsägningen från ÅLRs sida 21.1.2020.

Enligt brevet, K32, består Siemens kostnader av prisökning för valutakurser för BDPC, batteri och generator samt administrativa kostnader vid avbrytande och omstart av projekt. LMG har ansvarat för klassificeringsdokument och yrkat ersättning för kostnader som inte gått att ta igen i det nya projektet. LMG:s kostnader består enligt brevet av interna kostnader, underleverantörer och istester HSVA. StoGda var fartygsdesignföretaget och har yrkat ersättning för kostnader som inte gått att ta igen i det nya projektet i form av preliminära ritningar och analyser samt bedömning av tekniska data för maskineri och utrustning. Schottel var propellerleverantör och hade varit med i projektets tidiga faser gällande bland annat fartygets hastighet, bränsleförbrukning, effektbehov och manövrerbarhet. Schottel har yrkat ersättning för kostnader som inte gått att ta igen i det nya projektet för databeräkningar, prognoser, analyser, ritningar samt tekniska redogörelser och möten. Crist var varvet som skulle leverera ett nyckelfärdigt projekt. Crist har yrkat ersättning för kostnader som inte gått att ta igen i det nya projektet för arbete som utförts av projektteamet. Det utförda arbetet bestod bland annat av utvärdering av tekniska specifikationer, utarbetandet av strategi för fartygsbyggandet samt ledning- och kvalitetsplaner för projektet, samarbete av det inledande designarbetet och processtyrning, ledning och verifiering av de största underleverantörerna, planering och tekniska analyser.

Maciej Lisowski har i sitt vittnesmål berättat att byggandet av den nu aktuella elhybridfärjan motsvarade ca 10 % av varvets omsättning. Lisowski hade lett avtalsförhandlingarna och direkt efter

undertecknandet hade varvet påbörjat arbetet, bland annat hade underleverantörer engagerats tidigt för att klara av tidtabellen. Projektet hade hållit tidtabellen i januari 2020. Designen hade redan varit ganska långt utvecklad och varvet hade slutit avtal med de största leverantörerna; Siemens för elektroniken, Schottel för propellersystemet, LMG för grunddesign och StoGda för grundläggande ritningar och verkstadsdokumentation. Huvudfaktorerna för fartyget måste sammanjämkas i planeringen, t.ex. kraven på propellrarna med fartygets form och dess manövrerbarhet.

Lisowski har vidare anfört att varvet efter uppsägningen av avtalet 20.1.2020 hade meddelat alla leverantörer för att därigenom inte förorsaka mera onödiga kostnader. Varvet stoppade all aktivitet och möten hölls i Gdynia med bland annat Mats Rosin för genomgång av vad som dithills hade utförts. Målsättningen var att fortsätta samarbetet och att utnyttja slottiden som reserverats för projektet. Från varvets sida var man nöjda med att kunna ta i bruk optionsfärjan istället för det tidigare projektet. Projektnumret bibehölls med hänvisning till beviljade bankgarantier som i annat fall hade krävt tid och en hel del byråkrati för att omförhandlas. Den tekniska specifikationen för optionsfärjan grundade sig på en ny specifikation. Hade man inte kunnat nyttja möjligheten att bygga optionsfärjan, hade kostnaderna för varvet varit väsentligt högre, då man redan anlitat underleverantörer, reserverat tiden för bygget, fixat teknologin och arrangerat designen. Lisowski har framfört att Crist i regel skickar ut proformafakturor då fakturering sker under produktionstiden. Finlands Färjetrafik Ab har betalat hela beloppet enligt proformafakturan. Enligt gällande rutin hade man gått igenom kostnaderna, post för post, med Finlands Färjetrafik Ab före proformafakturan hade skickats. Lisowski har bekräftat innehållet i brevet, K32. Han har tillagt att man gjort sitt yttersta för att hålla kostnaderna nere och bland annat hade man fått ner StoGdas kostnader från cirka 7 300 euro till 3 312 euro. Optionsfärjan blev Altera och den är till sin karaktär på många sätt olik Ålandsprojektet enligt vittnet Lisowski. Dylka färjor med dubbla ändor måste anpassas precis till de hamnar de ska köras emellan, varför det finns skillnader i längd, bredd, djupgående och maskinstyrka samt färgsättningen mellan färjorna. Tekniskt var fartygen väldigt olika, fastän de på håll kan verka likadana.

Rosin har i partsförhöret angivit att Crists proformafaktura på 370 000 euro är betald, att det inte finns någon annan faktura och att man på grund av ouppmärksamhet hade betalat en proformafaktura. Rosin har redogjort för vad som ingår i fakturan och angivit att de hade granskat kostnaderna, gått i genom allt vad som gjorts och ansett att kostnaderna var mycket rimliga. Rosin har trott sig ha sett VOR Project Cancellation Report i Crists bokföring. Rosin har uppgivit att de hade kontrollerat upp med underleverantörerna att de fakturerat Crist ifrågavarande belopp samt kontrollerat upp vad som gjorts. Siemens och LMG hade fakturerat i norska kronor. Rosin har angivit att en jämförelse mellan den planerade Föglöfärjan och Altera visar att det inte är samma färja.

Föglöfärjan hade inte gått in i Finlands Färjetrafiks färjfästen. Längd, bredd och midskeppssektionen är annorlunda, liksom även batteripacken. Det finns inte heller någon passagerarsalong på Altera. Skrovet är annorlunda. Båda är landsvägs- och hybridfärjor men det är inte samma färja. Hybriden på Altera är ett mindre batteripack, samt footprints for all cabinetes och drivarna är helt annorlunda.

Joel Karlsson har i sitt vittnesmål allmänt invänt mot Crists proformafaktura att den saknar specifikationer och redogörelser för vilka arbeten som utförts, varför den inte kan ligga till grund för utbetalning. Han har på grund av dessa brister inte kunnat ta ställning till beloppen, dock så att beloppet till StoGda verkar skäligt. Han har anfört med hänvisning till bevis K34 att det inte är några större skillnader mellan Altera och Föglöfärjan och att aggregaten verkar vara desamma. Karlsson har angivit att Altera är ett par meter längre och lite smalare, vilket medför att angöringsplatsen kan vara smalare. Karlsson har först uppgivit att det finns passagerarsalong på däck på Altera och sedan att han har utgått från det. Han har angivit att om hybridlösningen på Altera är en annan så finns det en skillnad mellan färjan.

Av den tekniska specifikationen till konsortiets anbud, S19, var den tilltänkta Föglöfärjans mått bland annat följande:

- längd över allt 110,5 meter
- längd mellan perpendiklarna 97,6 meter
- bredd, mallad 17,0 meter
- bredd, maximalt 17,4 meter
- höjd till huvuddäck 5,2 meter
- djupgående, konstruktion (skrov) cirka 3,3 meter
- djupgående, fullt lastad (skrov) cirka 3,4 meter
- djupgående, scantling cirka 3,5 meter
- segelfri höjd cirka 18,0 meter
- dödvikt, konstruktion cirka 400 dwt.

Färjan skulle normalt ha tre besättningsmedlemmar, ta 90 personbilar och ha isklass 1B. Propellrarna skulle vara elektriskt drivna med en ingångseffekt på cirka 950 kW. Batterierna skulle vara Li-Ion-typ och totalt 2 250 kWh.

Enligt Crists hemsida 1.7.2020, S18, har varvet börjat tillverka en elhybridfärja, 100,5 meter lång, 17,4 meter bred, 5,2 meter höjd, 3,1 meter djupgående och som ska ta 90 personbilar och 372 passagerare. Tillverkningsnumret anges som P315. Antalet besättningsmedlemmar anges till tre. Enligt Schottels hemsida är isklassen 1B och batterikapaciteten 2 x 0,6 MWh.

Enligt sammanställningen K24 jämte underlaget till densamma är Alteras mått följande:

- längd 104 meter
- bredd 15,6 meter
- personbilar 92

- passagerare 372
- maskinstyrka 2 x 950 kW
- batterikapacitet 2 x 550 kWh
- höjd bildäck 5,1 meter.

Efter uppsägningen av avtalet har konsortiet enligt tingsrättens bedömning varit tvunget att inleda förhandlingar med varvet för att komma till överenskommelse om hur man skulle förfara i den uppkomna situationen. Av Rosins partsförhör och Lisowskis vittnesmål har projektnumret för fartyget har hållits av skäl hänförliga till givna säkerheter, vilken förklaring tingsrätten har funnit trovärdig. Av Rosins och Lisowskis berättelser samt av den skriftliga bevisningen har även framgått att färjan Altera inte är identisk med den färja som skulle trafikera på Svinö-Mellanholm, utan att det är fråga om den optionsfärja som ursprungligen avtalats om med varvet. Även om man kunnat dra nytta av ritningar, beräkningar och annat som hör till konstruktion och byggande av en färja är det ändå naturligt, i och med att förändringar har gjorts, att det även har varit nödvändigt med nya ritningar, beräkningar och dylikt. På basis av Lisowskis och Rosins berättelser är beloppen utredda samt även det faktum att Finlands Färjetrafik Ab har betalat proformafakturan. De åtgärder som har vidtagits har varit en följd av landskapsregeringens uppsägning av avtalet. Såvida inte landskapsregeringen hade sagt upp avtalet hade konsortiet inte haft skäl att vidta nu aktuella åtgärder. Beloppen är enligt tingsrätten bedömning skäliga. Tingsrättens bedömning gällande Joel Karlssons vittnesmål upprepas även vad gäller detta kostnadsyrkande.

- interna kostnader

Konsortiet har yrkat sammanlagt 83 348,91 euro för interna kostnader, varav den största delen 69 349,25 euro är för arbetstid, varav 10 731,43 euro för kostnader på grund av avtalets kommande uppsägning, 16 154,46 euro för kostnader tillhörande trafikavtalet och 42 463,37 euro för kostnader tillhörande varvsavtalet.

Konsortiet har i sammanställning K33 uppgivit att antalet arbetstimmar som det yrkas ersättning för uppgår till sammanlagt 840 timmar.

Henrik Kulovaara har i sitt vittnesmål berättat att man har samlat de interna kostnaderna och att det totala timantalet om 840 timmar har beräknats per person, det vill säga hur mycket extra arbete i timmar det har uppstått per person under den aktuella tidsperioden. Det har gjorts utgående från kontroll av kalenderanteckningar, vilket medför att det är fråga om en uppskattning då det inte fanns en timbokföring. Det verkliga antalet timmar kan enligt Kulovaara fullt möjligt vara högre. Man har kommit fram till eurobeloppet 69 349,25 genom att beakta personernas årslön år 2019 och därifrån räkna timlön för varje person. De inkluderade sociala kostnaderna innefattar sidokostnader för lön och arbetsgivarens samlade lönekostnader.

Mats Rosin har angivit att han gått genom sin kalender och yrkandet är baserat på de direkta lönekostnaderna. Tomas Lindqvist har angivit att

antalet timmar gällande honom har beräknats på basis av kalender- och minnesanteckningar. Lindqvist hade arbetat 34 timmar extra och hans timlön var 36 euro.

På basis av Kulovaaras vittnesmål som stöds av de uppgifter som Rosin och Lindqvist givit angående hur uppgifterna angående arbetstid har samlats in, är det utrett att konsortiet har förorsakats extra internt arbete på grund av uppsägningen av avtalet. Det finns inte orsak att ifrågasätta hur kostnaden per timme per person har räknats fram, men däremot är antalet timmar en uppskattning. Kulovaara har visserligen angivit att antalet timmar kan vara högre, men till honom har aldrig ställts frågan om antalet timmar kunde vara lägre.

För att säkerställa att ersättningen inte blir ogrundat hög har tingsrätten valt att uppskatta antalet timmar till 760 timmar medan ersättning per timme är den som påyrkats. Beloppet uppgår därmed till 62 744,56 euro.

Konsortiet har även yrkat 385,78 euro för interna resekostnader på grund av avtalets kommande uppsägning samt 13 613,89 euro för andel av allmänna omkostnader, varav 1 047,22 euro för kostnader på grund av avtalets kommande uppsägning, 3 141,67 euro för kostnader tillhörande trafikavtalet och 9 425 euro för kostnader tillhörande varvsavtalet.

Henrik Kulovaara har i sitt vittnesmål angivit att kostnaderna har beräknats så att man har tagit en andel av de allmänna kostnaderna för hyra av kontor och för IT. Däremot har man inte räknat med kostnader för städning av kontoret eller underhåll. Han har uppgivit att enbart kostnader för extra arbete till följd av uppsägningen har beaktats. Lokalhyrorna och IT-kostnaderna har inte ökat på grund av uppsägningen, men extra arbetets andel har anpassats till lokal- och IT-kostnader. IT-kostnaderna kan ha ökat till följd av att man kontaktat IT-personal, dock en ganska liten ökning i så fall, ungefär 250 euro.

Från konsortiets sida har inte inlämnats någon utredning angående den påyrkade interna resekostnaden. Ersättning för resekostnader för Rosin har ovan ingått i de extra kostnaderna. I avsaknad av utredning angående denna post kan yrkandet inte bifallas.

Från konsortiets sida har inte visats att uppsägningen av avtalet skulle ha medfört högre kostnader för hyra av lokal eller för IT. Den av Kulovaara nämnda uppgiften om ungefär 250 euro i högre IT-kostnader är diffus och dessutom med beaktande av övriga belopp som påyrkas försumbar. Med beaktande av detta ska ingen ersättning utgå till denna del.

Utebliven vinst

Konsortiet yrkar i ersättning för utebliven vinst 10 027 591,17 euro för en avtalsperiod om 180 månader och med en sammanlagd fakturering av

landskapsregeringen lydande på 73 664 404,83 euro enligt i avtalet överenskommen indexjustering.

Vid parternas möte i Åbo 9.10.2020 har Mats Rosin presenterat konsortiets krav på grund av uppsägningen, K26. Power-Point presentationen har innehållit ersättningsanspråk, externa kostnader, interna kostnader, varvsavtalet EXIT, utebliven vinst per år, anbudskalkyl, indexanalys, jämförelse av vinstnivå och sammandrag. Vid beräkningen av utebliven vinst har som avtalspris per månad angivits 370 750 euro, avtalspris per år 4 449 000 och som avtalsindex ett estimat om 1%. Räntan är angiven till 0,943 procent. EBT har angivits som 11 061 000 och EBT-% till 15,1 procent, diskonterat per 21.1.2020 till 10 028 000 euro. Anbudskalkylen hade vid mötet innehållit vissa svårtade siffror men såsom ovan utretts hade till företrädarna för landskapsregering erbjudits att ge tilläggsinformation och även att en revisor kunde få gå genom materialet, men landskapsregeringen hade inte återkommit. De svårtade siffrorna framgår av sekretessbelagda beviset 26A. Enligt indexanalysen hade ändringen i indexet i medeltal per år varit 1,15 procent. Enligt jämförelsen av vinstnivån för den planerade Föglölinjen var EBT% 15,1 medan den för Finlands Färjetrafik som koncern var 17,3 procent.

Av Rosins partsförhör och Kulovaaras vittnesmål ovan har framgått hur konsortiets anbudskalkyl har tagits fram före anbudet gavs, K26 och K26A. Kalkylen har uppgjorts på basis av Finlands Färjetrafiks kalkylbas och tidigare erfarenheter av andra rutter. Rosin har uppgivit att EBT 15,1 procent valdes, trots att genomsnittet var högre för hela koncernen och ännu högre för Elektra, då de gjorde en riskhantering på varje rad, bedömningen var konservativ och de ville inte sätta den högre då de på förhand kände till att det fanns konkurrens. Rosin har redogjort för hur olika risker har beaktats i kalkylen. Kulovaara har i sitt vittnesmål redogjort rad för rad för vad som ingått i rubriceringarna och då bland annat angivit vad som medtagits, vilken säkerhetsmarginal som beaktats, avskrivningsbasen och -tid, hur olika värden skulle inverka, hur man kommit fram till anbudspriset, orsaken till skillnaden mellan anbudspriset och omsättningen, hur inverkan av inställda turer har beaktats, energiberäkning, hur personalkostnaderna har beräknats, hur underhåll och service har beräknats iakttagande säkerhetsmarginal, vad som beaktats i övriga och i fasta kostnader, hur avskrivningarna och räntekostnaderna är beräknade samt vilket restvärde som beaktats. Kulovaara har även angivit att den använda indexprocenten om 1,0 procent är ett estimat. Den genomsnittliga indexförhöjningen har varit 1,15 procent men ett lägre index användes på grund av försiktighet. Kulovaara har i vittnesmålet närmare redogjort för hur indexet har beaktats.

Janne Elo har i sitt vittnesmål konstaterat på basis av styrelseprotokoll att den EBIT-nivå som har använts i anbudskalkylen ligger inom de gränser som styrelsen angett som målgränser för EBIT och närmare den

nedre gränsen. Han har även angivit att beräkningen är konservativ och omsorgsfullt utförd och såsom grund bland annat angivit den gjorda riskreservationen om en miljon euro, att indexförhöjningen till intäkterna varit en procent när den genomsnittliga indexförhöjningen har varit 1,15 % ,då man i personalkostnaderna beaktat lönekostnaderna med maximala erfarenhetstillägg samt då indexförhöjningen har tagits genom hela kostnadsstrukturen årligen, trots att endast ungefär hälften av kostnaderna påverkas av inflationen och indexet.

Rosin har redogjort för Finlands Färjetrafiks ledningssystem där inte bara EBT räknas, utan alla i verksamheten har sina egna målsättningar. Elo har angivit att Finlands Färjetrafiks verksamhet har varit väldigt omsorgsfull på alla nivåer och att det inom bolaget finns höga krav på verksamheten, vilket visas av hög lönsamhet och obefintliga skador eller olyckor. Elo har angivit att Ansgars historiska lönsamhet inte påverkar beräkningen, eftersom det var konsortiet som skulle bedriva verksamheten och planen var att Föglölinjen skulle genomföras enligt Finlands Färjetrafiks koncept, K27. Verksamheten skulle därmed enligt Elo ha varit jämförbar med Finlands Färjetrafiks övriga rutter.

Rosin har angivit att man resonerat och konsulterat och då kommit fram till en diskonteringsränta om en procent då riskerna var små eftersom det var fråga om budgetmedel. Lånefinansieringen, avseende 70 procent av hela investeringskalkylen, baserade sig på en fixerad ränta. Restvärdet på färjan hade sannolikt varit högre än vad som anges i avtalet. Henrik Kulovaara har angivit att diskonteringsräntan har beräknats med 1% till följd av att vid tidpunkten för uppsägningen var räntorna på minus. Kulovaara har vidare angivit att diskonteringsräntan egentligen var för hög med beaktande av avtalets villkor och avtalskalkylerna, eftersom avtalet innebar en liten risk och då riskfaktorerna hade beaktats i beräkningen. Elo har angivit att diskonteringsräntan kunde ha varit lägre, eftersom diskonteringsräntan utformas av riskfri ränta samt risker förknippade med verksamheten. När beräkningen gjordes var räntenivån negativ, varför endast riskerna förknippade med verksamheten kvarstod. Elo har ansett att 1 % diskonteringsräntan är tillräcklig med beaktande av de i beräkningen redan beaktade riskfaktorer.

Roger Wessman har bekräftat det utlåtande han givit, K31, angående Ernst & Youngs utlåtande. Wessman har allmänt konstaterat att det är mycket svårt att komma fram till en exakt, objektiv siffra vid fastställande av korrekt diskonteringsränta. Han har uppgivit att man vid bedömning ska beakta den rådande räntenivån och vad den riskfria räntan ligger på. Han har påpekat att Ernst & Young beaktat en 30-årig riskfri ränta trots att avtalsperioden var 15 år (17 år från undertecknandet) och att kassaflödena skulle inkomma jämnt varje år och inte i slutet av avtalsperioden. Wessman hade gjort en beräkning med kassaflöden per år och då kommit fram till att marknadsräntan vid tidpunkten för uppsägning av avtalet var negativ medan Ernst & Young felaktigt kommit

fram till en ränta som var 0,3 procent högre. I sitt utlåtande har Wessman redogjort för tematiken. Han har erfarenhet från finansmarknaden och av ränteberäkningar. En utgångspunkt är enligt Wessman att man tar den låneräntan för vilken det här företaget, för det här projektet, skulle ha kunnat få lån, vilket i det här fallet är kring en procent. Ernst & Young har i stället använt sig av en teoretisk modell för att bedöma den riskfria räntan, vilken modell är standard inom finansiell teori. Ernst & Young har utgått från att man väljer en mängd bolag som man bedömer vara jämförbara med nu aktuellt projekt, det vill säga bolag med motsvarande risk. Wessman har i vittnesmålet redogjort för sina invändningar angående de valda bolagen och då lyft fram osäkerhet gällande passagerar- och fraktmängd samt energikostnader, medan det i det här projektet var fråga om en fast betalning bunden till den allmänna prisutvecklingen och en stark begränsning gällande energipriset. Wessman har angivit att projektet till denna del är betydligt mindre riskabelt än de företags verksamheter, som ingår i Ernst & Youngs utlåtande. Vidare har Wessman angivit att tidigare erfarenhet med ett liknande elhybridfartyg på en annan linje samt konceptet som skulle användas även i detta projekt är sådana faktorer som minskar risken.

Wessman har angivit att i Ernst & Youngs beräkning påverkas uppskattningen av de relevanta riskpremierna av ett antal centrala faktorer. Han har i sitt vittnesmål närmare redogjort för varför han anser att den historiska avkastningen är irrelevant och varför han anser att Ernst & Young gjort en felaktig beräkning av avkastningskravet då två olika valutor har använts. Ernst & Young har beräknat risken i projektet genom att fluktuationer i aktiekurserna avspeglar risken i verksamheten, vilket sätt Wessman har invänt mot och angivit att resultatet kan vara slumpmässigt då bolag med låg riskuppskattning har lämnats bort.

Wessman har angivit att om man korrigerar bristerna faller två procent av den av Ernst & Young beräknade diskonteringsräntan bort. Hans bedömning är att risken låg någonstans mellan den riskfria räntan som ligger under noll och knappa tre procent, och då närmare noll än tre. Detta även med beaktande av den risk som bakats in i konsortiets beräkningar gällande exempelvis bemannings- och investeringskostnader. Wessman har kommit fram till en riskmarginal på ungefär en procent, jämfört med Ernst & Youngs 2,8 procent. Wessman har ansett att premien som konsortiet har använt är rimlig med beaktande av riskerna i verksamheten. Han har i vittnesmålet invänt mot Ernst & Youngs jämförelser med eldistributionsföretag.

Emmi Martikainen har bekräftat utredningarna, S4, S4A och angivit att utredningarna fortfarande motsvarar hennes ståndpunkt i detta ärende. Hon har angivit att den största skillnaden mellan Ernst & Youngs och konsortiets beräkningar är utgångspunkten. Grundtanken för Ernst & Youngs beräkningar är att återställa konsortiet i den ställning konsortiet skulle ha varit i om Svinö-Mellanholm avtalet inte hade sagts upp, varför

det i rapporten har skapats två scenarier, ett faktiskt och ett kontrafaktiskt scenario. För att uppskatta skadan som uppstått till följd av uppsägningen måste man uppskatta vad som kommer att hända i framtiden när avtalet sagts upp och vad som skulle ha hänt om avtalet aldrig sagts upp. Skadan är skillnaden i vinsterna som konsortiet får i dessa två scenarier. Den andra stora skillnaden är hur man förhåller sig till osäkerhet och risk. Konsortiet utgår ifrån att den ekonomiska skadan är den uteblivna vinsten för hela avtalstiden 15 år samt att den uteblivna vinsten är i princip riskfri vinst, medan Ernst & Youngs kalkyl baserar sig på att konsortiet efter en viss övergångstid kan använda sig av de resurser som frigörs när avtalet sägs upp och således erhålla alternativ vinst. Ifall man inte beaktade den alternativa vinsten, skulle skadan överkompenseras i och med att konsortiet skulle få avtalsenlig vinst för 15-årsperioden och ytterligare erhålla vinsten som flyter in genom den alternativa verksamheten som konsortiet kan bedriva med de resurser som frigjorts.

Martikainen har angivit att Ernst & Young bedömt möjligheterna att hitta alternativ verksamhet för de frigjorda resurserna i form av bränsle eller el, arbetskraft samt underhålls- och reparationskostnader och kommit fram till att resurserna kan användas i driften av andra rutter. Vidare har bedömts hur sannolikt det är att konsortiet skulle hitta nya ersättande linjer under avtalsperioden. Utgående från hur ofta konsortiet historiskt sett har hittat nya rutter har Ernst & Young kommit fram till att konsortiet i genomsnitt hittat två nya rutter per tre till fyra år. Martikainen har anfört att det skäligt att beakta en övergångsperiod om två år för att hitta alternativ verksamhet.

Martikainen har redogjort för hur konsortiet har utformat sin skadeståndsberäkning. Ernst & Young har kommit fram till en diskonteringsprocent på 4,8 genom att tillämpa den så kallade WACC-metoden, vilket betyder viktad kapitalkostnad. E&Y har använt sig av WACC-metoden i diskonteringen av vinstflödet till nuvärdet. Man använder WACC-metoden i evalueringen av värden av företag, men även när man beskriver affärsverksamhetens riskfylldhet. I de centrala parametrarna som behövs har Ernst & Young använt sig av en kontrollgrupp av företag inom sjötrafikverksamhet. Martikainen har hänvisat till att räntan, som beskriver risken för eldistributionsföretag med i praktiken monopolställning, ligger på ungefär tre procent. En räntenivå på en procent verkar således låg. Ernst & Young har även bedömt konsortiets lönsamhet genom att betrakta företagen i kontrollgruppen och då kommit fram till att en lönsamhetsnivå på 15 procent var hög då lönsamheten varierar historiskt och med beaktande av Ansgar Ab:s lönsamhet. Martikainen har även redogjort för hur Ernst & Young genomfört en sensitivitetsanalys som visar att skadebeloppet är väldigt känsligt till ändringar i räntan eller lönsamheten.

Martikainen har redogjort för vilka antaganden som Ernst & Young har fått göra då den uteblivna vinsten har beräknats gällande alternativ

verksamhet och att denna inte nödvändigtvis fullt ut ersätter det ursprungliga avtalet.

Martikainen har bemött Roger Wessmans, Bastiat Consultings invändningar. Hon har bland annat framfört att det är argumentet om att risk inte skulle föreligga enbart på basis av att avkastningen är bestämt i avtalet är felaktigt. Hon har angivit att både kostnaderna och avkastningen innehåller risk, att det fanns eventuella avdrag till följd av förseningar samt att tidsperioden om 15 år är väldigt lång.

- bedömning

Konsortiets yrkande på ersättning för utebliven vinst baserar sig på den anbuds kalkyl som lämnades in i april 2019. Genom Rosins partsförhör och Kulovaaras vittnesmål är det utrett vilka faktorer och avväganden som gjordes inför uppgörandet av kalkylen, vad som motiverat dessa avväganden och vad de baserats på. Såsom framgått av Elos vittnesmål har anbuds kalkylen baserat sig på tidigare erfarenheter, både verksamhetsmässiga och ekonomiska. Elo har omtalat anbuds kalkylen som konservativ och omsorgsfullt utförd.

Konsortiet har utgående från anbuds kalkylen räknat fram sitt yrkande på utebliven vinst. Såsom framgått av Rosins partsförhör har EBT 15,1 procent valts trots att Finlands Färjetrafiks EBT% var 17,3 procent och ännu högre för Elektra. Av Kulovaaras vittnesmål har detaljerat framgått vilka fakta och vilka överväganden som gjorts för att komma fram till beloppen i anbuds kalkylen. Även Rosin har framfört de överväganden och risker som beaktats. Elo har som revisor inte haft några invändningar mot de bedömningar som har gjorts. Ernst & Young har i sin kalkyl använt en lönsamhetsprocent om drygt 14 procent, vilken inte avviker mycket från det konsortiet har angivit. Avtalsindexet är estimerat utgående från den historiska utvecklingen. Utgående från denna är estimatet trovärdigt.

Såsom framgått av Rosins och Lindqvists partsförhör skulle Finlands Färjetrafik stå för färjan medan Ansgar Ab skulle sköta driften, dock så att driften skulle ske i enlighet med Finlands Färjetrafiks koncept. Det upplägget ger vid handen att den planerade verksamheten hade varit att jämställa med av Finlands Färjetrafik bedrivna verksamheten med en koncern EBT% om 17,3 procent, vilket Elo har konstaterat i sitt vittnesmål. Det faktum att Ansgar Ab:s genomsnittliga rörelsevinst under åren 2016-2020 uppgått till cirka 2,2 procent av medelomsättningen, S6, saknar därmed relevans.

Den stora tvistefrågan har varit hur diskonteringsprocenten ska bestämmas. Båda parter experter har varit ense om att det inte finns någon exakt vetenskap som skulle fastställa procenten. Av Rosins, Kulovaaras och Elos berättelser har klart framgått hur man i anbuds kalkylen har beaktat risker i form av ett allmänt avdrag men även i form av andra avdrag för dockningar och andra oförutsedda händelser. I kalkylen har även arbetskostnaderna beaktats till högsta möjliga nivå.

Genom samma bevisning är det även utrett att låneräntan var fixerad under hela perioden. Intäkterna från landskapsregeringen kunde även anses vara säkra med beaktande av att det var fråga om budgetmedel. Wessman har redogjort för varför han ansåg att en diskonteringsprocent om 1 procent var korrekt.

Mot det här ska då vägas det som framgått av de två utlåtanden som givits av Ernst & Young och om vilka vittnet Martikainen har hört. Den analysmetod som Ernst & Young har använt är vedertagen, vilket även framgått av det som Wessman har framfört. Frågan är däremot om den grupp av företag som ingått i kontrollgruppen är jämförbara. Jämförelsebolagen hade valts utgående från att information angående bolagens lönsamhet skulle finnas offentligt tillgängligt. Av de övriga bolag som lämnade in anbud har Martikainen känt till J&L Shipping medan FRS Europé Holding GmbH inte var bekant för henne. Bolag som bedriver koncessionstrafik i Sverige var inte heller bekanta för henne.

Förutsättningarna för sjötrafik varierar stort beroende av vilken form av trafik det är fråga om; är det fråga om person- eller fraktrafik eller en kombination av de båda, erhåller bolaget någon form av offentligt understöd för trafiken eller bedrivs verksamheten rent kommersiellt, var bedrivs verksamheten och så vidare.

Av Martikainens vittnesmål har framkommit att hon har saknat kunskap om den verksamhet som skulle bedrivas med den nya Föglöfärjan och om vilken form av verksamhet som Ansgar har bedrivit tidigare. Ernst & Young har inte heller haft uppgift om hur stor personalstyrkan på den färjan skulle ha varit. Martikainen har angivit att leverantörsrisken är liten eller obefintlig i det nu aktuella avtalet då motparten är ett offentligt organ, men att väderförhållandena är en allmän risk i branschen, vilket måste beaktas när det fråga om ett avtal på 15 år. Hon hade dock inte närmare information om väderförhållandena på Svinö-Mellanholm rutten eller vilka väderförhållanden den nya färjan skulle tåla, utan kalkylen baserade sig på allmän livserfarenhet och allmänna risker inom branschen. Risker för energipriserna och marknadsutvecklingen av energipriserna föreligger till den del att fluktuation i priset ökar fluktuationen i vinsten, trots att ett maximumpris finns i avtalet. Martikainen har dock inte vetat om konsortiet räknat ut sitt resultat före skatt genom att använda maximienenergikostnaden. Hon hade inte tidigare sett avtal där beställaren tar på sig risken för energiutvecklingen för en så pass lång tid. Martikainen har även angivit att förseningskostnader kan påverka.

På basis av det ovan framförda är det utrett att den av konsortiet använda diskonteringsräntan vid beräkningen av utebliven vinst är skälig. De utlåtanden som givits av Ernst & Young har inte kunnat omkullkasta konsortiets resonemang, vilket funnit stöd i Wessmans vittnesmål.

Från Ålands landskapsregerings sida har gjorts gällande att ett avdrag borde göras från den uteblivna vinsten för den alternativa verksamhet som konsortiet kunde bedriva i stället för trafiken på Svinö-Mellanholm. Till stöd för detta har landskapsregeringen hänvisat till att Finlands Färjetrafik vunnit ett flertal upphandlingar under åren 2019 och 2020 såsom framgår av NTM-centralens i Egentliga Finland sammanställning över upphandlingar avseende färjetrafik ifrågavarande år, S14-15.

Avtalet mellan landskapsregeringen och konsortiet har uppsagts med omedelbar verkan redan i januari 2020, vilket var drygt två år före trafiken på linjen Svinö-Mellanholm skulle inledas 1.4.2022. I målet har utretts att avtalet med varvet hävts till följd av uppsägningen och att elhybridfärjan som skulle användas på linjen har avbeställts. Det har inte utretts att konsortiet skulle ha anställt någon ny personal redan då avtalet hävdes. Det har därmed inte utretts att uppsägningen skulle ha frigjort några resurser, varken i form av färja eller personal, vilka skulle ha kunnat användas för annan verksamhet. Det faktum att den färja som skulle ha använts som reservfärja för elhybridfärjan nu nyttjas på Karlölinjen, inverkar inte på denna bedömning då en annan färja i stället är ur bruk.

Med beaktande av det ovan anförda ska därför yrkandet på utebliven vinst bifallas fullt ut.

Dröjsmålsränta

Konsortiet har yrkat på dröjsmålsränta från och med 15.10.2020, vilket är 30 dagar efter det att advokat Lindfors 14.9.2020 har skickat ett e-postmeddelande till advokat Widman, K21. I meddelandet har angivits att ersättningen som påyrkas uppgår till cirka 10 miljoner euro, varav extra kostnader direkt hänförliga till avtalets upphörande är 0,5 miljoner och resterande del utgörs av utebliven vinst.

Ålands landskapsregering har invänt att yrkandet inte varit tillräckligt specificerat att det skulle kunna ligga till grund för dröjsmålsränteyrkande.

På skadestånd eller gäld av motsvarande slag som förutsätter särskild utredning för fastställande av belopp och grund skall enligt räntelagen 7 § dröjsmålsränta betalas från den tidpunkt då 30 dagar förflutit från den dag då borgenären framställde sitt krav samt lade fram sådan utredning angående ersättningens grund och belopp som skäligen kan krävas av borgenären med beaktande även av gäldenärens möjligheter att skaffa utredning.

E-postmeddelandet 14.9.2020 innehåller enbart yrkandet till beloppet medan grunderna enbart anges allmänt som extra kostnader och som utebliven vinst. På basis av dessa uppgifter har inte landskapsregeringen kunnat bilda sig en uppfattning om yrkandet. Däremot har konsortiet vid parternas möte i Åbo 9.10.2020 i en PowerPoint-presentation redogjort för grunderna för yrkandena samt

erbjudit företrädarna för landskapsregeringen att få ytterligare uppgifter och även möjlighet att låta revisor granska uppgifterna. Vid denna tidpunkt har grunderna för yrkandet blivit klara för landskapsregeringen eller åtminstone har landskapsregeringen fått möjlighet att utreda grunderna. Av den anledningen ska dröjsmålsränta utgå från och med 9.11.2020.

För tidigt väckt?

Ålands landskapsregering har invänt att hela talan är för tidigt väckt åtminstone till den det yrkandet gäller utebliven vinst. Tingsrätten har ovan funnit utrett att landskapsregeringen har gjort sig skyldig till avtalsbrott och att konsortiet har rätt till ersättning både för kostnader och utebliven vinst. Det faktum att det inte finns någon exakt formel för beräkningen av utebliven vinst kan inte medföra att konsortiet skulle behöva vänta upp till 15 år på att framställa sitt yrkande. En sådan tolkning vore uppenbart oskälig. Talan är inte för tidigt väckt.

Rättegångskostnader

ÅLR har förlorat målet, varför den enligt huvudregeln i 21 kap. 1 § rättegångsbalken ska ersätta konsortiets skäliga rättegångskostnader för nödvändiga åtgärder.

Konsortiets ombud har genomsnittligen debiterat cirka 364 euro per timme, vilket är mer än 100 euro högre i jämförelse med timdebiteringen för ÅLR:s ombud.

Ett skäligt biträdesarvode för advokater verksamma på Åland har på senaste tiden ansetts ligga mellan 220–240 euro per timme. Trots att intresset i målet är betydande och målet omfattande är det av konsortiets biträden debiterade timarvodet oskäligt högt. Tingsrätten har vid fastställandet av en skälig timdebitering beaktat bland annat ärendets art och omfattning samt jämfört med mål av motsvarande omfattning, och då funnit att ett timarvode om 250 euro per timme är skäligt.

Konsortiet har yrkat ersättning för åtgärder omfattande 1 035 timmar. Jämförelsevis kan konstateras att ÅLR:s rättegångskostnader omfattat åtgärder för sammanlagt 447,75 timmar. Med beaktande av att det är vanligt att kärandens ombud blir tvungen att lägga ner mer timmar på målet än svarandens ombud samt att konsortiet har bestått av två bolag, som biträdet ska hålla kontakt med, har tingsrätten funnit att ett skäligt antal timmar uppgår till 750 timmar.

Däremot har tingsrätten funnit att de av konsortiet uppgivna kostnaderna för resor och logi, övriga kostnader samt beviskostnader är skäliga till grund och belopp, vilka därmed ska ersättas av ÅLR.

Sekretessförordnande

Tingsrätten har genom beslut 4.4.2022 sekretessbelagt den handling som intagits såsom bevis nr K 26a för en tid om 10 år. Sekretesstiden utgår 24.11.2030. Vittnet Henrik Kulovaara har under rättegången hörts angående handlingen. Hörandet har skett inför stängda dörrar.

Till den del Kulovaara har uttalat sig angående handlingen K26A är hans vittnesmål ovan utmärkt med kursiv stil. Tingsrätten förordnar i stöd av lagen om offentlighet vid rättegång i allmänna domstolar 24 § 1 mom. 2 p. domen hemlig till denna del. Sekretessbeläggningen upphör 24.11.2030.

Domslut

Tingsrätten fastställer att Ålands landskapsregering är skyldig att erlagga ersättning till konsortiet för uppsägningen av parternas avtal ingånget 2.9.2019.

Tingsrätten ålägger Ålands landskapsregering att i ersättning till konsortiet, bestående av Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab, erlagga 10 524 568,14 euro, jämte dröjsmålsränta enligt 4 § 1 mom. räntelagen från och med 9.11.2020. Ersättningen består av ersättning för kostnader 496 976,97 euro och ersättning för utebliven vinst 10 027 591,17 euro

Tingsrätten ålägger Ålands landskapsregering att till konsortiet, bestående av Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab, erlagga i ersättning för rättegångs- och partskostnader sammanlagt 237 142,12 euro jämte ränta i enlighet med räntelagen 4 § 1 mom. från och med det att en månad har förflutit från den dag då tingsrättens dom gavs. Rättegångs- och partskostnaderna består av 187 500 euro i arvode, 1 685,03 euro i resekostnader, 12 833,30 euro i övriga kostnader, 510 euro rättegångsavgift, och 34 613,79 euro i beviskostnader.

Till övriga delar har i målet framställda yrkanden förkastats.

Lagrum

Ovan i domskälen angivna samt 25 kap. 1 § rättegångsbalken

Ändringssökande

Given med fullföljdsanvisning.

Lagman

Kristina Fagerlund