

Styrelsen	2023-04-21
Handling nr	10.7
Handläggare	Pontus Gunnäs
Daterad	2023-03-18
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Upphandling trafik- och underhållsavtal Öresundståg

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att ge i uppdrag åt VD enligt intentionerna i ärendet att genomföra upphandlingen, att fatta tilldelningsbeslut och att teckna avtal, enligt dagens muntliga redovisning av inriktningen i upphandlingsdokumentationen.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

VD

Sara Ihlund

Enhetschef

ÄRENDEGENOMGÅNG

Öresundstågstrafiken är ett tågtrafiksystem inom Skåne, Blekinge, Halland, Kronoberg, Kalmar och Västra Götalands län samt i Danmark. Tågtrafiken körs som ett enhetligt system med samma fordon och i Sverige med ett gemensamt upphandlat avtal som nu löper ut och därför ska upphandlas på nytt med trafikstart december 2025.

Ekonomisk analys

Varje region har rätt till de intäkter, och är ansvarig för de kostnader och risker, som är hänförliga till trafik inom regionen. För intäkter, kostnader och risker som är gemensamma och som ej kan hänföras till ett eller flera specifika län skall, om inget annat framgår eller beslutas, Region Skåne svara för 40% och övriga huvudmän samt Västtrafik för 12% vardera. Kostnader hänförliga till Region Skånes avtal med danska staten är inte en gemensam kostnad.

Ersättning för tågdrift, inklusive ersättningstrafik, som är hänförlig till specifik region fördelas mellan huvudmännen utifrån regionens andel av den totala trafikvolymen i Öresundstågstrafiken. Beräkning av respektives andel görs på grundval av antal fordonskilometer planlagda i varje region enligt fastställd tidtabell. Västtrafiks andel av trafiken uppgår år 2023 till 2,5%.

Den totala ersättningen årligen för denna trafik är 1 000 mnkr varav Västtrafik ersätter sin procentandel i enlighet med ovanstående procentsatser.

Flera parallella tågupphandlingar – exceptionella omständigheter

Med hänvisning till den konkurrenssituation som föreligger med ett antal parallella tågtrafikupphandlingar, finns det en reell risk för att inga eller få anbud inkommer i en annonserad upphandling. Det bedöms även föreligga en stor risk att de anbud som eventuellt inkommer, kommer ha sämre kvalitet och högre pris än vad som skulle kunna förväntas under normala förhållanden.

Upphandling	2022				2023				2024				2025				2026				
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
E43 Lokalbanor Sthlm																					
E40 Tunnelbanan																					
X-tåget																					
Östgötapendeln																					
Nattåg Jämtland																					25 dec
Nattågvägre Norrland																					25 dec
Västtågen																					13 dec
Öresundståg																					12 dec
Pågatåg																					13 dec
Norttåg																					12 dec
Nattåg Stockholm-Hamburg																					1 aug
E24 SL Pendeltåg (kortast möjliga tid)																					10 dec

Anbudstid inkl förhandling

Etablering

Trafikstart

Tabell visar de upphandlingar som genomförs helt eller delvis samtidigt som Öresundstågsaffären.

Risken skulle kunna avhjälpas till stor del genom att använda ett direktupphandlat förfarande, där direkttilldelning föregås av konkurrensutsättning där utvalda anbudsgivare tillfrågas om intresse och erhåller upphandlingsdokumenten som grund för anbud. Direkttilldelningen föregås fortfarande av utvärdering och förhandling med tillfrågade anbudsgivare.

I ”EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70” artikel 5.3a har det införts en bestämmelse som anger att ett avtal får lov att direkttilldelas under en begränsad tid om det är motiverat av exceptionella omständigheter.¹

Som grund för exceptionella omständigheter lyfts bland annat:

- Det finns flera konkurrensutsatta anbudsförfaranden som redan har inletts av den behöriga myndigheten eller andra behöriga myndigheter och dessa skulle kunna påverka antalet förväntade anbud och deras kvalitet.

Vidare går det att läsa:

- Löptiden för avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt ska stå i proportion till den exceptionella omständigheten och får inte överstiga 5 år.

Juridisk bedömning

Huvudregeln är att all anskaffning av varor och tjänster som genomförs av en upphandlande myndighet ska annonseras och upphandlas i konkurrens enligt upphandlingslagstiftningen. Avtal får ingås med en eller flera leverantörer utan föregående annonsering (direktupphandling) endast vid vissa i specificerade undantagsfall. Den nu aktuella bestämmelsen beskriver ett sådant undantagsfall.

Undantag från konkurrensutsättning ska tillämpas restriktivt och att det är beställaren som vid en eventuell domstolsprocess har bevisbördan för att rekvisiten för undantag från konkurrensutsättning föreligger.

Som tidigare angivits nämns omständigheten att det föreligger många konkurrerande upphandlingar som anledning till att exceptionella omständigheter skulle kunna föreligga. Att detta är uppfyllt och att det föreligger en stor risk för påverkan på antal anbud samt dess kvalitet borde vara ostridigt. Även om detta inte ensamt skulle vara tillräckliga skäl för att uppnå ”exceptionella omständigheter”, föreligger även omständigheten med Köpenhamnsavtalet och trafiken över Öresundsbron samt beroenden och konsekvenserna

¹ Artikelns införda genom Europaparlamentets och rådets ändringsförordning (EU) 2016/2238 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg.

kopplat till Nästa generations Öresundståg (NGÖ) och dess införande. Dessa omständigheter utgör ytterligare stödargument för att det föreligger den typ av exceptionella omständigheter som lagstiftaren avsett.

Den samlade bedömningen är att det finns starka skäl för att argumentera för att undantaget är tillämpligt.

//