

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen
Transportbyrån, I2

Beslutande
Minister
Christian Wikström

Föredragande
Upphandlare
Anders Nilsson

Justerat
Omedelbart

Nr 67

Kollektivtrafik i tätorten Mariehamn-Jomala samt
regionaltrafik Mariehamn-Järsö 2024–2030
ÅLR 2023/2338

Beslut

Beslöts att svara Marknadsdomstolens begäran om yttrande per den 3.11.2023, dnr 256/2023 enligt bilaga I223E48.

Bilagor: Svar till Marknadsdomstolen

TILL MARKNADSDOMSTOLEN

Banbyggargvägen 5

00520 Helsingfors

markkinaoikeus@oikeus.fi

Ärende: Yttrande i ärende, diarienummer 256/2023, er begäran 3.11.2023.

Skriftligt bemötande

inlämnas av:

Ålands landskapsregering (nedan "landskapsregeringen")

FO-nummer 0145076-7

PB 1060, 22111 Mariehamn

Ändringssökande:

Viking Line Buss Ab (nedan "VL Buss")

FO-nummer 0651547-8

Storagatan 3, 22100 Mariehamn

Saken:

Yttrande över genmäle i besvär över Ålands landskapsregerings beslut 7.6.2023 Nr 30 i ärende ÅLR 2023/2338 - Kollektivtrafik i tätorten Mariehamn-Jomala samt regionaltrafik Mariehamn-Järsö 2024-2030.

Yrkanden:

Tidigare yrkanden i det av landskapsregeringen inlämnade bemötandet daterat 24.8.2023 kvarstår oförändrade.

Yttrande:

VL Buss har i sin ursprungliga besvärsskrift daterad 21.6.2023 yrkat på att det vinnande anbudet ska förkastas och ett nytt upphandlingsbeslut fattas.

Landskapsregeringens uppfattning är att VL Buss i genmälet utvidgat sina besvär och nu även yrkar på att upphandlingen ska avbrytas och göras om på grund av påståenden om otydlighet i anbudsbegäran, vilket inte framfördes i den ursprungliga besvärsskriften.

Landskapsregeringen har redan i genmälet framfört svar på vissa av punkterna som tas upp i genmälet från VL Buss. Genmälet från VL Buss tillför inte något nytt som skulle ändra på landskapsregeringens inställning i ärendet. Landskapsregeringen väljer därför att enbart lämna yttrande avseende de punkter i VL Buss genmäle som berör påstådd otydlighet i upphandlingen.

Otydlighet i innebörden av kravet på bussarnas konstruktion

VL Buss har i sitt genmäle framfört att kravet på bussarnas konstruktion har varit otydligt.

Landskapsregeringen har i punkt 4.2 i anbudsbegäran tydligt angett krav på teknisk prestanda framgår av *ska-kraven i e-Avrop* och att de tekniska specifikationerna kompletteras av bilagan Bus Nordic 2019, vari vissa av de tekniska specifikationerna *förklaras*. För krav 2.13 innebär det att definitionen av lågentrébussar, låggolvsbussar och klass III fordon följer av Bus Nordic 2019. Landskapsregeringen har även i upphandlingsavtalets punkt 3.11.1 hänvisat till Bus Nordic 2019 avseende fordonsdefinitionerna för vad som avses med mindre fordon.

”Punkt 3.11.1 i avtalet

Mindre fordon får användas när parterna anser att det är mer ändamålsenligt och/eller mer kostnadseffektivt för hela eller delar av Entreprenörens linjer. Med mindre fordon avses definitionen enligt bus Nordic klass B, eller mindre.”

Genom att använda Bus Nordics 2019 definitioner har landskapsregeringen närmare informerat anbudsgivarna om klargörande definitioner på vissa fordon och begrepp som har använts i upphandlingsunderlaget.

Landskapsregeringen anser att ska-kravet i punkt 2.13 har varit tillräckligt tydligt formulerat och anbudsgivarna torde rimligen uppfattat att det är definitionen av lågentrébussar, låggolvsbussar och klass III fordon i Bus Nordic 2019 som avses. Det framgår även av punkt 23 i VL Buss genmäle där VL Buss själv anger att det är rimligt att utgå från att Bus Nordic 2019 har använts för att definiera bussklassen.

Om landskapsregeringen hade haft för avsikt att använda alla eller vissa krav på fordonen som finns i Bus Nordic 2019 skulle detta tydligt ha framkommit i ska-kraven. Flera av de punkter som finns i kravställningen är dessutom hämtade från rekommendationerna i Bus Nordic 2019 och det skulle ha varit onödigt att ha dessa krav med i kravställningen om landskapsregeringen hade för avsikt att nyttja kraven i Bus Nordic 2019 rakt av.

Att det, som VL Buss påstår, skulle finnas en risk för att ska-kravet i punkt 2.13 skulle ha varit så otydligt att det är sannolikt anbuderna inte blivit jämförbara är inte ett realistiskt påstående. Om någon av anbudsgivarna mot förmodan verkligen hade ansett att det fanns oklarheter i anbudsunderlaget eller betydelsen av hänvisningen till Nordic Bus 2019, kunde anbudsgivaren i så fall, på sedvanligt sätt vid offentliga upphandlingar, ha använt sig av möjligheten till frågor och svar under anbudstiden. Anbudsgivare har ett eget ansvar att under anbudstiden ställa frågor om de uppfattar att det finns oklarheter i anbudsförfrågan. Denna möjlighet har särskilt angivits även i samband med denna upphandling, närmare bestämt i punkt 3.3 i anbudsbegäran. Denna möjlighet har dock varken VL Buss eller någon

av de andra anbudsgivarna nyttjat i detta fall, vilket tyder på att kraven inte varit otydliga. Sammantaget anser landskapsregeringen att ska-kravet inte varit otydligt på så sätt som VL Buss framfört.

Otydlighet i kraven på bussar för skoltrafik

VL Buss har i punkterna 7–20 i sitt genmäle framfört att även kraven på säkerhetsbälte varit otydliga.

Enligt ska-krav punkt 2.2 ska fordonet vara utrustat med trepunktsbälte om fordonet är en personbil eller en buss med totalvikt under 5 ton. Anbudsgivaren kan i vissa fall använda mindre fordon eller taxin då mer kapacitet behövs och i sådana fall krävs trepunktsbälte. Kravet gäller enbart typen av fordon som tydligt framgår ur ska-kravet.

VL Buss har i punkt 11 och 12 i sitt genmäle framfört att landskapsregeringen ställt krav på att samtliga fordon enligt ska-krav punkt 2.13 ska ha sittplatser för minst 30 personer, vilket enligt VL Buss då även skulle innefatta de mindre fordon som avses i ska-krav punkt 2.2.

Landskapsregeringen anser att det tydligt framgår att ska-krav punkt 2.13 avser lågtrébussar, låggolvsbussar samt klass III fordon enligt definitionerna i Bus Nordic 2019 och kravet på sittplatser enbart gäller dessa bussar och inte alla fordon som upphandlingen omfattar. Detta faktum stöds även av avtalsvilkorens punkt 3.11 där det bland annat framgår att även andra typer av fordon, förutom de som är i ordinarie linjetrafik, kan användas för att utföra uppdraget.

VL Buss har i punkt 18 i genmälet framfört att optionen i punkt 2.11 på extrabuss har varit för odefinierad. I punkt 2.11 anges följande:

”Extrabuss kan exempelvis nyttjas vid extra behov av skoltrafik när den ordinarie bussens sittkapacitet inte är tillräcklig för skolelever. Optionen Extrabuss har ingen maxgräns i antalet gånger den kan nyttjas. Extrabussen kan trafikera alla upphandlade linjer.”

I avtalets punkt 3.11.2. anges följande:

”Extra buss (option)

Om fordonskapaciteten inte är tillräcklig kan ett extra fordon behövas. Vid kapacitetsbrist i ordinarie fordon har Entreprenören rätt att fatta beslut om att använda ett extra fordon och ska meddela detta till Beställaren innan ett extra fordon används i trafikuppdraget. Då användningen av extra buss blir av reguljär karaktär för hela eller delar av Entreprenörens linjer har Beställaren den slutliga rätten att besluta om den blir en del av den ordinarie trafiken. Reservfordon och extra buss kan utgöras av samma fordon.”

Av ovanstående kan det konstateras att det är Entreprenören som har rätten att avgöra om en extra buss behöver användas. Entreprenören har även enligt punkt 3.10 i avtalet rätt att tacka nej till ändring av trafikuppdraget om de fordon som krävs för optionerna vid avtalets tecknande inte kan utföra trafikuppdraget. Det är

sålledes upp till Entreprenören att avgöra om denne önskar ta in en extrabuss på en linje med kapacitetsbrist men det är landskapsregeringen som beställare som slutligt avgör om användning av en extrabuss tillåts. Avsaknaden av en numerär övre gräns för antalet gånger som extrabussen kan nyttjas begränsas i praktiken av antalet kördagar enligt vinterturlistan samt Entreprenörens kapacitet. Avtalet tillåter en flexibilitet för entreprenören att organisera kollektivtrafiken på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Det kan därför inte heller anses vara otydligt vad som krävs av anbudsgivaren eftersom omfattningen av anbudsgivarens åtagande framkommit i anbudsbegäran och avtalet.

Inte heller till denna del har någon av anbudsgivarna använt sig av möjligheten att ställa frågor under anbudstiden om de har uppfattat någon oklarhet.

Punkt 20 i VL Buss genmäle

VL Buss har i punkt 20 i sitt genmäle som stöd för sin argumentation bland annat påpekat att en ny vägtrafiklag väntas träda i kraft och därmed förändras kraven på säkerhetsbälten. Landskapsregeringen konstaterar att gällande lagstiftning har beaktats vid kravställningen och att lagändringar som påverkar tjänsten kan hanteras inom ramen för avtalet.

Utvärderingsmodellens otydlighet

VL Buss har i punkterna 21–24 i sitt genmäle framfört ett antal motiveringar till varför VL Buss anser att utvärderingen är otydlig. VL Buss har även i punkt 24 i sitt genmäle påpekat att landskapsregeringen inte uppfyllt sin skyldighet att granska det vinnande anbudet.

Landskapsregeringen framhåller det som tidigare uppgetts i landskapsregeringens genmäle daterat 24.8.2023 och anser att det är klarlagt att utvärderingen sker på lägsta pris och någon annan tolkning inte är rimlig.

Därutöver förtydligar landskapsregeringen avsikten med den begärda specifikationen i krav 1.0.1.

Krav 1.0.1. "Anbudsgivaren ska ge ett förslag över de bussar som i anbudsskedet planeras nyttjas i trafiken. Fordonen behöver inte vara tillgängliga förrän vid trafikstart och kan ersättas med andra fordon som uppfyller kraven. Ur specifikationen ska minst följande uppgifter framgå:

Busmodell och tillverkare

Busklass enligt bus nordic

Årsmodell

Driftsmedel och Euroklass om tillämpligt

Passagerarantal (sittplatser, ståplatser, rullstolsplatser)"

Syftet med specifikationen är att få förhandsinformation avseende vilka fordon som anbudsgivaren planerar använda. Landskapsregeringen har avsiktligt formulerat

kravet så att anbudsgivaren enbart behöver ge ett förslag på vilka fordon som avser nyttjas i trafiken. Med beaktande av syftet med specifikationen och formuleringen avseende förslaget så anser inte landskapsregeringen att de uppgifter som angetts i specifikationen kan användas för att bedöma huruvida kraven är uppfyllda eller inte i upphandlingen. Det är anbudsgivarens försäkran att anbudet uppfyller alla krav som ska ligga till grund för den bedömningen och den försäkran har landskapsregeringen rätt att lita på.

Det har inte framkommit något i ärendet som skulle ge landskapsregeringen orsak att misstänka att Axbuss Ab inte kommer att uppfylla de avtalsenliga förpliktelserna samt de krav som ställts.

Landskapsregeringen har efter att tilldelningsbeslutet fattades noterat att uppgiften i Axbuss Ab:s anbud avseende årsmodellen på de tilltänkta fordonen saknades. Axbuss Ab har vid behandlingen av upphandlingsrättelsen som inlämnades av VL Buss inkommit med en komplettering där årsmodellen på fordonen framgår.

Landskapsregeringen anser dock fortsättningsvis att av formuleringen till specifikationen för krav 1.0.1 framgår det att uppgifterna kan ändras av anbudsgivaren. Därav är avsaknaden en sådan uppgift inte av väsentlig betydelse för anbudet som helhet. En diskvalificering av Axbuss Ab:s anbud på denna grund vore en klart oproportionerlig åtgärd. Oavsett om landskapsregeringen hade noterat avsaknaden av uppgift om årsmodell före upphandlingsbeslutet fattades konstaterar landskapsregeringen att slutresultatet av upphandlingen ändå varit detsamma.

Sammanfattning och avslutning

Landskapsregeringen anser inte att kraven i upphandlingen varit otydliga på så sätt som VL Buss uppger. VL Buss är leverantör i nuvarande avtal för kollektivtrafiken, vilket borde innebära att VL Buss kunnat identifiera eventuella verkliga otydligheter redan före anbudet inlämnades i samband med möjligheten till frågor och svar. Inte heller i det ursprungliga besväret har VL Buss framfört att kraven varit otydliga. Landskapsregeringen har erhållit fyra anbud i upphandlingen. Upphandlingens uppskattade värde är omfattande och avtalstiden är åtminstone 6 år men kan uppgå till 10 år, vilket innebär ett betydande åtagande för den vinnande anbudsgivaren. Ändå har inga frågor ställts under anbudstiden avseende de punkter som VL Buss nu uppger att de anser vara otydliga. Detta torde rimligen innebära att anbudsgivare som är verksamma inom branschen har ansett att skräven har varit tillräckligt tydliga och klart formulerade.

Landskapsregering anhåller om att ändringssökandens yrkanden bör behandlas i skyndsam ordning och förkastas som ogrundade.

Mariehamn den 15 november 2023

Ålands landskapsregering
