



TSS
2017-1737

Kollektivtrafik på vatten

– upphandling och avtal

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats
www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2017-1737

Författare Malin Lokrantz
Månad År September 2017

Foto: Jonas Ekblad.
Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

I Transportstyrelsens tidigare rapporter om sjöfart har det identifierats ett behov av att vidare beskriva kollektivtrafik på vatten ur ett upphandlingsperspektiv. Denna rapport utgör en kunskapsgrund för att dels skapa en förståelse för upphandlingsprocessen av kollektivtrafik på vatten, dels öka förståelsen för hur trafikföretag ser på upphandling av kollektivtrafik på vatten och deras möjligheter att delta i upphandlingarna.

Under hösten 2016 genomfördes intervjuer med fyra regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKM, angående deras upphandlingsprocess av kollektivtrafik på vatten. En enkät skickades till trafikföretag, verksamma inom de fyra regionerna, angående deras syn på möjligheter att delta i offentlig upphandling, vilka faktorer och krav som påverkar och hur.

De fyra RKM hade relativt lika upphandlingsprocesser. Stockholms läns landsting skiljde sig dock åt i vissa avseenden, t.ex. med kortare etableringstid och en större variation på avtalslängder. Men det bör samtidigt poängteras att två av regionerna hade relativt lite kollektivtrafik på vatten vilket försvårat möjligheterna att göra relevanta jämförelser mellan regionerna.

Av 42 utskickade enkäter svarade 25 företag, av dessa var det endast tre företag som enbart bedrev kommersiell trafik. En stor del av företagen var relativt små, mätt i såväl antal anställda som omsättning. Många företag hade annan verksamhet utöver kollektivtrafik på vatten, t.ex. annan vattenburen trafik men det förekom också helt andra verksamheter.

Företagens syn på deras möjligheter att delta i offentlig upphandling varierade och svaren ger ingen homogen bild av hur upphandling av kollektivtrafik påverkar trafikföretag. Trots olika svar går det att urskilja några mönster, t.ex. anser många företag att miljökrav försvårar deras möjlighet att delta och att avtalslängd bidrar till att företag lämnat anbud.

För framtida utredningar vore det intressant att undersöka varför flertalet företag velat delta i offentlig upphandling men inte gjort det och varför flertalet företag svarat ”vet inte” på flera frågor, beror det på otydliga frågor eller okunskap om vad som påverkar deras situation?

|

Utöver detta vore det av intresse att se på kollektivtrafik ur ett trafikslagsövergripande perspektiv. Tänkbara frågeställningar för ett trafikslagsövergripande arbete vore t.ex:

- Vilka likheter och olikheter finns det vid upphandling av kollektivtrafik mellan trafikslagen?
- Skiljer sig företagens möjligheter att delta i offentlig upphandling mellan trafikslagen?
- Hur definieras *allmänt intresse* för olika trafikslag och vilka förklaringar finns till eventuella skillnader?
- Skiljer sig möjligheterna/förutsättningarna att bedriva kommersiell trafik mellan trafikslagen?

Innehåll

SAMMANFATTNING.....	3
1. INLEDNING	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte.....	8
1.3 Metod och urval	8
1.4 Begränsningar.....	8
2. ANSVAR FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV KOLLEKTIVTRAFIK OCH STYRANDE REGELVERK.....	9
2.1 Upphandlingsregler till och med den 31 december 2016	9
2.2 Ny lagstiftning kring offentlig upphandling	11
3. UPPHANDLING AV KOLLEKTIVTRAFIK UR ETT REGIONALT PERSPEKTIV – RESULTAT FRÅN INTERVJUER MED RKM	11
4. UPPHANDLING AV KOLLEKTIVTRAFIK UR ETT FÖRETAGSPERSPEKTIV – RESULTAT FRÅN ENKÄTUNDERSÖKNINGEN	15
4.1 En översikt över trafikföretagen	15
4.2 Kommersiell kontra upphandlad kollektivtrafik	17
4.3 Företagens syn på deras möjlighet att delta i offentlig upphandling	18
4.4 Mindre företags möjligheter att delta	20
5. SAMMANFATTANDE SLUTSATSER	21
5.1 Förslag till fortsatt arbete	22
BILAGA 1. INTERVJUFRÅGOR TILL RKM.....	23
BILAGA 2. WEBBENKÄT TILL TRAFIKFÖRETAG	26

|

1. Inledning

Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med marknadsövervakning inom samtliga trafikslag. I tidigare framtaget material inom ramen för marknadsövervakning av sjöfart har det identifierats ett behov av att vidare beskriva flera delmarknader inom sjöfarten, t.ex. upphandling och avtal för kollektivtrafik på vatten¹. Det har bland annat framkommit att branschen anser att kommersiella aktörer inte har samma förutsättningar som aktörer som bedriver upphandlad trafik och att upphandlingsförfarandet är problematiskt för mindre företag. Som en fortsättning på tidigare arbeten fokuserar denna utredning på avtal och upphandling av kollektivtrafik på vatten dels ur den upphandlande enhetens perspektiv, dels ur ett företagsperspektiv.

1.1 Bakgrund

I EU:s kollektivtrafikförordning definieras kollektivtrafik som *persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering*². Kollektivtrafik bedrivs idag på såväl land som vatten och omfattar tidtabellbunden trafik vars huvudsyfte är att transportera passagerare. Några exempel på vad som inte räknas som kollektivtrafik är charter- och beställningstrafik, rundresor, resor med utökade tjänster såsom logi eller trafik där huvudsyftet med resan inte är persontransport³.

Marknaden för kollektivtrafik öppnades för konkurrens 2012 när kollektivtrafiklagen⁴ trädde i kraft. Samma år fördes sjötrafik in i lagen, vilket gjorde att regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKM, även fick ansvaret att upphandla vattenburen kollektivtrafik⁵. Förhoppningen med marknadsöppnandet var att det skulle leda till ett större utbud av kollektivtrafik och ett ökat resande⁶.

Huruvida marknadsöppnandet har fått de positiva effekter som förväntades har ifrågasatts. Trafikanalys nämner, i sin utvärdering av marknadsöppnandet, långa avtalsperioder och bristande intresse från regionalpolitiker för kommersiell kollektivtrafik som möjliga orsaker till att lagändringen inte gjort någon större skillnad⁷. Andra problem som lyfts inkluderar bland annat hinder för marknadstillträde på den

¹ Kartläggning av marknaden kollektivtrafik på vatten, Transportstyrelsen, 2015. Utredning av förutsättningarna för svensk sjöfart, Transportstyrelsen, 2015.

² 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 (EU:s kollektivtrafikförordning).

³ Kartläggning av marknaden kollektivtrafik på vatten (2015), Transportstyrelsen.

⁴ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

⁵ SFS 2012:437. Lag om ändring i lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

⁶ Kollektivtrafiklagen – en uppföljning, 2015/16:RFR 14.

⁷ Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken, Trafikanalys, 2013.

regionala kollektivtrafikmarknaden och att RKM inte har börjat agera enligt principerna öppenhet, icke-diskriminering och proportionalitet⁸.

År 2016 uppgick antalet kollektivtrafikresor till strax under 1,57 miljarder påstigningar⁹ och kollektivtrafik på vatten stod för en procent av dessa. Omfattningen av kollektivtrafik inom flera trafikslag har ökat men kollektivtrafik på vatten stod för den största relativa ökningen under en tioårsperiod. Den totala kostnaden för all kollektivtrafik var samma år 45,6 miljarder kronor varav knappt hälften finansierades av verksamhetsintäkter och resterande från bidrag¹⁰. Trafikintäkterna för kollektivtrafik på vatten uppgick 2016 till 139 miljoner kronor medan trafikeringkostnaderna uppgick till knappt 645 miljoner kronor¹¹.

Upphandlad trafik kan ingå i den allmänna trafikplikten men kan också vara upphandlad utöver den allmänna trafikplikten. Trafikföretag kan utföra antingen kommersiell trafik, upphandlad trafik eller både och. Underleverantörer kan även utföra trafiken på uppdrag av trafikföretaget.

Enligt utbudsdata från Samtrafiken fanns det upphandlad kollektivtrafik under vecka 12, 2017 i Blekinge, Jönköpings, Skåne, Stockholms, Uppsala och Västra Götalands län. Under veckan kördes drygt 35 000 kilometer upphandlad trafik och knappt 700 kilometer kommersiell trafik. Den upphandlade trafiken hade cirka 11 000 avgångar och den kommersiella knappt 130 avgångar. Västra Götalands län och Stockholms län stod för både flest avgångar (6 197 respektive 3 532 avgångar) och körd sträcka (14 646 respektive 17 022 kilometer)¹².

Utifrån tidigare utredningar har Transportstyrelsen funnit att upphandling inom kollektivtrafik på vatten är ett relativt okänt område. Framförallt hur upphandlingar går till och hur företag ser på upphandling av kollektivtrafik på vatten och deras möjlighet att delta.

Med denna bakgrund har Transportstyrelsen identifierat två frågeställningar att undersöka vidare:

- Hur ser de upphandlande myndigheternas upphandlingsprocess av kollektivtrafik på vatten ut?
- Hur bedömer enskilda trafikföretag att olika delar av upphandlingsprocessen och krav i förfrågningsunderlag

⁸ Kollektivtrafiklagen – en uppföljning, 2015/16:RFR 14.

⁹ För resor med byte men samma biljett räknas varje delresa som en resa.

¹⁰ Statistik om regional linjetrafik 2016, Trafikanalys, 2017.

¹¹ Tabellverk till *Statistik om regional linjetrafik 2016*, Trafikanalys.

¹² Samtrafikens register över utbudsdata baserat på inrapporterade uppgifter från kollektivtrafikföretag och RKM.

påverkar deras möjligheter att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten?

1.2 Syfte

Syftet med den här rapporten är att beskriva hur tillträdet på marknaden för kollektivtrafik på vatten ser ut ur ett upphandlingsperspektiv och hur kollektivtrafikföretag ser på sina möjligheter att delta i upphandling av kollektivtrafik på vatten.

1.3 Metod och urval

För att kartlägga upphandlingsprocessen ur den upphandlande enhetens perspektiv genomfördes intervjuer med RKM. För att fånga företagsperspektivet skickades en webbaserad enkät ut till trafikföretag verksamma inom regionerna.

Fyra RKM valdes ut då de planerade att upphandla kollektivtrafik på vatten i nuvarande period (år 2015–2020). De fyra regionerna var Stockholms läns landsting, Region Östergötland, Region Blekinge och Västra Götalandsregionen¹³.

Inom de valda regionerna identifierades trafikföretag med hjälp av RKM, branschorganisationen Skärgårdsredarna, Trafikanalys och Transportstyrelsens tidigare kartläggning av marknaden¹⁴. Totalt identifierades 43 företag och enkäten skickades ut till 42 företag¹⁵.

1.4 Begränsningar

Urvalet begränsades till de regioner som planerat att upphandla kollektivtrafik på vatten under 2015–2020. Då det finns upphandlad kollektivtrafik i andra regioner kan det vara så att materialet i denna utredning inte nödvändigtvis representerar hela marknaden.

Omfattningen av kollektivtrafik på vatten i regionerna skiljer stort vilket kan göra det svårt att göra jämförelser mellan regionerna. I två regioner var antal svarande företag så få att resultatet från enkäten presenteras på aggregerad nivå.

¹³ Upphandlingsplan för Trafikupphandlingar 2015-2020, Svensk kollektivtrafik.

¹⁴ Branschorganisationen Skärgårdsredarna har identifierat medlemmar som utför trafik i de fyra regionerna. I samband med Trafikanalys kartläggning av kommersiell kollektivtrafik på vatten sammanställdes en lista med aktörer.

¹⁵ Ett företag gick inte att nå.

2. Ansvar för tillhandahållande av kollektivtrafik och styrande regelverk

Kollektivtrafik regleras i EU:s kollektivtrafikförordning och lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Ur kollektivtrafiklagen framgår att landstinget och kommunerna inom ett län är ansvariga för den regionala kollektivtrafiken men de kan komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret. I varje län ska det finnas en RKM. Myndigheten ansvarar för upphandling av kollektivtrafik som anses viktig för regionen men som inte är lönsam att bedriva kommersiellt och därför inte finns tillgänglig för medborgarna.

En RKM kan vara organiserad som en region (ett landsting som har ansvar för regional utveckling), ett landsting, ett regionförbund (ett kommunalförbund som ansvarar för regional utveckling) eller ett kommunalförbund. Västra Götalandsregionen och Region Östergötland är organiserade som regioner, Region Blekinge är organiserat som ett regionförbund och i Stockholms läns landsting är landstinget ansvariga¹⁶.

RKM beslutar regelbundet om ett trafikförsörjningsprogram, dvs. ett styrdokument för regionens utveckling av kollektivtrafik, som beskriver de långsiktiga målen med regionens kollektivtrafik. Utifrån trafikförsörjningsprogrammet beslutar RKM om allmän trafikplikt och först därefter kan upphandlingen av allmän trafik (trafik som ingår i den allmänna trafikplikten) påbörjas.

En RKM:s beslutande organ ansvarar för upphandling men kan också delegera upphandlingen till ett aktiebolag eller kommun. Västtrafik AB, ett regionägt företag, har t.ex. upphandlingsbefogenhet och samordningsansvar för kollektivtrafik i Västra Götalandsregionen¹⁷. De olika delarna i upphandlingen diskuteras mer ingående i kapitel 3 kopplat till RKM:s arbetsätt utifrån intervjumaterialet.

2.1 Upphandlingsregler till och med den 31 december 2016

När intervjuerna och enkäten genomfördes under hösten 2016 reglerades upphandling av kollektivtrafik genom två lagar, kollektivtrafik på vatten reglerades i lag (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU)¹⁸, medan kollektivtrafik inom väg och järnväg reglerades i lag (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF)¹⁹. Den 1 januari 2017

¹⁶ <https://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/regionalakollektivtrafikmyndigheter.1235.html>, hämtad: 2017-06-14

¹⁷ <http://www.vgregion.se/kollektivtrafik/vasttrafik/>, hämtad: 2017-05-04

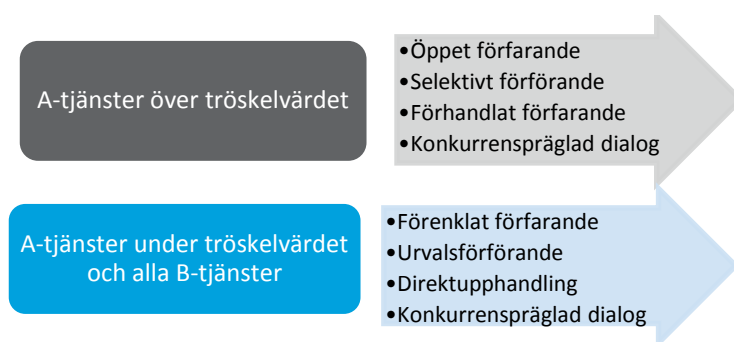
¹⁸ Se 1 kap. 2 § LOU.

¹⁹ Se 1 kap. 8 § LUF.

infördes nya upphandlingslagar. Beskrivningen av upphandlingsförloppet bygger på det gamla regelverket då det fortfarande var gällande när intervjuerna och enkäten genomfördes. Några av de mer omfattande förändringarna som det nya regelverket innebär sammanfattas i avsnitt 2.2.

De grundläggande principerna för offentlig upphandling är icke-diskriminering, likabehandling, proportionalitet, öppenhet och ömsesidigt erkännande²⁰. Det finns flera upphandlingsförfaranden, vilka som är tillämpliga beror på om tjänsten är en så kallad A-tjänst eller B-tjänst och om avtalets värde är mer eller mindre än tröskelvärdet²¹.

B-tjänster anses dra mindre nytta av att utsättas för konkurrens från utländska aktörer, något som annars krävs i EU-lagstiftningen om upphandling, och reglerna är därför inte lika omfattande²². I figur 2.1 visar vilka förfaranden som är tillämpliga beroende på typ av tjänst och tjänstens värde.



Figur 2.1 Upphandlingsförfarande vid A- och B-tjänster

Kollektivtrafik på vatten är en B-tjänst vilket betyder att den upphandlande enheten kan använda förenklat förfarande eller urvalsförfarande²³. Förenklat förfarande innebär att alla aktörer får delta. De deltagande aktörerna ska lämna anbud och upphandlande enhet får dessutom förhandla med en eller flera aktörer²⁴. En stor skillnad mellan förenklat och öppet förfarande är möjligheten att förhandla med anbudsgivarna när förenklat förfarande används.

²⁰ Ny lagstiftning om offentlig upphandling – vad innebär den för dig som leverantör? Upphandlingsmyndigheten, 2017.

²¹ Tröskelvärdet varierar beroende på om LOU eller LUF är tillämplig, statliga myndigheter har även ett lägre tröskelvärde än andra upphandlande myndigheter (såsom kommuner och landsting).

²² Upphandlingsreglerna – en introduktion, Konkurrensverket, 2014.

²³ Direktupphandling är endast tillämpligt vid upphandlingar under 28 procent av tröskelvärdet. Hösten 2016 uppgick det värdet till knappt 535 000 kronor. Konkurrenspräglad dialog får endast användas när det inte går att fastställa en tydlig kravspecifikation.

²⁴ Upphandlingsreglerna – en introduktion, Konkurrensverket, 2014.

Upphandlingsprocessen kommer att utvecklas vidare i samband med att intervjumaterialet presenteras i kapitel 3.

2.2 Ny lagstiftning kring offentlig upphandling

De nya lagarna kring offentlig upphandling härstammar från tre nya EU-direktiv²⁵. De nya lagarna är lag (2016:1145) om offentlig upphandling (nya LOU), lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna (nya LUF) och lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner (LUK). En kort sammanfattning av de större förändringarna följer här.

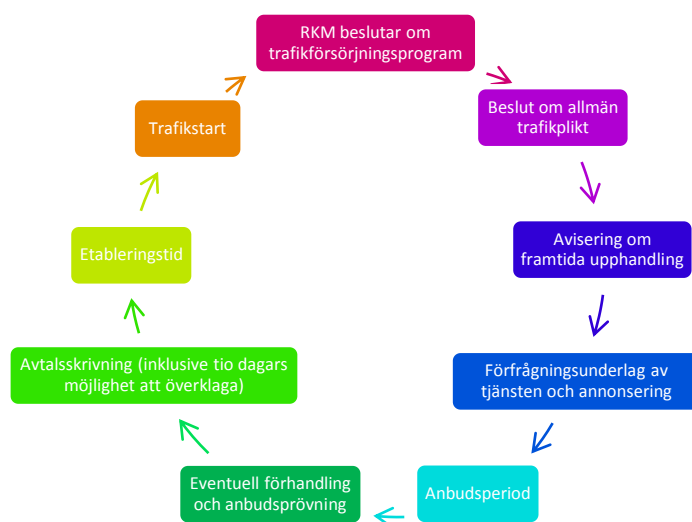
De nya lagarna förväntas leda till större möjligheter att ställa hållbarhetskrav, förenkla för små företag, minska risken för osund konkurrens och öka möjligheten till dialog mellan myndigheter och leverantörer. Några av de större förändringarna i LOU och LUF inkluderar att såväl upphandlingsdokument som anbud ska vara elektroniska, fler tjänster ska annonseras på EU-nivå, annonseringstider förkortas och större möjlighet att ändra i upphandlingsdokumentet efter publicering²⁶. Uppdelningen mellan A- och B-tjänster tas bort, tjänstekoncessioner regleras och därmed måste även koncessionsavtal annonseras.

3. Upphandling av kollektivtrafik ur ett regionalt perspektiv – resultat från intervjuer med RKM

Upphandling av kollektivtrafik sker i cykler. I detta kapitel kommer processen presenteras kopplat till vad som kom fram i intervjuerna med RKM. I figur 3.1 presenteras upphandlingsprocessen.

²⁵EU Direktiv 2014/24/EU (nya klassiska direktivet), EU Direktiv 2014/25/EU (nya försörjningsdirektivet), EU Direktiv 2014/23/EU (koncessionsdirektivet).

²⁶ Ny lagstiftning om offentlig upphandling – vad innebär den för dig som leverantör? Upphandlingsmyndigheten, 2017.



Figur 3.1 Upphandlingsprocess av kollektivtrafik

Upphandlingsprocessen börjar med att RKM beslutar om ett trafikförsörjningsprogram där mål för den regionala kollektivtrafiken fastställs. Utifrån trafikförsörjningsprogrammet beslutar RKM om allmän trafikplikt.

Enligt kollektivtrafiklagen ska samråd ske med motsvarande myndigheter i angränsande län, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer innan ett trafikförsörjningsprogram upprättas²⁷. Tre av regionerna har ett samråd med trafikföretagen i regionen innan de fattar ett beslut om vilken trafik som behöver upphandlas inom ramen för allmän trafikplikt. Stockholms läns landsting använder istället marknadsundersökningar.

I Stockholms läns landsting och Västra Götalandsregionen är det respektive trafiknämnd som fattar beslut om allmän trafikplikt. I Region Blekinge fattar regionstyrelsen beslut om allmän trafikplikt och i Region Östergötland fattar avdelningen för strategisk utveckling beslut om allmän trafikplikt.

Genom samråden kan RKM få en uppfattning om huruvida viss trafik kan bedrivas kommersiellt. Ingen region uppger att de varit med om att ett företag, i samband med samrådet, har uttryckt en intention att driva trafiken kommersiellt. Möjliga anledningar kan vara att det är relativt dyrt att bedriva sjötrafik, att upphandlad trafik i stor utsträckning är subventionerad eller att RKM kräver att trafiken ska vara långsiktigt hållbar och leva upp till vissa krav, vilket kan försvåra möjligheterna att testa att driva linjer kommersiellt.

Allmän trafikplikt ska föreligga på sträckor där det finns ett *allmänt intresse* och där ett företag inte av eget kommersiellt intresse bedriver

²⁷ 2 kap. 9 § lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

trafik. Hur allmänt intresse definieras varierar, Region Blekinge benämner det som öar där det finns åretruntboende utan landförbindelse. Övriga regioner tar hänsyn till tidigare upphandlad trafik, förändringar i res- och boendemönster men också om trafiken har potential att utvecklas.

Den upphandlande myndigheten kan välja mellan olika förfaranden när de upphandlar. Region Blekinge och Region Östergötland använder öppet förfarande, Västra Götalandsregionen använder förenklat förfarande och Stockholms läns landsting använder både öppet och förenklat förfarande²⁸.

Innan anbudsperioden drar igång ska intentionen att upphandla aviseras, ett förfrågningsunderlag om tjänsten ska sammanställas och upphandlingen ska annonseras. Alla regioner aviserar deras intention att upphandla trafik i Visma TendSign. I förfrågningsunderlaget framgår vilka ”skall-krav” och eventuella ”bör-krav” som anbuderna ska förhålla sig till. Förfrågningsunderlaget ska innehålla krav på leverantören (t.ex. ekonomisk, teknisk och yrkesmässig kapacitet), uppdragsbeskrivning eller kravspecifikation, kommersiella villkor (såsom betalnings- och leverensvillkor) och administrativa bestämmelser²⁹. Kraven kan se olika ut och bör kopplas till beslutet om allmän trafikplikt.

När förfrågningsunderlaget offentliggjorts och upphandlingen annonserats inleds anbudsperioden. Stockholms läns landsting uppger att anbudstiden varierar beroende på komplexitet och upphandlingsförfarande. För ett förenklat förfarande kan anbudstiden vara 40 dagar men mer komplexa upphandlingar har en anbudstid på cirka tre månader. Övriga regioner har en anbudstid på mellan två och tre månader.

När anbudstiden gått ut ska anbuderna värderas, det kan göras utifrån två värderingsgrunder. Antingen vinner det anbud som har lägst pris eller det som är mest ekonomiskt fördelaktigt. Används lägst pris får det företag som uppfyller alla ”skall-krav” till lägst pris avtalet. Används mest ekonomiskt fördelaktiga anbud vinner det företag som erbjuder lägst pris efter att alla ”skall-krav” är uppfyllda och eventuella prisavdrag genom uppfyllande av ”bör-krav”. Det ska framgå antingen i annonsen eller i förfrågningsunderlaget vilken värderingsgrund som

²⁸ Enligt upphandlingsreglerna (se avsnitt 2.1) ska kollektivtrafik på vatten upphandlas enligt förenklat eller urvalsförfarande. Möjliga förklaringar till varför flera RKM uppger att de använder öppet förfarande skulle kunna vara att tjänsten varit en kombination av A- och B-tjänster eller att de inte vetat hur de ska kategorisera upphandlingen.

²⁹ Upphandlingsreglerna – en introduktion, Konkurrensverket, 2014.

används och hur en eventuell viktning av kraven kommer att gå till. Såväl Västra Götalandsregionen som Stockholms läns landsting väljer anbud utifrån det mest ekonomiskt fördelaktiga budet, medan Region Blekinge och Region Östergötland tillämpar lägst pris.

Region Blekinge, Region Östergötland och Västra Götalandsregion ger vinnande företag ett års etableringstid, tiden mellan att avtalet skrivs tills dess att trafiken startar. Stockholms läns landsting använder istället en kortare etableringstid, fyra till sex månader, och motiverar det med att kollektivtrafik på vatten kan ha en kortare tid än andra trafikslag då befintligt tonnage används. Samtidigt motiverar Region Blekinge ett års etableringstid med att det ska finnas möjlighet att införskaffa tonnage. Stockholms läns landsting uppger att de delvis använder egna fartyg och att vinnande företag då bara utför tjänsten, något som kan förklara en kortare etableringstid.

Även hur långa avtal som skrivs varierar mellan regionerna. Stockholms läns landsting har avtal på mellan två och tolv år, där nystartade och provlinjer ofta har kortare avtal än pendelbåtlinjerna, Region Blekinge har avtal på mellan sju och åtta år, Västra Götalandsregionen har mellan åtta och tio år och Region Östergötland uppger att det senaste avtalet var på sex år. Avtalen kan även ha möjlighet till optionsförlängning. Västra Götalandsregionen nämner t.ex. att deras senaste avtal skrevs på tio år plus två års option.

Vanliga avtalsformer för kollektivtrafik är netto-, incitaments- och bruttoavtal (kallas även produktionsavtal). I bruttoavtal är trafiken väl definierad. Kraven på t.ex. linjesträckning och tidtabeller är relativt detaljerade och ersättningen för tillhandahållandet av tjänsten är en fast ersättning baserat på kostnaden för den produktion som ingår. Incitament innebär att företaget får en rörlig ersättning och syftar ofta till att öka resandet samt ge trafikföretaget större möjlighet att själva påverka trafiken. Vid nettoavtal får trafikföretaget hela biljettintäkterna och ett bidrag för trafiken³⁰.

I tre av regionerna används produktionsavtal för kollektivtrafik på vatten³¹. Stockholms läns landsting uppger att det skulle kunna bli aktuellt, i framtiden, att använda incitamentsavtal på pendelbåtlinjerna. Region Blekinge använder både nettoavtal och bruttoavtal. Alla regioner uppger att upphandlingarna överstiger tröskelvärdet (strax över 1,9 miljoner kronor)³².

³⁰ Avtalsprocess för fördubblad kollektivtrafik, Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik, 2013.

³¹ Västra Götalandsregionen använder vissa incitamentsinslag men inte i tillräckligt stor utsträckning att det kan kallas incitamentsavtal.

³² Stockholms läns landsting uppger att all deras trafik överstiger förutom några pendelbåtlinjer.

4. Upphandling av kollektivtrafik ur ett företagsperspektiv – resultat från enkätundersökningen

Hittills har upphandling beskrivits ur den upphandlande enhetens perspektiv. Nu är det dags att byta perspektiv och istället beskriva upphandling ur ett företagsperspektiv. Hur ser företagen på sina möjligheter att delta i upphandlingar och vilka eventuella krav försvårar möjligheten att delta i offentlig upphandling?

4.1 En översikt över trafikföretagen

Totalt svarade 25 företag på enkäten³³ av totalt 42 kontaktade företag. I tabell 4.1 presenteras en sammanställning av företagen utifrån region. Den största delen, 88 procent, av företagen var verksamma inom Stockholms läns landsting och Västra Götalandsregionen. De flesta företagen med fler än tio anställda och en omsättning på mer än tio miljoner kronor återfanns i dessa regioner.

Tabell 4.1 Svarande företag

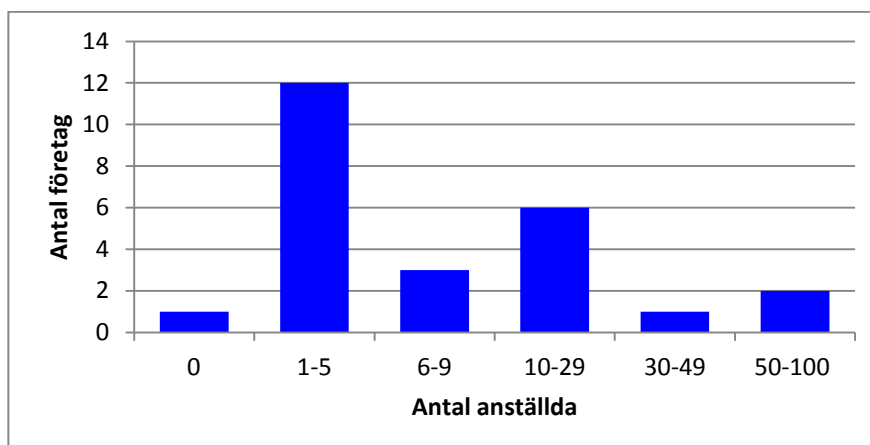
Region	Antal företag	Antal företag som bedriver kommersiell trafik**
Stockholms läns landsting	14	5
Västra Götalandsregionen	8	2
Region Östergötland	3	1
Region Blekinge	1	1
Totalt*	25	7

*Ett företag utför kollektivtrafik i både Stockholms läns landsting och i Region Östergötland. **Ett företag kan bedriva såväl kommersiell som upphandlad trafik.

Då antal svarande företag i två regioner var få, presenteras resterande resultat aggregerat.

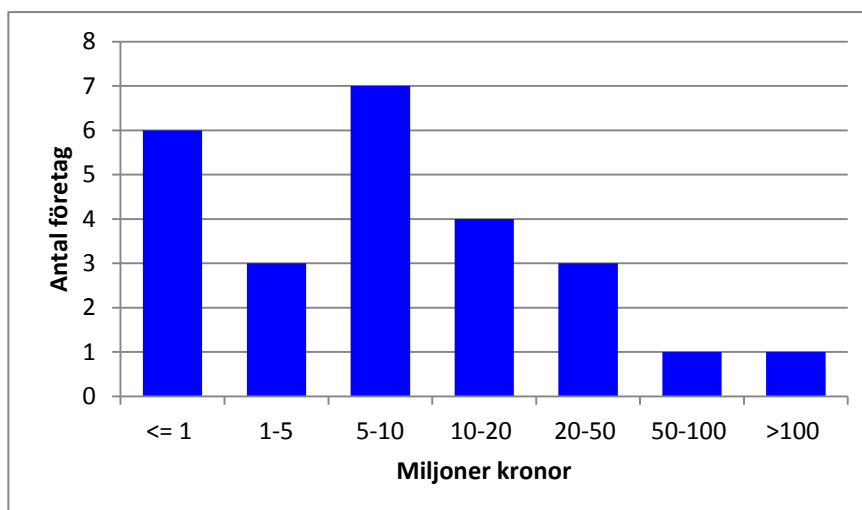
De flesta företag var relativt små, baserat på antal anställda. Knappt hälften hade en till fem anställda men två företag hade 50–100 anställda, se figur 4.1.

³³ En svarsfrekvens på knappt 60 procent.



Figur 4.1 Antal anställda

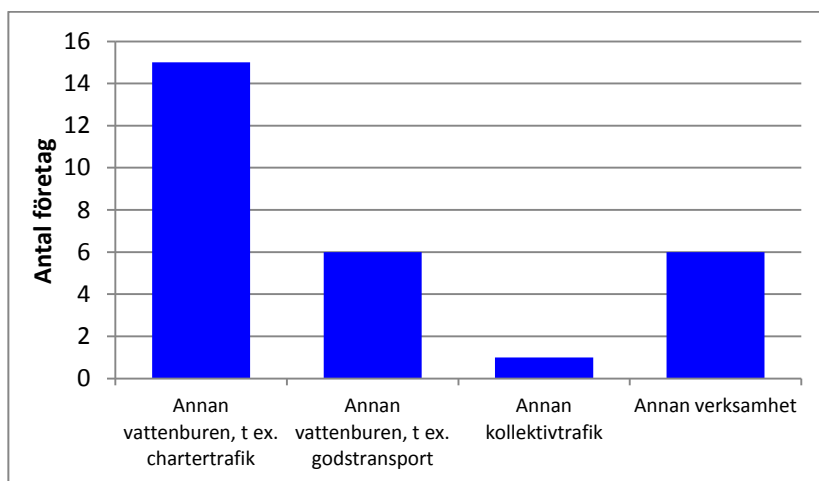
Även sett till omsättning³⁴ var företagen relativt små, 16 företag hade en omsättning på upp till tio miljoner kronor per år varav sex företag omsatte upp till en miljon kronor per år. Se figur 4.2.



Figur 4.2 Omsättning i miljoner kronor för verksamhetsområdet kollektivtrafik på vatten

Utöver kollektivtrafik på vatten hade 19 företag även annan verksamhet. Se figur 4.3. De flesta körde annan vattenburen trafik, t.ex. chartertrafik och godstransport men även andra typer av verksamheter förekom, såsom B&B, konsultverksamhet och sjöräddning.

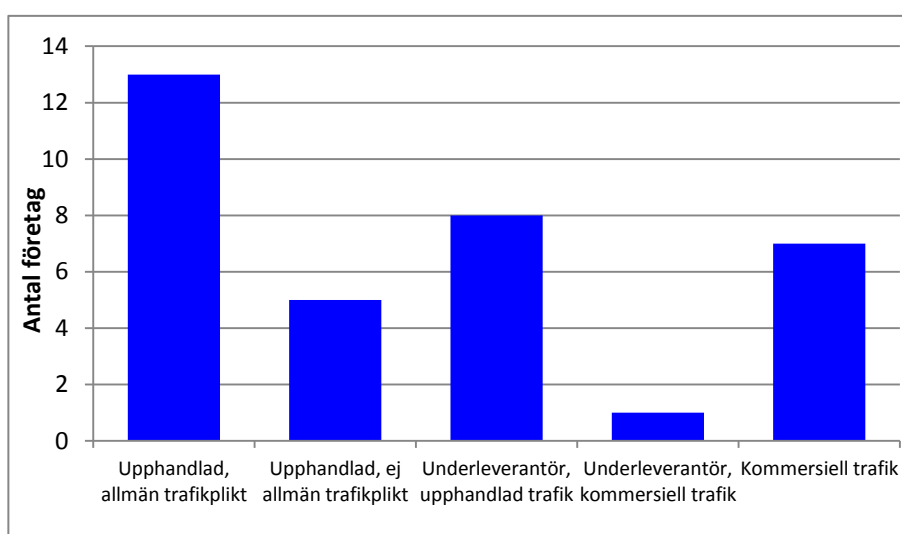
³⁴ Flertalet företag hade även andra verksamhetsområden men omsättningen som presenteras här gäller bara kollektivtrafik på vatten.



Figur 4.3 Övrig verksamhet utöver kollektivtrafik på vatten

4.2 Kommersiell kontra upphandlad kollektivtrafik

Totalt 13 företag uppgav att de körde trafik som en del av den allmänna trafikplikten, fem företag körde upphandlad trafik som inte ingick i den allmänna trafikplikten och åtta företag agerade underleverantör till någon form av upphandlad trafik. Se figur 4.4.



Figur 4.4 På vilket sätt utför ni kollektivtrafik på vatten? (flera svarsalternativ möjliga)

Totalt åtta företag körde kommersiell trafik varav ett företag agerade underleverantör. Tre företag körde bara kommersiell kollektivtrafik varav ett företag agerade underleverantör³⁵. Sex företag kombinerade olika typer av trafik. Fem företag uppger att de inte deltagit i offentlig

³⁵ Dessa företag var verksamma i Stockholms läns landsting och Västra Götalandsregionen.

upphandling men fyra av dessa har varit eller är intresserade av att delta i en offentlig upphandling³⁶.

Totalt bedrev de företag som besvarat enkäten tio linjer kommersiellt. Åtta av dessa linjer trafikerade sträckor utan upphandlad trafik och två linjer trafikerade en sträcka med upphandlad trafik med avgångar utöver den upphandlade trafiken. Till exempel om upphandlad trafik kör klockan 07.00–18.00, kan ett företag köra sträckan kommersiellt klockan 06.00–07.00.

4.3 Företagens syn på deras möjlighet att delta i offentlig upphandling

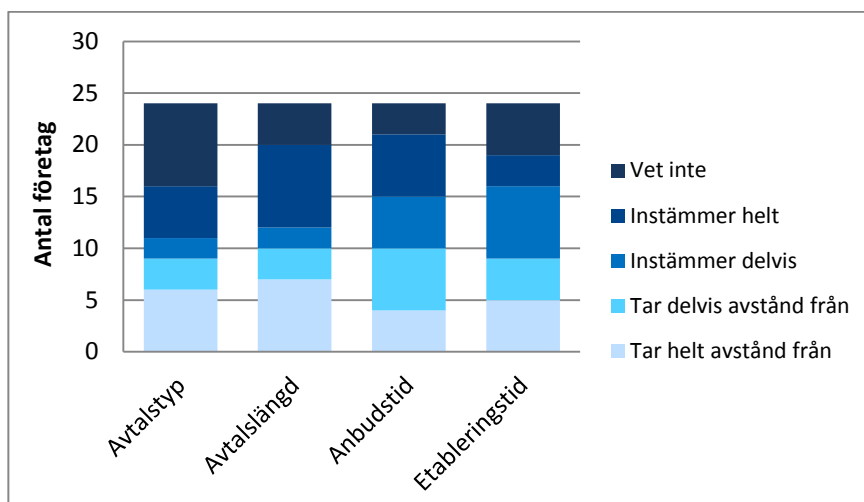
De allra flesta företagen (19 av 25) uppgav att de inhämtar information om upphandlingar av kollektivtrafik på vatten via Visma Opic/Visma TendSign. Fem företag hämtade information från Offentliga upphandlingar och ett företag från eAvrop. Inget företag svarade att de hämtade information via EU:s tidning TED eller de andra alternativen³⁷.

Utifrån upphandlingsprocessen fick företagen ta ställning till om och hur ett antal faktorer påverkar deras möjlighet att delta i offentlig upphandling. Faktorerna var avtalstyp, anbudstid, etableringstid och avtalslängd. Företagen fick även uppge hur ett antal krav påverkade deras deltagande. Hur företagen såg på sina möjligheter att delta och vilka faktorer som påverkade skiljde en del.

Åtta företag svarade att de inte visste om avtalstypen påverkar deltagandet och nio företag tog, helt eller delvis, avstånd från att avtalstypen påverkade deras möjlighet att delta i offentlig upphandling. Se figur 4.5. Tio företag instämde helt eller delvis att avtalslängden påverkar deras deltagande i offentlig upphandling samtidigt instämde lika många företag helt eller delvis att avtalslängden inte påverkade deras deltagande i offentlig upphandling. Utifrån företagens svar gick det inte att urskilja ett mönster för varken anbudstid eller etableringstid.

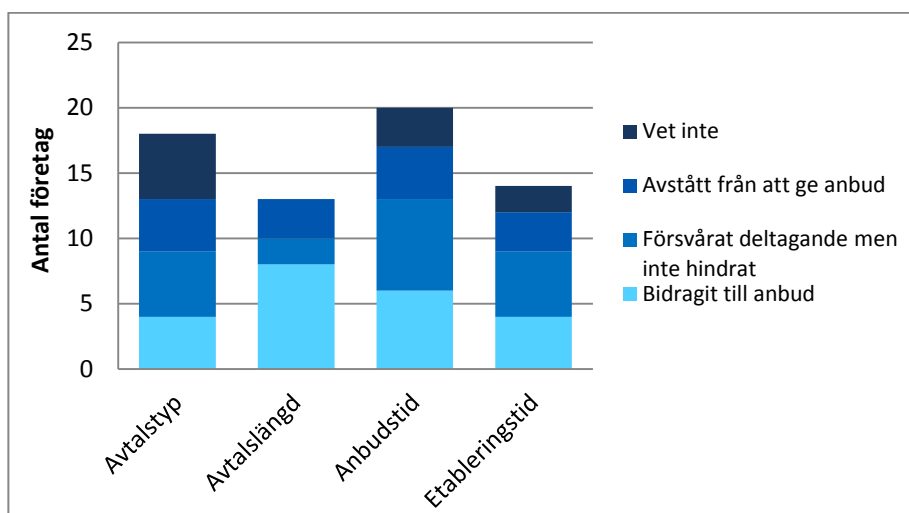
³⁶ Sex företag svarade inte på denna fråga.

³⁷ Mercell, B2bpointer, Licitio, Oreo eller Proff.



Figur 4.5 Påverkar dessa faktorer ert deltagande i offentlig upphandling?³⁸

Företagen fick även uppge på vilket sätt faktorerna påverkat deras deltagande. Se figur 4.6. Det bör poängteras att svarsfrekvensen var lägre på vissa av dessa frågor.



Figur 4.6 På vilket sätt påverkar dessa faktorer ert deltagande i offentligt upphandlande?

Avtalstyp verkar påverka företag på olika sätt då nästan lika många företag svarat att avtalstypen gjort att de avstått, att det försvårat men inte så mycket att de avstått, att det bidragit till anbud och att de inte vet.

Åtta företag ansåg att avtalslängden har bidragit till att de lämnat ett anbud, två företag ansåg att avtalslängden försvårade men inte så

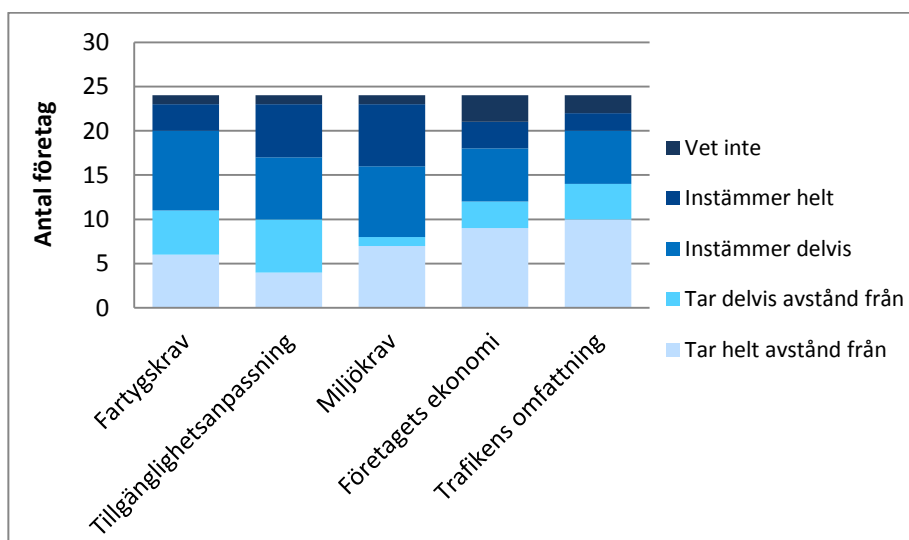
³⁸ Ett företag valde att inte svara på frågor om vilka faktorer som påverkar deltagande vid offentlig upphandling varför antal företag är 24 för dessa frågor.

mycket att det hindrade dem att lämna anbud och tre företag ansåg att avtalslängden påverkade så mycket att de avstod att lämna anbud.

En tredjedel av företagen ansåg av anbudstiden antingen gjorde att de avstod från anbud eller att de inte visste hur det påverkar. En tredjedel ansåg att anbudstiden bidragit till att de lämnat anbud och en tredjedel ansåg att anbudstiden försvårat men inte hindrat deras möjlighet att delta.

Av de som svarade ansåg fyra företag att etableringstiden bidragit till att de lämnat anbud, fem ansåg att etableringstiden försvårat men inte hindrat dem från att lämna anbud och fem hade avstått eller visste inte om etableringstiden påverkade.

Hur eventuella krav i förfrågningsunderlaget påverkar företagens deltagande i offentlig upphandling presenteras i figur 4.7. Fler företag instämde helt eller delvis att fartygskrav, tillgänglighetsanpassning och miljökrav försvårade deras deltagande än företag som inte instämde, helt eller delvis. Miljökrav var det krav flest ansåg påverkade deras möjlighet att delta, 60 procent instämde helt eller delvis att miljökrav försvårade deras möjligheter att delta. Krav på företagets ekonomi och trafikens omfattning tyckte fler företag inte försvårade deltagandet än företag som tyckte att kraven försvårade.



Figur 4.7 Försvårar följande krav ert deltagande i offentlig upphandling?

4.4 Mindre företags möjligheter att delta

I Transportstyrelsens kartläggning av kollektivtrafik på vatten framkom att branschen ansåg att mindre företag hade svårare att delta i offentlig upphandling. För korta etableringstider och överdimensionering av fartyg gör det svårt att få kostnadstäckning för trafiken.

En genomgång av företag med en omsättning på upp till tio miljoner kronor visar att vissa skillnader gentemot alla företag kan urskiljas. Av de mindre företagen svarade 50 procent att de inte visste om avtalstyp påverkade deras möjlighet att delta jämfört med drygt 30 procent av alla företag. Av de mindre företagen svarade knappt 40 procent att de inte visste hur anbudstiden påverkade deras möjligheter att delta i offentlig upphandling jämfört med cirka 15 procent av alla företag. Av de mindre företagen ansåg cirka 75 procent att miljökrav helt eller delvis försvårar deltagande, jämfört med 60 procent.

Vissa faktorer verkar påverka mindre företag i större utsträckning men samtidigt är urvalet relativt litet och för att dra några generella slutsatser skulle det behövas ett större urval.

5. Sammanfattande slutsatser

Kollektivtrafik på vatten är störst i Västra Götalandsregionen och Stockholms läns landsting, mätt i antal verksamma företag, utbudskilometer och avgångar. De större företagen återfanns också i dessa regioner.

Regionernas upphandlingsprocess liknar varandra till stor del. Men det finns några skillnader, t.ex. avtalslängden där Stockholms läns landsting med sina två till tolv år avviker både genom att ha kortast avtalslängd men också störst variation på avtalens längd. Övriga regioner avtalar om kollektivtrafik för perioder mellan sex och tio år. Ett annat exempel är hur lång etableringstid som vinnande företag får, där Stockholms läns landsting har en kortare etableringstid³⁹.

Trafikföretagen såg olika på sina möjligheter att delta i offentlig upphandling och även på vilka faktorer och hur faktorerna påverkade deras möjlighet att delta. Till exempel svarade lika många företag att avtalslängden påverkar deras deltagande som företag som svarade att den inte påverkade. Nästan lika många företag uppgav att avtalstypen hade bidragit till anbud, som att den hade försvårat men inte hindrat ett anbud, som att de hade avstått att lämna anbud, som att de inte visste om avtalstypen påverkat deras möjlighet att delta.

På ett flertal frågor var det flera företag som uppgav att de inte visste om en faktor påverkade deras deltagande i offentlig upphandling. Om det berodde på att de inte förstod frågan eller bristande kunskaper hos den som svarade är svårt att svara på.

³⁹ Stockholms läns landsting uppgav att de till viss del tillhandahöll tonnage, något som skulle kunna förklara att de använder kortare etableringstid.

Mer än hälften av företagen uppgav att miljökrav försvårade deras möjlighet att delta i offentlig upphandling. Att de nya upphandlingsreglerna möjliggör hårdare hållbarhetskrav kan göra det ännu svårare för företag att delta. Samtidigt nämnde en RKM att de ansåg att de inte behövde ställa så många krav då sjöfarten är relativt hårt reglerad ändå.

En möjlig förklaring till att företagen verkar ha väldigt olika syn på deras möjligheter att delta i offentlig upphandling kan vara olika förutsättningar på regionnivå. Andra möjliga orsaker kan vara stordriftsfördelar eller sidosysselsättningar som ger andra ekonomiska förutsättningar för företag. Långa avtalstider och hög subventionsgrad för trafiken kan försvåra marknadstillträdet och försvåra möjligheten för kommersiell trafik att etableras.

5.1 Förslag till fortsatt arbete

Utredningen visar att det fortfarande finns delar av upphandlingsförloppet som bör utredas vidare. Några intressanta frågeställningar kan vara:

- Varför deltar inte intresserade företag i offentlig upphandling?
- Varför svarar flera företag att de inte vet om och på vilket sätt avtalstyp påverkar deras deltagande? Har företag någon möjlighet att påverka avtalstyp? Skulle kortare avtal leda till större andel kommersiell trafik eller färre deltagare i offentlig upphandling?
- Hur påverkar det nya regelverket kollektivtrafik på vatten? Kan det leda till en förändrad process som gynnar fler företag?
- Finns det intresse hos utländska aktörer att delta vid upphandling av kollektivtrafik på vatten?

I övrigt föreslås en trafikslagsövergripande beskrivning av kollektivtrafik. Några intressanta frågeställningar skulle kunna vara:

- Vilka likheter och olikheter finns det vid upphandling av kollektivtrafik mellan trafikslagen?
- Skiljer sig företagens möjligheter att delta i offentlig upphandling mellan trafikslagen?
- Hur definieras *allmänt intresse* för olika trafikslag och vilka förklaringar finns till eventuella skillnader?
- Skiljer sig möjligheterna/förutsättningarna att bedriva kommersiell trafik mellan trafikslagen?

Bilaga 1. Intervjufrågor till RKM

Hej,

2012 fördes viss persontransport på vatten in i lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Sedan dess ansvarar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna även för upphandling av kollektivtrafik på vatten. Transportstyrelsen genomför nu ett uppdrag vars syfte är att undersöka hur upphandling av kollektivtrafik på vatten genomförs i olika län.

Undersökningen görs inom ramen för myndighetens marknadsövervakning, vars syfte är att ur ett konkurrensperspektiv följa och analysera hur transportmarknaderna fungerar. Marknadsövervakningen har dessutom ett fokus på villkor för resenärer och köpare av godstransporter. Uppdraget är inte en del av Transportstyrelsens tillsyn, utan syftar till att uppmärksamma hur de nya reglerna har påverkat marknaden.

Därför ber vi er bidra till uppdraget genom att ställa upp på en telefonintervju mellan den 11 och den 21 oktober. Intervjun beräknas ta 1-2 timmar. Bifogat i detta mejl finns de frågor som intervjun kommer att utgå från. Svara gärna på detta mejl så snart som möjligt med ett par alternativa tider som passar för telefonintervju.

Tack på förhand!

Intervjufrågor

Allmänna frågor

1. Information om den som besvarar frågorna:
 - a. Namn
 - b. Ansvarsområde
2. Hur arbetar ni med kollektivtrafik inom er organisation?
 - a. Hur många har detta ansvarsområde?
 - b. Arbetar dessa personer med samtliga trafikslag?
3. Hur många upphandlade omlopp har ni för kollektivtrafik på vatten i ert län?
4. Vilka företag utför upphandlad kollektivtrafik på vatten i länet?
5. Har ni kunskap om vilka företag som utför kommersiell kollektivtrafik på vatten inom ert län? Om ja, konkurrerar dessa med upphandlad trafik (dvs. kör samma omlopp som upphandlad trafik)?

Allmän trafikplikt

6. Hur beslutar ni vad som omfattas av den allmänna trafikplikten på vatten?
 - a. Hur bestämmer ni vad som ligger i *allmänhetens intresse*?
 - b. Hur tar ni reda på att *ingen trafikentreprenör skulle vara villig att utföra sådan trafik utan ersättning i tillräcklig utsträckning eller på samma villkor*?
 - c. Vilka andra eventuella kriterier använder ni för att besluta om allmän trafikplikt?
 - d. Hur prioriterar ni mellan dessa?

Avtal

7. Vilka typer av avtal har ni med trafikföretag som kör kollektivtrafik på vatten?
8. Varför har ni valt den eller de avtalstyper som ni har för kollektivtrafik på vatten?
9. Hur långa avtalstider har ni med företag som kör kollektivtrafik på vatten?

Upphandlingsförfarande

10. Beskriv förloppet för upphandling av kollektivtrafik på vatten utifrån följande hållpunkter:
 - a. Beslut om allmän trafikplikt
 - b. Avisering i EU:s officiella tidning (TED)
 - c. Utannonsering eller utskick av förfrågningsunderlag
 - d. Sista dag att lämna anbud
 - e. Eventuell förhandlingsperiod
 - f. Avtalsskrivande
 - g. Trafikstart

11. Skiljer sig detta förlopp mellan olika trafikslag?

12. Hur vanligt är det att upphandlingarna av kollektivtrafik på vatten inom ert län ligger över respektive under tröskelvärdet enligt lag (2007:1091) om offentlig upphandling?

13. Vilka upphandlingsförfaranden använder ni er av vid upphandling av kollektivtrafik på vatten?

14. Varför har ni valt dessa upphandlingsförfaranden?

15. Hur prioriterar ni mellan de olika kraven i förfrågningsunderlagen?

Bilaga 2. Webbenkät till trafikföretag

Hej,

Transportstyrelsen genomför nu en undersökning för att utreda hur trafikföretag ser på sina möjligheter att delta i upphandlingar av kollektivtrafik på vatten. Därför ber vi er att svara på denna enkät. **Era svar är värdefulla för oss oavsett om ni har deltagit i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten eller inte.**

Undersökningen görs inom ramen för vår marknadsövervakning, vars syfte är att följa och analysera hur transportmarknaderna fungerar. Undersökningen är därför inte en del av Transportstyrelsens tillsyn.

Enkätsvaren kommer att redovisas på en aggregerad nivå, men vi ser gärna att ni anger ert företagsnamn.

Vi vill gärna ha era svar senast **den 22 november**.

Tack på förhand för att ni vill bidra!

Vänliga hälsningar

Ange gärna namn på företaget du svarar för (frivilligt):*** Utför ni kollektivtrafik på vatten?****Förklaring:**

Kollektivtrafik är persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Observera att även anropsstyrd trafik definieras som kollektivtrafik om den har en tidtabell.

Chartertrafik, rundresor där passagerarna åker tillbaka till samma utgångspunkt och trafik som har annat huvudsakligt syfte med resan än persontransport är inte kollektivtrafik enligt Transportstyrelsens definition.

Ja Nej

*** Inom vilket/vilka områden utför ni kollektivtrafik på vatten?
Flera svarsalternativ är möjliga.**

- Stockholms läns landsting
 Västra Götalandsregionen
 Region Östergötland
 Region Blekinge

Annan (var vänlig specificera)

*** Hur många anställda hade ni under 2015?
Vänligen ange antalet i heltidstjänster.**

- Inga anställda 30-49 anställda
 1-5 anställda 50-100 anställda
 6-9 anställda Över 100 anställda
 10-29 anställda Vet inte

*** Vilken omsättning hade ni inom verksamhetsområdet kollektivtrafik på vatten under 2015?****Förklaring:**

Här definieras omsättning som inkomster från den aktuella verksamheten efter avdrag för eventuella rabatter. Omsättningen ska beräknas exklusive mervärdesskatt och andra indirekta skatter.

- Upp till 1 000 000 kr 20 000 001 - 50 000 000 kr
 1 000 001 - 5 000 000 kr 50 000 001 - 100 000 000 kr
 5 000 001 - 10 000 000 kr Över 100 000 000 kr
 10 000 001 - 20 000 000 kr Vet inte

*** Utför ni någon annan verksamhet än kollektivtrafik på vatten?**

Ja Nej

*** Vilken typ av verksamhet utför ni utöver kollektivtrafik på vatten? ***

- Annan typ av vattenburen persontransport, ex. Chartertrafik
- Annan typ av vattenburen transport, ex. Godstransport
- Kollektivtrafik på land, ex. busstrafik eller spårbunden trafik

Om ni utför någon annan typ av verksamhet, var vänlig specificera.

*** På vilka grunder utför ni kollektivtrafik på vatten? Flera svarsalternativ är möjliga. ***

Förklaring:

Kollektivtrafik kan bedrivas på uppdrag av en offentlig aktör eller helt utifrån kommersiella grunder. En offentlig aktör kan vara en kommun, ett offentligägt bolag eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten i området.

Som underleverantör kan du också bedriva trafik enligt ovanstående.

- På uppdrag av en offentlig aktör, med sådan trafik som ingår i den allmänna trafikplikten
- På uppdrag av en offentlig aktör, med sådan trafik som inte ingår i den allmänna trafikplikten
- Som underleverantör till ett företag/organisation som bedriver trafik på uppdrag av en offentlig aktör
- Som underleverantör till ett företag/ organisation som bedriver trafik på kommersiella grunder
- På eget initiativ utan offentliga medel (kommersiell kollektivtrafik)

*** Vänligen ange hur många av era kommersiella linjer som stämmer in på följande. ***

- | | |
|---|----------------------|
| *Antal linjer där offentligt upphandlad kollektivtrafik på vatten inte kör | <input type="text"/> |
| *Antal utökade linjer jämfört med den upphandlade trafiken, men på samma avgångstid som upphandlad trafik | <input type="text"/> |
| *Antal linjer med utökade avgångstider, men på samma linje där offentligt upphandlad kollektivtrafik kör | <input type="text"/> |
| *Antal utökade linjer jämfört med den upphandlade trafiken och med utökade avgångstider | <input type="text"/> |
| *Antal linjer med samma avgångstider och linjedragning som upphandlad trafik | <input type="text"/> |

*** Har ni lämnat anbud i någon offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten? ***

- Ja Nej

*** Är ni, eller har ni varit, intresserade av att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten? ***

- Ja Nej

*** Var hittar ni information om offentliga upphandlingar av kollektivtrafik på vatten?**

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Visma Opic/ Visma TendSign | <input type="checkbox"/> Licitio |
| <input type="checkbox"/> Offentliga upphandlingar | <input type="checkbox"/> Oreo |
| <input type="checkbox"/> Mercell | <input type="checkbox"/> Proff |
| <input type="checkbox"/> B2bpointer | <input type="checkbox"/> Direkt från TED (EU:s officiella tidning) |
| <input type="checkbox"/> eAvrop | Annan källa, vänligen specificera: |

Nu följer ett antal påståenden och frågor kring:

- Avtalstyp
- Anbudstid
- Etableringstid
- Avtalslängd
- Krav i förfrågningsunderlag

*** Avtalstypen påverkar vår möjlighet att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten.**

Förklaring:
Exempel på avtalstyper är produktionsavtal, nettoavtal, incitamentsavtal och koncessionsavtal.

- Tar helt avstånd ifrån
- Tar delvis avstånd ifrån
- Instämmer delvis
- Instämmer helt
- Vet inte

*** På vilket sätt har avtalstypen påverkat er i ert val om att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten?**

- Avtalstypen har bidragit till att vi har lämnat anbud
- Avtalstypen har bidragit till att vi avstått från att lämna anbud
- Avtalstypen har försvårat vårt deltagande, men inte så att vi avstått från att lämna anbud
- Vet inte

Övriga kommentarer:

*** Anbudstiden påverkar vår möjlighet att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten.**

Förklaring:
Anbudstiden definieras här som tiden mellan att förfrågningsunderlaget blir offentligt och sista dagen för anbudsinslämning.

- Tar helt avstånd ifrån
- Tar delvis avstånd ifrån
- Instämmer delvis
- Instämmer helt
- Vet inte

*** På vilket sätt har anbudstiden påverkat er i ert val om att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten?**

- Anbudstiden har bidragit till att vi lämnat anbud
- Anbudstiden har bidragit till att vi avstått från att lämna anbud
- Anbudstiden har försvårat vårt deltagande, men inte så att vi avstått från att lämna anbud
- Vet inte

Övriga kommentarer:

*** Etableringstiden påverkar vår möjlighet att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten.**

Förklaring:

Etableringstiden definieras här som tiden från dess att avtal har skrivits till planerad trafikstart.

- Tar helt avstånd ifrån
- Tar delvis avstånd ifrån
- Instämmer delvis
- Instämmer helt
- Vet inte

*** På vilket sätt har etableringstiden påverkat er i ert val om att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten?**

- Etableringstiden har bidragit till att vi lämnat anbud
- Etableringstiden har bidragit till att vi avstått från att lämna anbud
- Etableringstiden har försvårat vårt deltagande, men inte så att vi avstått från att lämna anbud
- Vet inte

Övriga kommentarer:

*** Avtalslängden påverkar vår möjlighet att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten.**

Förklaring:

Avtalslängden definieras här som längden på avtalet exklusive eventuella optionsår.

- Tar helt avstånd ifrån
- Tar delvis avstånd ifrån
- Instämmer delvis
- Instämmer helt
- Vet inte

*** På vilket sätt har avtalslängden påverkat er i ert val om att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten?**

- Avtalslängden har bidragit till att vi lämnat anbud
- Avtalslängden har bidragit till att vi avstått från att lämna anbud
- Avtalslängden har försvårat vårt deltagande, men inte så att vi avstått från att lämna anbud
- Vet inte

Övriga kommentarer:

*** Ta ställning till om följande kategorier av krav i förfrågningsunderlaget har försvårat er möjlighet att delta i offentlig upphandling av kollektivtrafik på vatten.**

	Tar helt avstånd ifrån	Tar delvis avstånd ifrån	Instämmer delvis	Instämmer helt	Vet inte
*Krav på fartyget och dess tekniska utrustning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
*Krav på tillgänglighetsanpassning för personer med funktionshinder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
*Miljökrav	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
*Krav på företagets ekonomiska förutsättningar och yrkesmässiga kapacitet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
*Krav på trafikens omfattning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Annat krav eller kategori av krav (var vänlig specificera)

Finns det något ni vill tillägga?



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503