

AB Östgötatrafiken
Box 1550
581 15 Linköping

AB Östgötatrafikens avtal med Svensk Biogas i Linköping AB om leverans av biogasbränsle till kollektivtrafiken i Östergötlands län

BESLUT

AB Östgötatrafiken har brutit mot lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) genom att direkttilldela Svensk Biogas i Linköping AB ett kontrakt avseende leverans av biogasbränsle utan föregående upphandling i konkurrens enligt de förfaranden som föreskrivs i LUF.

ÄRENDET

Bakgrund

Konkurrensverket har inlett en granskning av AB Östgötatrafikens (Östgötatrafiken) avtal med Svensk Biogas i Linköping AB (Svensk Biogas) om leverans av biogasbränsle till kollektivtrafiken i Östergötlands län fram till år 2024. Östgötatrafiken ägs av Östergötlands läns landsting och de 13 kommuner som ingår i länet. Svensk Biogas är ett helägt dotterbolag till Tekniska Verken i Linköping AB, som i sin helhet ägs av Linköpings kommun.

I ett gemensamt pressmeddelande från Svensk Biogas och Östgötatrafiken den 23 juni 2009 anges bl.a. följande. Parterna har tecknat ett avtal om leverans av biogas till länets kollektivtrafik. Avtalet gäller under åren 2011-2024 och värderas till cirka 1,5 miljarder kronor. Avtalet är en storaffär för Svensk Biogas, som nästan kommer att tredubbla sin verksamhet inom de närmaste åren. Svensk Biogas kommer att investera cirka 120 miljoner kronor i produktion och distributionsanläggningar under åren 2009-2011. Köpare av den avtalade gasen är Östgötatrafikens trafikentreprenörer. För Östgötatrafiken innebär det nya avtalet att leverans av förnyelsebara drivmedel är garanterade till ungefär hälften av kollektivtrafikens fordon.

Adress 103 85 Stockholm
Besöksadress Torsgatan 11
Telefon 08-700 16 00
Fax 08-24 55 43
konkurrensverket@kkv.se

Av "Avtal om försörjning av fordonsgas", undertecknat av Svensk Biogas och Östgötatrafiken den 15 juni 2009, framgår bl.a. följande. Parternas avsikt är att reglera förhållandet mellan bolagen såvitt avser försörjning av fordonsgas i Norrköping, Linköping och Motala, i syfte att skapa och utveckla ett långsiktigt samarbete för att förse den kollektiva busstrafiken i Östergötland med det mest miljöriktiga fordonsgasbränslet. Östgötatrafiken kommer att överlåta avtalet i helhet eller i delar till sin/sina trafikentreprenörer som köper fordonsgasbränsle enligt avtalet för respektive verksamhet. Avtalet gäller under perioden den 1 april 2009 – den 31 mars 2024. Har avtalet inte sagts upp skriftligen senast den 31 mars 2022, förlängs det med fem år i taget med samma tvååriga uppsägningstid. Under avtalets giltighetstid åtar sig Svensk Biogas att leverera gasen till Östgötatrafiken eller dess underentreprenörer i minst vissa närmare angivna volymer. Östgötatrafiken ska inköpa hela sitt behov av fordonsgasbränsle från Svensk Biogas och garanterar en minsta årlig inköpt volym som, med undantag för åren 2009-2012, överensstämmer med vad Svensk Biogas åtagit sig att leverera. Om åtagandet inte uppfylls av Östgötatrafikens entreprenörer och om Svensk Biogas inte rimligen kunnat sälja den felande mängden till annan köpare, har Svensk Biogas rätt att fakturera Östgötatrafiken motsvarande 75 procent av gällande försäljningspris för resterande volymer upp till överenskommen miniminivå. Avtalet innehåller regleringar om prisangivelser och Östgötatrafiken garanterar det ekonomiska innehållet och den totala ersättningen till Svensk Biogas för leveranser av gas inom avtalet. Leverans av fordonsgasbränsle ska ske från tre närmare angivna platser i Linköping, Norrköping respektive Motala.

Östgötatrafikens yttranden

Konkurrensverket har berett Östgötatrafiken tillfälle att yttra sig i ärendet. Östgötatrafiken har i yttrande som kom in till Konkurrensverket den 15 september 2009 anfört bl.a. följande.

Östgötatrafiken är trafik huvudman för den lokala och regionala kollektivtrafiken samt länsfärdtjänsten på uppdrag av sina länstrafikansvariga ägare. Kollektivtrafiken tillhandahålls av trafikentreprenörer som upphandlas i konkurrens.

Avtalet mellan Östgötatrafiken och Svensk Biogas reglerar villkoren för leverans av biogasbränsle från Svensk Biogas till trafikentreprenörer som, efter genomförda upphandlingar, kommer att tillhandahålla trafiken på Östgötatrafikens uppdrag. Efter genomförda upphandlingar kommer avtalet att överlåtas till de entreprenörer som tilldelats kontrakt att tillhandahålla trafiken. Avtalet säkrar konkurrensneutralitet och likabehandling av anbudsgivarna i de kommande trafikupphandlingarna, där samtliga anbudsgivare kommer att ha samma pris och leveransvillkor för biogasbränsle att basera sina anbud på.

För att det ska vara fråga om ett kontrakt måste kontraktet innefatta ersättning i någon form som motprestation från den upphandlande enheten till en leverantör för att denne utför byggentreprenader, levererar varor eller tillhandahåller tjänster till enheten. Om ersättningen istället utgår från tredje man och om leverantörer dessutom tar en kommersiell risk i så motto att omfattningen av ersättningen beror på tredje mans användning av det som leverantören tillhandahåller föreligger som regel en koncession. Av 1 kap. 11 § LUF framgår att byggkoncessioner och tjänstekoncessioner inte omfattas av LUF:s tillämpningsområde. Även om Östgötatrafiken har gjort vissa åtaganden som innebär att Svensk Biogas kommersiella risk begränsas enligt avtalet (Östgötatrafiken borgar för det ekonomiska innehållet i avtalet vad avser ersättningen till trafikentreprenörerna och åtar sig att, med vissa begränsningar, ersätta Svensk Biogas för mellanskillnaden för det fall entreprenörerna inte köper en viss avtalad minimivolym) kommer någon ersättning inte att utgå från Östgötatrafiken till Svensk Biogas för leveranser av biogas. Östgötatrafiken har varken rättighet eller skyldighet att köpa biogas enligt avtalet. Sådan ersättning kommer istället att utgå från entreprenörerna som köper biogasen. Enligt Östgötatrafikens uppfattning utgör därför avtalet inte ett kontrakt med ekonomiska villkor som omfattas av LUF.

Biogas framställs bl.a. från lantbruksgödsel och annat organiskt avfall som bryts ned i en syrefri miljö, s k rötning. Genom rötningens processen bildas metan och koldioxid efter uppvärmning. För att biogasen ska kunna användas som fordonsbränsle måste koldioxiden separeras i en uppgraderingsanläggning. Processen ger en slutprodukt med en metanhalt om cirka 97 procent som kan användas som fordonsbränsle. Det finns ingen nationell ledning i Sverige genom vilken biogas kan transporteras. Biogas transporteras istället i regel genom lokala distributionsledningar från produktionsanläggning till försäljningsställe eller slutkund. Med hänsyn till de stora volymer som avtalet omfattar är transport med tankbil inte ett långsiktigt realistiskt alternativ. Som framgår av avtalet ska Svensk Biogas leverera minst 3,9 miljoner normalkubikmeter (Nm³) biogas bara under år 2009. Volymer ska enligt avtalet öka väsentligt under följande år. Enligt Svenska Gasföreningen levererades totalt i Sverige cirka 33,7 miljoner Nm³ biogas som fordonsbränsle under år 2008, d v s volymen som Svensk Biogas ska leverera bara under 2009 motsvarar drygt 10 procent av de totala leveranserna av biogas i Sverige under år 2008. Kostnaden för att anlägga en distributionsanläggning för biogas uppskattas till mellan 3 och 10 miljoner kronor per mil beroende på pumputrustning. Detta begränsar antalet möjliga leverantörer till dem som producerar biogas i Östergötlands län och som således antingen redan innehar eller skulle ha möjlighet att anlägga distributionsanläggningar till Östgötatrafikens trafikdepåer.

I Östergötlands län produceras biogas av Svensk Biogas vid produktionsanläggningar i Linköping och Norrköping och av E.ON Gas Sverige AB vid produktionsanläggningar i Norrköping. Ett år innan avtalet ingicks tillfrågades E.ON angående dess möjligheter och intresse av att leverera biogas till Östgötatrafikens

entreprenörer. E.ON visade dock inget intresse och, såvitt Östgötatrafiken uppfattat det, kan detta bl.a. ha berott på de stora volymer som Östgötatrafiken efterfrågade.

Det är Östgötatrafikens uppfattning att, även om avtalet ska anses utgöra ett kontrakt som omfattas av LUF, det har förelegat tekniska skäl som gjort det nödvändigt att tilldela kontraktet till Svensk Biogas, då endast detta företag förefaller ha haft kapacitet att leverera de volymer som omfattas av avtalet. Under rådande förhållanden är det Östgötatrafikens uppfattning att man så långt som möjligt utnyttjat befintlig konkurrens.

Konkurrensverket har berett Östgötatrafiken tillfälle att yttra sig över ett utkast till beslut i ärendet. Östgötatrafiken har i yttrande som kom in den 9 november 2009 anfört bl.a. följande.

Östgötatrafiken vidhåller sin uppfattning att avtalet inte utgör ett kontrakt med ekonomiska villkor som omfattas av LUF. Det följer av EG-domstolens avgörande i mål C-399/98 *Scala* (punkt 51) att för att det ska vara fråga om kontrakt som omfattas av upphandlingslagstiftningen så förutsätter detta att ersättning i någon form utgår från den upphandlande enheten som motprestation till en leverantör för att denne utför byggentreprenader, levererar varor eller tillhandahåller tjänster till enheten. Även om begreppet ersättning ska tolkas vidsträckt måste enligt EG-domstolens dom i mål C-458/03 *Parking Brixen* (punkt 39), för att ett kontrakt med ekonomiska villkor ska anses föreligga, motprestation utgå från den upphandlande enheten direkt till leverantören. Som framgår av avtalet kommer någon ersättning inte att utgå från Östgötatrafiken till Svensk Biogas för leveranser av biogas och Östgötatrafiken har varken rättighet eller skyldighet att köpa biogas enligt avtalet. Östgötatrafikens åtaganden i förhållande till Svensk Biogas syftar endast till att begränsa Svensk Biogas kommersiella risk eftersom Svensk Biogas, när avtalet ingicks, inte visste till vilka entreprenörer avtalet kommer att överlåtas. Östgötatrafiken hade kunnat avstå från att ingå och istället överlåta till trafikentreprenörerna att själva ordna sin försörjning av fordonsbränsle. Genom avtalet har Östgötatrafiken dock säkrat enhetliga leveransvillkor och ett enhetligt pris för leveranserna till entreprenörerna. Därmed säkerställs konkurrensneutralitet och likabehandling i kommande trafikupphandlingar eftersom anbudsgivarna kommer att ha samma pris och leveransvillkor för biogasbränsle att basera sina anbud på.

Vad gäller förutsättningarna för tilldelning av kontrakt utan föregående annonsering måste hänsyn tas till arten av de varor som ska levereras och marknadens förutsättningar inklusive vilka leverantörer som faktiskt existerar eller kan tänkas etablera sig på marknaden. Biogas är som andra bränslen en insatsvara med högst begränsade möjligheter till differentiering eller förädling. Det finns således ingen anledning vid en upphandling att vid utvärderingen ta hänsyn till andra kriterier än priset. Med hänsyn härtill samt den sannolika kostnaden för distribution ge-

nom någon av de distributionsformer Konkurrensverket anger (vägar, järnvägar och hamnar) måste det stå klart att sådan distribution saknar förankring i kommersiella realiteter. E.ON visade intresse att leverera biogas fram till dess att de efterfrågade volymerna kommunicerades, varvid Östgötatrafiken uppfattat det som att E.ON inte haft leveranskapacitet med hänsyn till dessa volymer. Det förhållandet att E.ON, som en av två producenter av biogasbränsle i Östergötland, under sådana förhållanden inte visat något intresse talar enligt Östgötatrafiken för att förutsättningarna för tilldelning av kontrakt utan föregående annonsering med hänsyn till tekniska skäl föreligger.

SKÄL

Rättsläget

Det har inte framkommit annat än att det förfarande som sedermera utmynnat i det aktuella avtalet mellan Östgötatrafiken och Svensk Biogas har inletts efter den 1 januari 2008. Prövningen i förevarande ärende ska därför ske utifrån bestämmelserna i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF).¹

LUF bygger i allt väsentligt på Europaparlamentet och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. Huvudsyftet med de gemenskapsrättsliga bestämmelserna angående förfarandet vid upphandling är fri rörlighet för varor och tjänster och att området öppnas upp för icke snedvriden konkurrens i alla medlemsländer i Europeiska unionen.² LUF innehåller förfaranderegler som ska tillämpas när upphandlande enheter tilldelar kontrakt med ekonomiska villkor till fristående aktörer. Dessa förfaranderegler kännetecknas av att upphandlingar som huvudregel alltid ska annonseras på visst sätt och att alla leverantörer ska ha rätt att lämna anbud eller att ansöka om att lämna anbud. Likaså ska de grundläggande EG-rättsliga principerna om likabehandling och icke-diskriminering, proportionalitet, transparens samt ömsesidigt erkännande iakttas vid upphandlingar enligt LUF.

I 2 kap. 12 § LUF anges bl.a. följande. Med *offentligt styrda organ* avses sådana bolag som tillgodoser behov i det allmännas intresse, under förutsättning att behovet inte är av industriell eller kommersiell karaktär, och 1) som till största delen är finansierade av staten, en kommun, ett landsting eller en upphandlande myndighet, 2) vars verksamhet står under kontroll av staten, en kommun, ett landsting eller en upphandlande myndighet, eller 3) i vars styrelse eller motsvarande ledningsorgan mer än halva antalet ledamöter är utsedda av staten, en kommun, ett landsting eller en upphandlande myndighet.

¹ Se punkt 1 och 3 till lagens ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.

² Se bl.a. EG-domstolens dom i mål C-26/03 *Stadt Halle*, punkt 44.

Av 2 kap. 20 och 21 §§ LUF framgår att offentligt styrda organ är att betrakta som *upphandlande enheter* enligt denna lag.

I 1 kap. 8 § LUF anges bl.a. följande. En verksamhet omfattas av denna lag om den består av tillhandahållande eller drift av publika nät i form av transporter med järnväg, automatiserade system, spårväg, tunnelbana, buss, trådbuss eller linbana. Ett nät för transporttjänster ska anses finnas om tjänsten tillhandahålls enligt villkor som fastställs av en behörig myndighet och som avser linjesträckning, tillgänglig transportkapacitet, turtäthet och liknande förhållanden.

I 2 kap. 10 § LUF anges följande. Med *kontrakt* avses ett skriftligt avtal med ekonomiska villkor som 1) slutits mellan en eller flera upphandlande enheter och en eller flera leverantörer, 2) avser utförande av byggentreprenad, leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster, och 3) undertecknas av parterna eller signeras av dem med en elektronisk signatur.

I 2 kap. 23 § LUF anges följande. Med *upphandling* avses de åtgärder som vidtas av en upphandlande enhet i syfte att tilldela ett kontrakt eller att ingå ett ramavtal avseende varor, tjänster eller byggentreprenader.

I 2 kap. 24 § LUF anges följande. Med *varukontrakt* avses ett kontrakt som gäller köp, leasing, hyra eller hyrköp av varor under förutsättning att kontraktet inte ska anses utgöra ett byggentreprenadkontrakt enligt 3 § eller ett tjänstekontrakt enligt 19 § andra stycket. Ett kontrakt ska behandlas som ett varukontrakt även om det omfattar monterings- och installationsarbeten avseende varorna, om värdet av arbetena är mindre än värdet av varorna.

Tilldelning av kontrakt utan föregående annonsering är ett undantagsförfarande och får enligt 4 kap. 2 § LUF endast användas vid vissa i lagen angivna situationer, bl.a. om det som ska upphandlas av tekniska skäl kan fullgöras av endast en viss leverantör (p 3), eller om det vid ett annonserat förfarande inte lämnats några anbudsansökningar eller inte lämnats några anbud eller inte lämnats några lämpliga anbud och de ursprungliga villkoren för kontraktet inte ändrats väsentligt (p 1). Motsvarande bestämmelser återfinns i artikel 40.3 a och c i direktiv 2004/17/EG.

Enligt EG-domstolens rättspraxis ska undantag från de regler som avser att säkerställa effektiviteten av de rättigheter som ges i EG-fördraget på upphandlingsområdet tolkas restriktivt, och det är den som åberopar dessa undantagsbestämmelser som har bevisbördan för att det verkligen föreligger sådana särskilda omständigheter som motiverar att undantag görs.³ För att få tilldela kontrakt utan föregående annonsering är det inte tillräckligt att det kan styrkas att den leverantör

³ Se bl.a. mål 199/85 *Kommissionen mot Italien* punkt 14, C-385/02 *Kommissionen mot Italien*, punkt 19 och C-394/02 *Kommissionen mot Grekland*, punkt 33.

som direkttilldelats kontraktet har den mest effektiva förmågan eller kapaciteten att leverera det som kontraktet avser, utan det krävs att det styrks att endast denna leverantör över huvud taget har förmåga och kapacitet att leverera det som efterfrågas.⁴ Endast den omständigheten att arbeten påstås vara komplicerade och vanskliga räcker inte heller för att visa att arbetet uteslutande kan anförtros en enda entreprenör. Detta gäller särskilt när arbetena delats upp i flera delar och genomförs under ett stort antal år.⁵

Bedömning

Det står klart att Östgötatrafiken enligt 2 kap. 12 § jämfört med 2 kap. 20 och 21 §§ LUF är att betrakta som en upphandlande enhet. Vidare är det klarlagt att avtalet mellan Östgötatrafiken och Svensk biogas reglerar leverans av biogasbränsle till en sådan verksamhet som enligt 1 kap. 8 § LUF omfattas av lagens tillämpningsområde.

Östgötatrafiken har i första hand gjort gällande att det aktuella avtalet med Svensk Biogas inte utgör ett kontrakt med ekonomiska villkor enligt 2 kap. 10 § LUF. I denna del bedömer Konkurrensverket, med beaktande av de långtgående leverans- respektive betalningsåtaganden som parterna har gjort, att avtalet uppenbarligen är att betrakta som ett kontrakt med ekonomiska villkor enligt 2 kap. 10 § LUF. Det saknar härvidlag betydelse att Östgötatrafiken kan överlåta hela eller delar av avtalet till tredje man, eftersom Östgötatrafiken enligt avtalet även i dessa situationer garanterar att Svensk Biogas får leverera vissa angivna minimivolymer samt att betalning sker för dessa leveranser. Östgötatrafiken har således det yttersta betalningsansvaret för de rättigheter som enligt avtalet tillkommer Svensk Biogas och ersättning kan också utgå direkt från Östgötatrafiken till Svensk Biogas. EG-domstolens praxis ger inget stöd för uppfattningen att det aktuella avtalet inte skulle utgöra ett kontrakt med ekonomiska villkor i upphandlingsrättslig mening. Östgötatrafikens påstående att avtalet inte utgör ett sådant kontrakt kan således inte godtas.

Värdet av det biogasbränsle som enligt kontraktet ska levereras överstiger det sammanlagda värdet av eventuella monterings- och installationsarbeten samt distributionen av bränslet, varför kontraktet enligt 2 kap. 24 § LUF är att betrakta som ett varukontrakt.

Östgötatrafiken har i andra hand gjort gällande att det i vart fall har förelegat tekniska skäl som gjort det nödvändigt att tilldela kontraktet till Svensk Biogas, då endast detta företag förefaller ha haft förmåga och kapacitet att leverera de volymer som omfattas av avtalet.

⁴ Jfr ordalydelsen i 4 kap. 2 § 3 p LUF samt EG-domstolens domar i mål 199/85 *Kommissionen mot Italien*, punkt 14, C-57/94 *Kommissionen mot Italien*, punkt 24.

⁵ Mål C-385/02 *Kommissionen mot Italien*, punkt 21.

Avseende innebörden av begreppet "tekniska skäl" finner Konkurrensverket vid en sammantagen bedömning att Östgötatrafikens påstående att det endast finns en leverantör som kan leverera biogasbränsle i den omfattning som krävs i princip får anses innefattas i detta begrepp.⁶

Konkurrensverket övergår här efter till att pröva om Östgötatrafiken har styrkt att Svensk Biogas är den enda leverantör som har kapacitet och förmåga att leverera efterfrågat biogasbränsle. Det relevanta testet vid denna prövning är om det har styrkts att Svensk Biogas är den enda leverantör över huvud taget i EU:s samtliga medlemsländer⁷ som under den kommande avtalstiden om minst 15 år har förmåga och kapacitet att leverera efterfrågat biogasbränsle. Det saknar däremot betydelse att Östgötatrafiken enligt egen uppgift har tillfrågat en annan leverantör i Östergötland om dennes intresse av att leverera biogas, och att denne påstås inte ha visat något sådant intresse. En sådan invändning är nämligen inte att hänföra till tekniska skäl i form av leveranskapacitet, utan är ett påstående om bristande konkurrens eller uteblivet intresse från leverantörer. Direkttilldelning på grund av skäl som hänför sig till bristande konkurrens eller uteblivet intresse från leverantörer kan enligt 4 kap. 2 § p 1 LUF endast vara tillåtet om den upphandlande enheten dessförinnan har genomfört en annonserad upphandling där det inte lämnats några anbudsansökningar, anbud eller lämpliga anbud, vilket inte har skett i förevarande ärende.

I enlighet med vad som redogjorts för tidigare är en direkttilldelning inte tillåten endast för att Östgötatrafiken skulle kunna styrka att Svensk Biogas har den mest effektiva förmågan eller kapaciteten att leverera efterfrågat biogasbränsle, utan det måste styrkas att Svensk Biogas är den enda leverantör över huvud taget som har förmåga och kapacitet att leverera bränslet. Östgötatrafikens påstående att distribution av biogasbränsle från produktionsställen utanför Östergötland skulle sakna förankring i kommersiella realiteter, saknar således betydelse vid denna prövning. Konkurrensverket noterar vidare bl.a. följande. Biogasbränsle måste inte produceras i samma region som den ska användas. Svensk Biogas är inte den enda producenten och leverantören av biogasbränsle i EU:s medlemsländer. Det existerar en infrastruktur i och utanför Östergötland i form av vägar, järnvägar och hamnar. Det är fullt möjligt att använda andra distributionssätt av biogasbränsle än genom rörledningssystem. Det framstår som mer sannolikt att omsättningen och produktionskapaciteten på marknaden för biogas och andra förnyelsebara bränslen kommer att öka än minska under de kommande 15 åren.

⁶ Jfr mål C-385/02 *Kommissionen mot Italien*, punkt 21.

⁷ Enligt beaktandesats 14 till direktiv 2004/17/EG har Europeiska gemenskapen godkänt Världshandelsorganisationens (WTO) avtal om offentlig upphandling, vilket kan innebära att även leverantörer från tredje länder som har undertecknat avtalet ska innefattas vid denna prövning.

Östgötatrafikens påstående att ingen annan leverantör än Svensk Biogas skulle kunna leverera efterfrågat biogasbränsle till de aktuella leveransorterna kan således inte godtas.

Vid dessa förhållanden finner Konkurrensverket att Östgötatrafiken inte har styrkt sitt påstående att endast Svensk Biogas av tekniska skäl kan leverera det efterfrågade biogasbränslet. Genom att tilldela ett varukontrakt till Svensk Biogas utan föregående annonsering trots att villkoren i 4 kap. 2 § LUF inte var uppfyllda har Östgötatrafiken således brutit mot LUF.

Andra leverantörer kan lida skada av att Östgötatrafiken på ett olagligt sätt har utestängt dessa från möjligheten att på lika villkor konkurrera om tilldelningen av kontraktet. Dessutom kan det inte uteslutas att Östgötatrafiken vid en upphandling enligt de förfaranden som föreskrivs i LUF – med tillvaratagande av konkurrensen på marknaden – kan ingå ett för Östgötatrafiken ekonomiskt mer fördelaktigt avtal än vad som nu har skett.

Tillämpning av ett avtal som har tillkommit genom en otillåten direkttilldelning utgör en pågående överträdelse av det upphandlingsrättsliga regelverket så länge avtalet är i kraft. Sådana pågående överträdelser kan ytterst leda till kraftfulla ekonomiska påföljder inom ramen för en fördragsbrottsalan mot Sverige enligt EG-fördraget.⁸ Det enda sättet att undvika risken för en eventuell fördragsbrottsalan är att avtalet med Svensk Biogas sägs upp omgående och Östgötatrafiken istället genomför en upphandling i konkurrens enligt de förfaranden som föreskrivs i LUF.

Detta beslut har fattats av generaldirektören. Föredragande har varit Daniel Johansson.

Dan Sjöblom

Daniel Johansson

Kopia till
Finansdepartementet

Detta beslut publiceras på Konkurrensverkets webbplats

⁸ Jfr mål C-503/04 *Kommissionen mot Tyskland*.