

Redegørelse til Region Sjælland om udbud af batteritog

Baggrund

September 2020 besluttede bestyrelsen i Lokaltog, at der skulle udarbejdes en strategi (materielstrategi) for anskaffelse af nye tog som erstatning for virksomhedens ældste tog. 3. maj 2021 godkendte Region Sjælland, at bakke op om den forelagte materielstrategi, hvor Region Sjælland agter at stille garanti for lån optaget til anskaffelse af 14 nye batteritog indenfor de beskrevne rammer.

7. januar 2022 offentliggjorde Lokaltog et udbud på en kontrakt om indkøb af standard batteritog med henblik på, at togene skulle indsættes på banerne i Region Sjælland ved udgangen af 2025.

Lokaltog udarbejdede, sammen med juridisk bistand ved SIRIUS Advokater og Reimar Legal og teknisk bistand ved KP Consulting, udbudsmateriale og gennemgik tilbuddene. Tre prækvalificerede tilbudsgivere afgav Best And Final Offer (BAFO) 25. oktober 2022. Sammen med den eksterne bistand vurderede Lokaltog, at tilbuddet fra Construcciones y Auxillar de Ferrocarriles S.A (CAF) var det eneste konditionsmæssige tilbud, jf. bilag 1 (*evalueringsrapport rolling stock.pdf*). Samtidig med at en underretning blev sendt til tilbudsgiverne, gik en standstill-periode i gang på 10 dage, som udløb ved døgnets ophør fredag den 25. november 2022. Inden for denne periode klagede Siemens Mobility A/S til Klagenævnet for Udbud. Lokaltog så sig efterfølgende nødsaget til at annullere udbuddet.

Region Sjælland har ønsket en kort redegørelse vedrørende forløbet fra start til udbuddets annulation. Desuden har Region Sjælland ønsket at få at vide, hvilke tiltag Lokaltog sætter i gang i forhold til fremtidige udbud.

Forløb fra udvikling af ny materielstrategi til annulation af udbud

August 2020

Lokaltog gennemfører sammen med Midtjyske Jernbaner en indledende markedsdialog med potentielle leverandører med henblik på at afdække modenhed i markedet indenfor batteri og brint tog. Markedsdialogen danner grundlag for, at Lokaltogs bestyrelse beslutter at igangsætte et arbejde med henblik på udarbejdelse af en materielstrategi for Lokaltog

14. september 2020

Den ny materielstrategi skulle indeholde relevante elementer i forhold til togkøb og tage udgangspunkt i IC2-togenes (Region Sjælland) og Nærumbanetogenes (Region Hovedstaden) fremskredne alder i forhold til deres forventede levetid samt det

forhold, at lejeaftale for de tre lejede Desiro-tog fra Nordjyske Jernbaner ifm. Region Sjællands aftale med Transportministeriet om betjening af strækningen mellem Roskilde og Køge udløber december 2025.

Marts 2021

Lokaltog færdiggør oplæg til proces for realisering af ny materielstrategi omfattende udbud af i alt 18 standard batteritog med tilhørende ladeinfrastruktur, heraf var de 14 batteritog planlagt til banerne i Region Sjælland. Standard betyder, at toget kravspecificeret til den infrastruktur som det skal køre på eks. maks. længde, akseltryk, ladeinfrastruktur og det stilles samtidig som krav at leverandøren skal have solgt indenfor EU i lignende tog konfiguration. Det forudsættes i materielstrategien, at regionerne skal godkende indkøbet i forbindelse med at de skal stille en betinget lånegaranti i forbindelse med finansiering af nye tog.

15. april 2021

15. april 2021 orienteres Movias bestyrelse om Lokaltogs materielstrategi og om at der er planlagt beslutningsprocesser i begge de to regioner.

13. april til 3. maj 2021

Materielstrategien blev behandlet i Region Sjælland i henhold til nedenstående plan:

- 13. april 2021: Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde anbefalede at godkende Lokaltogs materielstrategi.
- 26. april 2021: Forretningsudvalget anbefalede at godkende Lokaltogs materielstrategi.
- 3. maj 2021 godkendte Regionsrådet at:
 - Region Sjælland bakker op om den af Lokaltog forelagte materielstrategi
 - Region Sjælland agter at stille garanti for lån optaget til anskaffelse af 14 nye batteritog indenfor de beskrevne rammer, herunder økonomi, indsættelsestidspunkt og standard tog.

Juni til august 2021 – etablering af projekt- og rådgiverteam

Lokaltog tager kontakt til flere juridiske rådgivere indenfor EU udbudsret og processer, større infrastruktur indkøb og finansiell rådgivning og Sirius Advokater og Reimer Legal blev valgt.

En tilsvarende proces indenfor teknisk rådgivning blev foretaget og KP Consulting blev valgt som teknisk rådgiver.

Foruden ekstern rådgivning blev et intern projektteam nedsat med projektleder, arbejds- og styregrupper med kompetencer fra tidligere togkøb til Lokaltog fra togindkøbet i 2005-2007, sourcing indenfor branchen, togdrift og etablering og drift af ladeinfrastruktur.

September 2021

Som uddybning til Rambøll rapporten (*bilag 2, analyse af nulemissionstog på Lokalbanerne i Region Hovedstaden og Region Sjælland*) blev KP Consulting bedt om udarbejdelse af notat om markedssituationen i Europa/EU. At notatet undervejs blev

målrettet forhold i Tyskland skyldtes, at der kun på det tyske marked kørte* emissionsfrie tog i det standardformat, som Lokaltog havde behov for i Danmark (se *uddrag fra rapporten herunder*) og dermed input til det videre arbejde med fastlæggelse af krav specifikationer indenfor standard tog.

**det var alene testtog på daværende tidspunkt som var i drift i Tyskland*

Der er reelt kun ordret tre forskellige Batteritog, der kan konkurrere i udbud for tog med max 47 meter længde

Produkt	Længde	Antal solgt i Tyskland	Antal døre	Indstigning	Gulvhøjde	Effekt	Kapacitet	Hastighed el/batteri	Vedligehold interval 1	Vedligehold Interval 2	Rækkevidde på batteri
Stadler Akku Flirt	45,7 m	55	2x1.300 mm	550 mm	600 mm	1.000 kW	120 siddende 1 PRM toilet 12 cykler 2 kørestole 131 stående	160/140 km/t	28.000 km	56.000 km	80 km
Siemens MIREO B	46,6 m	46	3x1.300 mm	550 mm	610 mm	1.700 kW	120 siddende 1 PRM toilet 9 cykler 2 kørestole	160/140 km/t	43.000 km	86.000 km	80 km
CAF CIVITY	44,8 m (55 m også solgt)	15 (+48 x 55 m) = 63	2x1.300 mm (op til 4)	800 mm (550 mulig)	800 mm (600 mm mulig)	Ukendt	120 siddende 1 PRM toilet 6 cykler 2 kørestole	160/140 km/t	17.500 km	45.000 km	80 km
Alstom Coradia Continental	57 m (3-vogne)	11	4x1.300 mm	550 mm			140-160 siddende	160/160 km/t			80-120 km
Alstom Coradia Stream TBC	56 m (2 vogne)	0 – projekt under udvikling	4x1.400 mm	550 mm	600 mm	1.500 kW 1,1 m/s ² (2250 kW mulig)	166 siddende 1 PRM toilet 18 cykler 2 kørestole	160/140 km/t	90.000 km	180.000 km	150-225 km
Skoda Regio Panter	57,0 m (2 vogne)	0 (men mindst 2 i Tjekkiet)	2x1.500 (op til 4)	550 mm		1.320 kW (som el)	Ca 120 siddende	160/140 km/t	25.000 km	50.000 km	80 km

August – September 2021

Lokaltog havde markedsdialog med togleverandørerne Stadler, Alstom, CAF, Siemens og Hitachi som alle viste interesse, foruden disse var der overordnet dialog med andre europæiske togleverandører, som dog ikke ønskede at gå videre i dialogen. Der var således god interesse for det kommende udbud og dermed forventelig god konkurrence.

Med baggrund i Rambøll rapporten, notatet fra KP Consulting og markedsdialogen omkring teknologi valg (batteri og brint) og konkurrencesituationen samt de udbudsretlige udfordringer ved et EU udbud baseret på flere teknologier besluttede Lokaltog på den baggrund at fravælge brinttog og alene udbyde batteritog.

I perioden blev et fælles udbud for Region Sjælland og Region Hovedstaden ligeledes fravalgt, da markedet på daværende tidspunkt ikke kunne leverer samme togmateriel til de to baner (dog i forskellige længder/konfigurationer) og derfor irrelevant at udbyde i et og samme udbud.

Efterår/vinter 2021

Over efterår/vinter 2021 blev udbudsmateriale, herunder kravspecifikation og mindstekrav udarbejdet (*bilag 3, appendix 2*). Det blev valgt at opsætte en række mindstekrav i udbuddet for at sikre, at passagererne bliver tilgodeset i forhold til niveaufri indstigning i togene, tilgang for kørestole, plads til cykler, overholdelse af køreplaner, toglængde der passer til perroner og infrastrukturen generelt og toghøjde der passer til broer mv.

Januar 2022

7. januar 2022 fremsendte Lokaltog udbudsbekendtgørelsen til EU's publikationskontor, hvorefter bekendtgørelsen den 12. januar 2022 blev offentliggjort på TED. Udbuddet blev gennemført som et udbud med forhandling, hvor interesserede aktører skulle ansøge om prækvalifikation senest den 7. februar 2022.

Antallet af tilbudsgivere blev fastsat til tre for at begrænse antallet af tilbudsgivere til forhandlingsrunderne men samtidig sikre optimal konkurrence. For at blive prækvalificeret skulle ansøgerne leve op til en række egnethedskrav til både økonomisk og finansiell formåen samt teknisk og faglig formåen.

Mindstekravene til økonomisk og finansiell formåen blev fastsat til følgende:

- Ansøger skulle have en "current ratio" > 100 beregnet ved: $(\text{omsætningsaktiver} \times 100) / \text{kortfristet gæld} = \text{current ratio (\%)}$,
- Ansøger skulle have en samlet årlig omsætning på mindst 250 000 000 EUR de seneste 3 regnskabsår, og
- Ansøger skulle have en positiv egenkapital de seneste 3 regnskabsår

Mindstekravene til teknisk og faglig formåen blev fastsat til følgende:

- Ansøger skulle have modtaget ordrer på mindst 10 batteritog eller på mindst 10 batteritog på en perron for elektriske regionaltog baseret på AC eller MS (AC/DC) inden for de seneste 5 år.
- Ansøger skulle have opnået homologering uden begrænsninger eller tidsbegrænsning på mindst ét tog på en perron for elektriske regionaltog baseret på AC eller MS (AC/DC) i overensstemmelse med TSI Loc&Pas 2014 eller senere i et EU/EØS-medlemsland. Derudover skulle ansøgeren påvise, at denne havde implementeret ændringer af TSI-standarder på platformen.
- Ansøger skulle have leveret eller modtaget ordre på vedligeholdelsesydelser til el-tog med batteripakker eller el-tog inden for de seneste 5 år, herunder teknisk support og reservedelsforsyning.

Disse krav blev fastsat for at sikre erfarne leverandører med standard teknologier indenfor Europa/EU med lignende konditioner som Lokaltog kører, såvel driftsmæssigt som lovmæssigt.

7. februar 2022

Lokaltog A/S modtog i alt 3 ansøgninger om prækvalifikation fra Stadler, Siemens Mobility A/S og CAF.

28. februar 2022

Efter en gennemgang af ansøgernes ESPD'er¹ samt referencer, prækvalificerede Lokaltog den 28. februar 2022 alle tre ansøgere og opfordrede de tre til at indlevere indledende tilbud, jf. udbudsbetingelserne. Det var i hele processen Lokaltogs mål at sikre konkurrencen, og have de tre tilbudsgivere med i alle runder.

April til maj 2022

¹ ESPD står for European Single Procurement Document, på dansk det fælles europæiske udbudsdokument, og er en egenerklæring som virksomheder afgiver, når de deltager i offentlige udbud.

INDO 1 – Første forhandlingsrunde

Den 28. april 2022 indgav de tre tilbudsgivere det første indledende tilbud (INDO1).

På de efterfølgende forhandlingsmøder fra den 23.-25. maj 2022 blev tilbuddene drøftet med tilbudsgiverne, herunder i forhold til svage og stærke sider. Derudover blev kontrakten, milestoneplan og forbehold drøftet, mens også risk factors and cost drivers var en del af dagsordenen.

På første forhandlingsmøde gjorde tilbudsgiverne Lokaltog opmærksom på, at nogle af kravene i kravsspecifikationen (Bilag 3, Appendix 2) var uhensigtsmæssigt formuleret. Dette skyldtes bl.a., at det ikke ville være muligt for de tre deltagende tilbudsgivere at opfylde kravene, såfremt de skulle levere et standardtog fra en etableret togplatform. For at kunne købe et standardtog var Lokaltog derfor nødt til at ændre i mindstekrav i forbindelse med upload af det reviderede udbudsmateriale til INDO2.

Lokaltog besluttede derfor bl.a. at ændre i følgende krav:

Bilag 3, Appendix 2, mindstekrav 10:

Den oprindelige ordlyd af mindstekravet var:

"The train set must have an entry height of 550 mm from all external doors, leading directly into a low-floor part of the train."

Kravet blev ændret til:

"The train set must have a TSI PRM compliant entry height corresponding to 550 mm platforms from all external passenger doors, leading directly into a low-floor part of the train"

Som anført ovenfor blev kravet ændret efter INDO1 forhandlingerne, da alle tre leverandører gjorde Lokaltog A/S opmærksom på, at de ville være nødt til at skulle ændre på indgangshøjden på deres standardtog for at kunne leve op til mindstekrav 10 om en indgangshøjde på 550 mm. Lokaltog ønskede imidlertid ikke at modtage et tog, hvis indgangshøjde skulle laves om, da Lokaltog ønskede at købe et standardtog. Kravet blev derfor ændret.

Bilag 3, Appendix 2, mindstekrav 11:

Den oprindelige ordlyd af mindstekravet var:

"The train set must be equipped with a flex area in the low-floor part, which allows capacity for two prams, two wheelchairs and at least 10 bicycles to be included at the same time."

Kravet blev ændret til:

"The train set must be equipped with flex area(s) in the low-floor part, which allows capacity for two prams, two wheelchairs and at least 10 bicycles to be included at the same time."

Lokaltog blev under forhandlingerne opmærksom på, at leverandørerne skulle ændre på flexområdet i deres standardtog for at kunne leve op til mindstekrav 11, da togene som standard havde flere flexområder, og mindstekravet kunne læses sådan, at der kun skulle være et enkelt flexområde i toget. Lokaltog ønskede imidlertid ikke at modtage et tog, hvis flexområder skulle laves om, da Lokaltog ønskede at købe et standardtog. Kravet blev derfor ændret.

Bilag 3, Appendix 2, krav 27:

Den oprindelige ordlyd af mindstekravet var:

"There must be level-free access to the flex area from all entrance doors. Each door section must have an opening of at least 1,300 mm and sliding steps along the entire width of the door. The sliding steps must adjust to the distance automatically and must not commence sliding out until the train has stopped."

Kravet blev ændret til:

"There must be level-free access to flex area(s) from passenger entrance doors. Each door section must have an opening of at least 1,300 mm and sliding steps along the entire width of the door. The sliding steps must adjust to the distance automatically and must not commence sliding out until the train has stopped."

Som med mindstekrav 11 blev Lokaltog under forhandlingerne opmærksom på, at leverandørerne skulle ændre på flexområdet i deres standardtog for at kunne leve op til mindstekrav 27. Lokaltog ønskede imidlertid ikke at modtage et tog, hvis flexområder skulle laves om, da Lokaltog ønskede at købe et standardtog, og kravet blev derfor ændret.

Lokaltog var i forbindelse med ændringerne opmærksom på, at det var forbundet med risiko at ændre i mindstekrav undervejs i udbudsprocessen. Efter en samlet vurdering af de tekniske ændringer, blev det imidlertid vurderet, at Lokaltog ville fortsætte med udbudsprocessen da konkurrencesituationen forblev uændret og der primært var tale om præciseringer.

Juli til august 2022

INDO 2 – Anden forhandlingsrunde

Den 20. juli 2022 modtog Lokaltog andet indledende tilbud (INDO2). På de efterfølgende forhandlingsmøder fra den 15.-17. august 2022 blev tilbuddene drøftet med tilbudsgiverne, herunder i forhold til svage og stærke sider. Derudover blev kontrakten, milestoneplan og forbehold igen drøftet, mens også risk factors and cost drivers var en del af dagsordenen.

På andet forhandlingsmøde blev Lokaltog opmærksom på, at tilbudsgiverne kunne levere et bedre batteri end Lokaltog først havde antaget. Lokaltog besluttede derfor at ændre i Appendix 2, krav 5.

Bilag 3, Appendix 2, krav 5:

Den oprindelige ordlyd af kravet var:

"The range in battery operation must be more than 80 km excl. reserves/emergency capacity of the batteries under all operating conditions, with the maximum permissible load of the train and full acceleration."

Kravet blev ændret til:

"The range in battery operation must be more than 110 km excl. reserves/emergency capacity of the batteries under all operating conditions, with the maximum permissible load of the train and full acceleration."

Samlet set blev det vurderet, at ændringen ikke ville have påvirket potentielle tilbudsgiveres deltagelse i udbuddet, mens det heller ikke ville fordreje konkurrencen

tilbudsgiverne imellem. Lokaltog valgte derfor at foretage ændringen og fortsætte udbudsproceduren.

BAFO – Best And Final Offer

Efter upload af det reviderede udbudsmateriale til brug for det endelige tilbud (BAFO), stillede Siemens Mobility A/S følgende spørgsmål på udbudsportalen, Ethics:

"It is required "unrestricted passenger traffic on Lokaltogs, DSB's and BaneDanmarks infrastructure. The understanding of the clause can be that, e.g.:

- the trains have to be able to operate without restrictions in BaneDanemark infrastructure fitted with CBTC (S-Bahn) ; i.e. the trains have to be fitted with CTBC automatic train protection ; although Appendix 2 states that only ETCS is required.*
- the trains have to be able to operate without restrictions on Lokaltog's infrastructure where the maximum load is defined as 16 tonnes (Nærumbanen) ; i.e. the trains cannot have more than 16 tonnes axle load ; although Appendix 2 allows a 20 tonne axle load*
- the trains have to be able to operate without restrictions on platforms below or higher than TSI allowances according to the 550mm level entrance ; although Appendix 2 clearly defines the entrance level and required allowance for the PRM Ramp.*
- the trains have to be able to operate without restrictions on curves with curve radius in all depots and lines in Denmark ; although in Appendix 2 it is stated that the train shall cope with curves up to 190m radius.*

There are several more examples where we by complying to the specified technical requirements would automatically fall under some sort of restriction (e.g. a speed reduction is also consider a restriction) to passenger traffic. Therefore, could you please confirm that within Appendix 2, the requirements 1 and 3 - 35 have a precedence against requirement 2?"

Da det ikke var ønsket for Lokaltog, at togene skulle kunne køre på bl.a. S-banen, svarede Lokaltog følgende:

"It is not considered a "restriction", cf. requirement 2, if the offered trains comply with requirement 1 and 3-35. Regarding the S-Banen (bullet 1), this is not a part of the scope in this tender."

Årsagen til, at Lokaltog var nødsaget til at ændre kravet var, at det oprindelige krav bl.a. indebar bebyrdende ekstraudstyr og -installering, idet kravet forudsatte, at toget skulle være udrustet med en STM-DK for at kunne køre på den definerede infrastruktur, og at toget skulle indeholde en CBTC-signalenhed for at kunne kommunikere med S-banens signalsystem.

Lokaltog var også i forbindelse med denne ændring opmærksom på, at det var forbundet med risiko at ændre i mindstekravet undervejs i udbudsprocessen. Efter en samlet vurdering af ændringen, blev det imidlertid vurderet, at Lokaltog ville fortsætte med udbudsprocessen, ikke mindst grundet at udbudsmaterialet som helhed ikke henviste til drift på S-banen men alene Lokaltogs egen infrastruktur og fjernbanen v. Banedanmark.

Lokaltog modtog endelige tilbud (BAFO) den 24. oktober 2022.

25. oktober til 10. november

Fra den 25. oktober til den 10. november gennemlæste projektteam og eksterne rådgivere materialet fra de tre tilbudsgivere. Materialet består af 125 siders beskrivelser af hver deres løsning. Tilbudsgivernes løsninger, priser og energiforbrug blev vurderet, og det bliver lavet kontrolberegninger. På den baggrund blev Siemens Mobility A/S og Stadler vurderet som ukonditions-mæssige (se i øvrig bilag 1) i deres tilbud, mens CAF leverede konditions-mæssigt.

Herefter udfærdiger Sirius advokater deres konklusion på udbuddet, og Lokaltog udarbejder indstillingen til godkendelse.

14. november 2022

Den 14. november blev der afholdt bestyrelsesmøde i Lokaltog, hvor bestyrelsen vedtog, at Lokaltog kan underrette tilbudsgiverne om beslutningen vedrørende udbuddet.

Bestyrelsen blev orienteret om, at udbudsresultatet ikke lå indenfor den forudsatte økonomiske business case i Region Sjælland.

For at Lokaltog efter standstill-perioden ville kunne indgå kontrakt med CAF ville det således kræve Region Sjællands en fornyet godkendelse af økonomien og en godkendelse af garantistillelse for lånefinansieringen af toget. Efterfølgende ville godkendelse af lånoptag tillige skulle besluttet ved en ekstraordinær generalforsamling i Lokaltog A/S.

15. november 2022

På mødet i Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde den 15. november redegjorde Lokaltog for udbuddets resultat og at Lokaltog, såfremt regionen godkender økonomi og garantistillelse vil gennemføre indkøb af batteritog fra CAF.

Ved tildeling af ordren til CAF gik der en standstill-periode i gang på 10 dage, som udløb ved døgnets ophør fredag den 25. november 2022. Inden for denne periode kunne tilbudsgiverne indklage afgørelsen til Klagenævnet for Udbud.

21. november 2022

Den 21. November modtog Regionsrådet og Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde brev fra Siemens Mobility A/S (*bilag 4, regions sjælland brev november 21*). Af brevet fremgår, at Siemens Mobility A/S har en række fundamentale indsigelser (se i øvrig bilag 4) mod grundlaget og processen for udbuddet samt tildeling af ordren om kommende batteritog til Region Sjælland.

Samme dag, og på anmodning fra Lokaltog sendte Sirius Advokater, som advokat for Lokaltog, et notat til Lokaltog (*bilag 5, notat.pdf*) med en vurdering af indsigelserne fra Siemens Mobility A/S. Sirius Advokater anførte, at der ikke er hold i de indsigelser som Siemens Mobility A/S fremførte i brevet fra 21. november, se i øvrigt vedlagte brev fra Siemens Mobility A/S (bilag 4) og notatet fra Sirius advokater (bilag 5).

25. november 2022

Den 25. november og inden standstill-periodens udløb klagede Siemens Mobility A/S til Klagenævnet for Udbud. Klagen (*bilag 6, klageskrift 25.11.2022.pdf*) omfatter Lokaltogs udbud vedrørende køb af 14 batteritog med tilhørende optioner. Klagen omfatter i alt 9 påstande, jf. bilag 7. Da klagen blev indgivet inden standstill-periodens udløb, har den automatisk opsættende virkning indtil Klagenævnet for Udbud har truffet afgørelse om, hvorvidt klagen skal tillægges fortsat opsættende virkning under klagesagens behandling.

Ultimo november 2022

Ultimo november efter tæt dialog mellem eksterne rådgivere og Lokaltog anbefaler Sirius Advokater til Lokaltogs ledelse, at det er advokatens vurdering, at Siemens Mobility A/S i sit klageskrift peger på andre forhold end i Siemens' tidligere brev til regionen af 21. november 2022, og at de forhold, Siemens Mobility A/S omtaler i klageskriftet, med overvejende sandsynlighed vil føre til, at Lokaltog vil tabe en klagesag.

I den endelige vurdering fremgår det at Sirius Advokaters vurdering er, at Siemens Mobility A/S vil få helt eller delvist medhold i 6 ud af 9 påstande. 5 af de 6 påstande omhandler ændringer i de tekniske krav/mindstekrav som Lokaltog har foretaget undervejs, jf. ovenfor, og som potentielt kunne have medført flere tilbudsgivere og/eller ændret konkurrencesituation indbyrdes mellem tilbudsgiverne mens en påstand omhandler annullation af udbuddet. De 3 sidste påstande i klagen blev afvist af Sirius Advokater.

1. december 2022

Lokaltog afholdt ekstraordinært bestyrelsesmøde, hvor det eneste punkt på dagsordenen var, at direktionen i Lokaltog A/S anbefalede at annullere udbuddet vedrørende køb af 14 batteritog til banerne i Region Sjælland. Bestyrelsen i Lokaltog besluttede at følge direktionens anbefaling som tager udgangspunkt i advokatens anbefaling af 28. november 2022.

Bestyrelsen besluttede endvidere at Lokaltog skal etablere kvalitetssikringsprocedurer, så der i forbindelse med nye udbud ikke sker fejl af den type som er sket i denne sag.

2. december 2022

Den 2. december orienterede Lokaltog, via Movia, Region Sjælland om, at udbuddet bliver annulleret. Der udsendes i den forbindelse en underretning til de berørte økonomiske aktører, mens bekendtgørelse om annullationen fremsendes til TED (Tenders Electronic Daily), hvilket er udbudsretlige betingelser for at annullere et udbud. Region Sjælland blev orienteret om Lokaltogs pressemeddelelse ca 3 timer inden den blev sendt ud. Lokaltog udsendte efterfølgende en pressemeddelelse der informerer om, at udbuddet af batteritog er annulleret.

Tiltag ved fremtidige udbud

Lokaltog har ved udbuddet af batteritog anvendt ekstern juridisk bistand og teknisk bistand. Lokaltog vil også fremadrettet have behov for at anvende ekstern bistand i

forbindelse med EU-udbud af eksempelvis batteritog.

Lokaltog er i gang med at udarbejde et oplæg vedr. overbygning i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet, som skal kvalitetssikre udbudsmaterialet yderligere inden en publicering af udbud, men efter gennemført markedsdialog. En sådan overbygning kaldes normalt et "governance board".

Det vurderes, at den rigtige fremgangsmåde er, at denne overbygning sikrer en faglig kyndig og uvildig gennemgang af kvaliteten af udbudsmaterialet efter, at dette er færdigbehandlet af Lokaltogs udbudsansvarlige (dvs. både Lokaltogs egne medarbejdere og eksterne eksperter).

Formålet med en uvildig gennemgang af det *færdigt* udarbejdede udbudsmateriale er at minimere fejl og misforståelser vedr. sproglige vendinger, begrænsninger eller manglende begrænsninger som efterfølgende kan give anledning til misforståelser og deraf behov for rettelser i mindstekrav og/eller grundlæggende krav og deraf risiko for klager og/eller annullation som netop var problemstillingen i ovenstående sagsforløb.

Modellen som på nuværende tidspunkt er under udarbejdelse, vil bestå af et internt/eksternt "governance board" som ikke tidligere har deltaget i arbejde for Lokaltog i forbindelse med udbudsmaterialet, men samtidig har de fornødne kompetencer inden for eksempelvis jernbaneinfrastruktur, togoperationer, erfaring med EU-udbud og lignende afhængig af det enkelte EU-udbud.

Formålet med et "governance board" er en uvildig, fagligt kyndig og kritisk gennemgang af udbudsmaterialet som skal sikre, at justeringer og præciseringer efterfølgende i forbindelse med forhandlinger med tilbudsgivere ikke bliver nødvendig. Risikoen for klager på grund af behov for justeringer i mindstekrav*, som det der er sket under togudbuddet af batteritog til Region Sjælland, vurderes dermed at kunne reduceres betydeligt.

Det vurderes, at en sådan kvalitetssikringsmodel vil gøre processen i forbindelse med afvikling af EU-udbud op til 2-3 måneder længere, men omvendt kan det bidrage til en nødvendig kvalitetssikring.

Ovenstående tilgang til fremtidig kvalitetssikring har er i gang med at blive udarbejdet. Foreløbigt har Lokaltog drøftet kvalitetssikringsarbejdet med 2 uafhængige juridiske rådgivere indenfor EU-udbud samt Rambøll, rådgivende ingeniørfirma.

Det planlægges, at et oplæg til en "governance board" model primo 2023 vil skulle præsenteres for Lokaltogs bestyrelse for endelig godkendelse.

Vedlagt bilag som der er henvist til i notatet:

Bilag 1 "Evalueringsrapport Rolling Stock.pdf"

Bilag 2 "Analyse af nulemissionstog på Lokalbanerne i Region Hovedstaden og Region Sjælland"

Bilag 3 "Appendix"

Bilag 4 "Region Sjælland brev nov21.pdf" brev fra Siemens til Regions Sjælland

Bilag 5 "Notat.pdf" Sirius svar på Siemens brev af 21. november 2021

Bilag 6 "Klageskrift (25.11.2022).pdf" Siemens klage til Klagenævnet for Udbud