

## UPPHANDLING FÄRJETRAFIK SVINÖ-MELLANHOLM

Från beredningen inför uppsägning till Åbo hovrätts dom (25.9.2019-24.1.2024)

### A. Inför uppsägningen

- 25.9.2019 E-post W&Co till Infra (Bilaga 1)
- 26.9.2019 Infrans pm gällande konsekvenser av uppsägning (Bilaga 2)
- 11.10.2019 Möte i lagtingets auditorium; frågor och svar (bl.a. gällande ånger-rätten)
- 24.10.2019 E-post W&Co till Infra (Bilaga 3)
- 31.10.2019 E-post Infra till W&Co om medverkan i möte 1.11.2019 (Bilaga 4) samt C:s begäran om att få ta del av e-post från 25.9.2019 (Bilaga 1) och 24.10.2019 (Bilaga 3).
- 1.11.2019 Möte med Infra och representanter för C, HI och Ob. W&Co deltar Infrans PPT-presentation vid mötet (se blad 1 och 15; Bilaga 5) Artikel i ÅT 4.11.2019 med anledning av mötet (Bilaga 6)
- 12.12.2019 Infrans pm (Bilaga 7). Möte Infra, (nya) landskapsregeringen, Conny Nyholm och Dan E Eriksson. W&Co deltar
- 9.1.2020 Infra ges i uppdrag (genom beslut) att försöka förhandla fram en uppsägning av driftsentreprenadavtalet (Bilaga 8)
- 10.1.2020 Möte i Åbo  
W&Co:s mötesanteckningar (Bilaga 9)
- 13.1.2020 Möte Infra, Veronica Thörnroos och Christian Wikström, W&Co deltar. Infra har via två utomstående parter utrett möjlig storlek av utebliven vinst för det aktuella avtalet.
- 15.1.2020 Möte med Veronica Thörnroos, Harry Jansson, Fredrik Karlström, Christian Wikström, Annette Holmberg-Jansson, Bert Häggblom, Torbjörn Eliasson, Annika Hambrudd, Roger Nordlund, Alfons Röblom, Tage Silander, Dan E Eriksson, Niklas Karlman, Yvonne Österlund, Joel Karlsson, Daniel Widman.
- 17.1.2020 W&Co:s pm till Infra inför möte (se sid 1-3; Bilaga 10)  
Infrans pm inför möte (Bilaga 11)  
Möte 17.1.2020 med Veronica Thörnroos, Harry Jansson, Fredrik Karlström, Christian Wikström, Annette Holmberg-Jansson, Simon Holmström, Bert Häggblom, Torbjörn Eliasson, Annika Hambrudd, Roger Nordlund, Alfons Röblom, Tage Silander, Dan E Eriksson, Niklas Karlman, Yvonne Österlund, Conny Nyholm, Joel Karlsson, Daniel Widman.  
Infrans tilläggs pm 17.1.2020 (Bilaga 12)
- 21.1.2020 Landskapsregeringen fattar beslut om uppsägning vid plenum (Bilaga 12a)

### B. Händelser efter uppsägningen fram till Ålands tingsrätts dom

- 25.9.2020 Konsortiet presenterar sitt ersättningskrav vid möte i Åbo; skadestånd pga utebliven vinst och ersättning för uppkomna kostnader (Totalt: 10 547 000 €)
- 10.11.2020 Konsortiet avger ett förlikningsförslag (8 000 000 €)
- 25.11.2020 Konsortiet anhängiggör stämning vid Ålands tingsrätt

- 29.1.2021 Landskapsregeringen svarar på stämningen. Landskapsregeringen anlitar Ernst & Young som sakkunnig för skadeberäkningar
- 16.6.2022 Ålands tingsrätt avkunnar dom

### C. Händelser efter Ålands tingsrätts dom fram till Åbo hovrätts dom

- 27.6.2022 W&Co:s pm till Infra inför möte med landskapsregeringen
- 28.6.2022 (Bilaga 13). W&Co konsulterar Ernst & Young och professor Kari Hoppu gällande förutsättningarna för att ifrågasätta en diskonteringsränta om 1 %.
- 28.6.2022 Möte med Infra och landskapsregeringen; genomgång av pm. W&Co m.fl. deltar.
- 25.8.2022 Landskapsregeringen (genom W&Co) lämnar in besvär till Åbo hovrätt
- 5.9.2022 Konsortiet anför motbesvär
- 7.12.2022 Åbo hovrätt tar initiativ till domstolsledd medling. Förslaget förfaller.
- 5.4.2023 Åbo hovrätt föreslår datum för huvudförhandling i hovrätten 3-13.10.2023. Landskapsregeringen motsätter sig huvudförhandling under den föreslagna perioden. Datum för huvudförhandling fastslås till 9 respektive 14-16.11.2023.
- 20.4.2023 Möte Infra och landskapsregeringen; lägesavstämning samt premiser för eventuella förlikningsdiskussioner. W&Co presentation i PowerPoint (Bilaga 14)
- 15.5.2023 Avtal om medling undertecknas. Den tidigare presidenten för Åbo hovrätt och Högsta domstolen, Timo Esko, utses till medlare. Medlingen omfattas av en sekretessförbindelse.
- 12.6.2023 Medlingssammanträde inleds i Åbo (12-13.6.2023)
- 14.6.2023 Utgående från förhandlingarna ger medlaren ett förslag till förlikningslösning om 9 950 000 euro jämte ränta fr.o.m. 30.6.2023 till dess att betalning sker. Konsortiet godkänner för sin del förslaget.
- 16.6.2023 Landskapsregeringen beslutar att tacka nej till medlarens förslag
- 24.1.2024 Åbo hovrätt avger dom i ärendet
- 25.3.2024 Frist för ansökan om besvärstillstånd och besvär till Högsta domstolen



## Niklas Karlman

---

**Från:** Oscar Lindfors <Oscar.Lindfors@widman.fi>  
**Skickat:** onsdag 25 september 2019 12:13  
**Till:** Niklas Karlman  
**Kopia:** Oscar Lindfors  
**Ämne:** SV: Bild

**Uppföljningsflagga:** Följ upp  
**Flagga:** Slutfört

Hej,

Tack för underlaget. Med hänvisning till vårt samtal sammanfattar jag enligt följande:

- Avtalet innehåller i punkt 16, stycke 4 en kontraktuell rätt för ÅLR att säga upp avtalet för det fall att i) upphandlingsbeslutet upphävs av domstol eller ii) ÅLR inte beviljas medel av Lagtinget för *verksamheten på färjlinjen*. I denna fråga är det delen under ii) som är aktuell.
- Avtalstexten anger att uppsägningsgrunden inträder om medel för verksamheten inte beviljas. Med *verksamheten* får förstås den 180 månader långa driften av färjlinjen.
- Avtalet ger således rätt för ÅLR att säga upp avtalet för det fall att Lagtinget inte beviljar budgetmedel för verksamheten under något av de år som driften är avsedd att fungera. Ett sådant beslut bör kunna fattas av Lagtinget tidigast under år 2021, som underlag för landskapets budget för år 2022.
- Det bör särskilt noteras att avtalet inte friskriver ÅLR från skadestånd i händelse av att avtalet sägs upp med stöd av stycke 4, del ii). Friskrivningen i punkt 16 gäller bara om uppsägning sker på grund av del i), d.v.s. att upphandlingsbeslutet upphävs av domstol.
- En uppsägning av avtalet med stöd av del ii) kommer med all sannolikhet att utgöra en ensidig hävning av avtalet samt medföra skadeståndsskyldighet till betydande belopp för ÅLR.

Efter vår snabba analys är vår slutsats således att avtalet mellan ÅLR och den vinnande anbudsgivaren är bindande, och att ÅLR inte för närvarande har någon giltig uppsägningsgrund på basen av att medel för *verksamheten* inte har beviljats. En uppsägning av avtalet riskerar då att utgöra en ensidig hävning av avtalet, vilket öppnar upp för en betydande risk för skadeståndsskyldighet.

Detta är våra tankar och vår respons med beaktande av det korta varsel som varit i ärendet. Återkom gärna om det finns frågor eller om något behöver förtydligas.

Med vänlig hälsning

Oscar

Oscar Lindfors | Partner  
Widman & Co Attorneys at Law Ltd  
Tel. +358 18 17740 | Mobile +358 40 507 2700  
[oscar.lindfors@widman.fi](mailto:oscar.lindfors@widman.fi)

---

**Från:** Niklas Karlman [mailto:Niklas.Karlman@regeringen.ax]  
**Skickat:** onsdag 25 september 2019 11:12  
**Till:** Oscar Lindfors  
**Ämne:** VB: Bild

Hej!  
Tack för förståelsen,  
Jag tänker så här:

- Inga medel ska beviljas just nu eftersom det är år 2022 som trafiken inleds
- Ifall LR nu säger upp avtalet mht punkt 16 och Lagtinget sedan inför 2022 beviljar medel för trafik på färjlinjen, då har väl uppsägningen inte varit avtalsenlig
- LT borde alltså nu säga att LT inte kommer att bevilja medel för trafik på linjen 2022, vilket de inte kan säga, det är ett annat LT som beslutar om den budgeten

Återkom om du har frågor!

/Niklas

**KONSEKVENSBEDÖMNING AV RESPEKTIVE UTFALL I OMRÖSTNING OM SPÖRSMÅL**  
(Avtal färjetrafik Svinö - Mellanholm)

*Oppositionens kläm: Lagtinget uppmanar landskapsregeringen att omedelbart säga upp avtalet för färjetrafik mellan Svinö och Mellanholm med hänvisning till att lagtinget inte beviljat medel för fjrdagvarande verksamhet.*

**KLÄMMEN GODKÄNNNS**

1. Klämmen är endast en uppmaning till LR och har i sig har ingen rättslig verkan mot tredje man (entreprenören). Det betyder att avtalet fortfarande är bindande.
2. Avtalet kan sägas upp ifall landskapsregeringen inte beviljas medel av lagtinget för verksamheten på färjelinjen (dvs LT inte ger budgetmedel för något av de år 2022-2037 som driften avses utföras).
  - 2a. En uppsägning av avtalet enligt ovan friskriver inte LR från skadestånd.
  - 2b. En uppsägning med hänvisning till klämmens text utgör en ensidig hävning av avtalet, vilket medför skadeståndsskyldighet i miljöbelopp, då kontraktet är på totalt ca 66 Meuro fördelat över åren 2022-2037.
3. Landskapsregeringens trovärdighet som beställare skadas allvarligt inom näringslivet. Att lämna anbud har kostat företagen cirka 200 000-300 000 euro. Detta leder till stora svårigheter att få in anbud framöver, vilket försämrar konkurrensen.
4. Ingen färjetrafik alls till Föglö år 2022?  
Ifall LR säger upp avtalet, kan LT svåriligen i budget 2022 bevilja medel för trafiken. Om verksamheten beviljas medel skulle det kunna innebära att avtalet sagts upp på felaktig grund.

**KLÄMMEN RÖSTAS NED**

1. Avtalet är fortfarande bindande.
2. LR inväntar HFD. Ifall vägplan ej vunnit laga kraft 1.11.2019, eller ifall HFD givit negativt besked före det, har LR enligt avtalet rätt att ångra avtalet. Avtalsenlig ersättning för upplupna kostnader om max 300.000 euro utgår i så fall. Det går inte att ångra avtalet på något annat grund, utan då är det fråga om hävning av avtalet, vilket leder till skadestånd. Det går inte att ångra avtalet innan slutet av vecka 44 om HFD inte före det kommit med ett negativt besked.
3. Ifall avtalet ångras, blir det ingen hybridfärja 2022 och nya beslut krävs.
4. Ifall avtalet fortgår efter 1.11.2019, gäller avtalet till alla delar, och landskapet köper trafik med ett nytt miljövänligare fartyg, med tillräcklig kapacitet att klara ombyggnaden av trafiken i södra skärgården, ett reservfartyg samt drift på linjen i 15 år från 2022.

Bakomliggande fakta som beaktats vid bedömningen:

\* Oberoende av utfallet av klämmen går projektet med Gripöbron, väg och hamn vidare.



## Niklas Karlman

---

**Från:** Daniel Widman <Daniel.Widman@widman.fi>  
**Skickat:** torsdag 24 oktober 2019 16:46  
**Till:** Niklas Karlman  
**Kopia:** Oscar Lindfors  
**Ämne:** Vårt samtal - konfidentiellt

Hej Niklas,

Jag återkommer för klarhets skull till vårt samtal tidigare idag med anledning av vissa frågor och svar som avhandlades på överläggningen med lagtinget den 11 oktober. En av diskussionspunkterna berörde landskapsregeringens möjlighet att säga upp avtalet i stöd av ångerrätten så, att den ersättning entreprenören har rätt till är reglerad och begränsad enligt avtalet. En fråga var huruvida landskapsregeringen när som helst under den angivna perioden, vecka 32-44, har rätt att utnyttja ångerrätten utan andra påföljder än de i avtalet angivna (dvs. utan skadeståndspåföljd för ogrundad uppsägning). Någon meddelade att det givits ett utlåtande om att landskapsregeringen skulle ha en sådan "fri" ångerrätt. Vid sammanträdet meddelade jag som min uppfattning att så inte är fallet, bl.a. med hänvisning till avtalsparternas lojalitetsplikt. På lagtingsledamot Petterssons fråga om jag ansåg att ångerrätten är kopplad till vägplanen svarade jag jakande.

För att ytterligare klargöra vår bedömning och uppfattning i denna fråga kan jag meddela följande. Jag formulerar följande frågeställning:

*Kan landskapsregeringen när som helst under veckorna 32-44 säga upp avtalet med entreprenören utan annan påföljd än den kostnadsersättning som nämns i avtalet, i en situation där Högsta förvaltningsdomstolen ännu inte avgivit sitt beslut i ärendet gällande besvären över den av landskapsregeringen fastställda vägplanen?*

Inledningsvis konstaterar jag, såsom fakta i anslutning till frågeställningen, att vägplanen således per denna dag ännu inte vunnit laga kraft, men att Högsta förvaltningsdomstolen på landskapsregeringens förfrågan meddelat att ett avgörande är att vänta inom vecka 44.

Den aktuella punkten 16 i avtalet (Förtida uppsägning och ångerrätt) anger, som ett undantag till avtalets bundenhet, att beställaren i visst fall har en rätt att säga upp avtalet med omedelbar verkan. I avtalet uttrycks detta som att "avtalstecknande" skett "med ett förbehåll". Detta förbehåll avser uttryckligen omständigheten huruvida vägplanen för västra Föglö (under den aktuella perioden) har vunnit laga kraft eller ej. Såsom jag nämnde vid sammanträdet är uppsägningsrätten således kopplad till vägplanen och dess juridiska status.

För det första kan jag konstatera, att såvida det under den aktuella perioden kan konstateras att vägplanen inte vunnit laga kraft, genom domstolens beslut härom, landskapsregeringen har en omedelbar rätt att säga upp avtalet utan annan konsekvens än ersättningsskyldighet på sätt som angivits i avtalet.

För det andra kan jag konstatera, att vår bedömning likaledes är den, att såvida vägplanen inte vunnit laga kraft under den sista dagen av vecka 44 – av den orsaken att domstolen då ännu inte avkunnat sitt beslut – bör landskapsregeringen ha en motsvarande rätt att säga upp avtalet som angivits i föregående stycke. Såvida denna situation kan bli aktuell har vi som en praktisk rekommendation angivit att landskapsregeringen på förhand kunde tillstålla entreprenören en villkorad uppsägning, som träder i kraft inom den angivna perioden för det fall att domstolen under denna inte kommit med sitt avgörande så, att vägplanen vinner laga kraft.

En tredje situation – och den egentliga frågeställningen – gäller om landskapsregeringen kan utnyttja här aktuell ångerrätt under perioden utan att intill slutet av vecka 44 invänta Högsta förvaltningsdomstolens beslut gällande besvären. Vår bedömning är, att om landskapsregeringen skulle säga upp avtalet före slutet av vecka 44, utan att invänta domstolens avgörande gällande vägplanen, uppkommer en uppenbar risk för att landskapsregeringen bryter mot avtalet i och med att en sådan uppsägning kan anses ha skett utan grund. Detta medför en skadeståndsskyldighet gentemot avtalsparten för den (påvisade) ekonomiska skada som denne lider till följd av

kontraktsbrottet. Skadan utgör – enkelt uttryckt – skillnaden mellan den situation som entreprenören skulle ha befunnit sig om avtalet honorerats och den situation som uppkommer genom avbrottet; kort sagt kommer entreprenören sannolikt att kräva ersättning för utebliven vinst.

Vi anser således att ångerrätten är kopplad till vägplanens status. I en situation där avtalet ingåtts under perioden och där landskapsregeringen (och entreprenören) vet att ett avgörande från domstolen kan vara att vänta inom vecka 44, är vår bedömning att en uppsägning från landskapsregeringen utan att invänta domstolens avgörande i frågan inte är förenlig med avtalet och utgör ett avtalsbrott (för det fall att domstolen sedermera inom perioden fattar beslut som innebär att vägplanen vinner laga kraft). En sådan uppsägning är således förknippad med risk. Vår bedömning baserar sig bl.a. på följande tolkningsgrunder:

- Det anges i avtalstexten att ångerrätten är kopplad till frågan om vägplanen vinner laga kraft eller ej. Således finns det redan enligt avtalstexten en uttryckt avsikt att parterna ska invänta ett sådant besked som avgör denna fråga;
- En uppsägning som sker utan att invänta förestående beslut i frågan om vägplanen kan anses motiverad av *annan orsak* än huruvida vägplanen vunnit laga kraft eller ej. Redan av denna orsak kan en uppsägning utan att invänta ett beslut i vägplansfrågan vara oförenlig med det avtalade förbehållet (ångerrätten).
- Endast genom att avvakta ett eventuellt beslut från domstolen kan parterna med säkerhet veta om det överenskomna förbehållet slår in eller ej;
- I och med att parterna har motiverad orsak att anta att ett avgörande kommer att avgäses inom vecka 44 skulle det därtill stå i strid med avtalsparts lojalitetsplikt att utnyttja en ångerrätt utan att invänta besked i frågan.

I tillägg till det ovan sagda kan det även finnas skäl att utreda vad parternas avsikt har varit med ångerrätten. Om det till yttermera visso visar sig, att parterna vid ingåendet av avtalet även varit av den gemensamma uppfattningen att ångerrätten endast kan utnyttjas om landskapsregeringen först har avvaktat domstolens avgörande intill slutet av perioden är det uppenbart att ett annat utnyttjande av ångerrätten inte är förenlig med avtalet.

Sammantaget är således vår bedömning – utgående från de fakta vi känner till i nuläget – att ett utnyttjande av ångerrätten utan att under den aktuella perioden så långt som möjligt invänta Högsta förvaltningsdomstolens avgörande (såvida det avgäses) innebär ett sådant brott mot avtalet som kan leda till skadeståndspåföljd.

Jag hoppas att det ovan stående klargör vår juridiska bedömning gällande den ovan angivna frågeställningen. För det fall att du har ytterligare frågor svarar jag eller Oscar gärna på dessa.

Med vänlig hälsning  
Daniel

**Daniel Widman** | Senior Partner  
Tel. +358 18 17740 | Mobile +358 40 575 1253  
[daniel.widman@widman.fi](mailto:daniel.widman@widman.fi)

Widman & Co Attorneys at Law Ltd  
Norra Esplanadgatan 1 | P.O. Box 180 | 22 101 Mariehamn, Finland  
[www.widman.fi](http://www.widman.fi)

This e-mail is confidential and may contain legally privileged information. If you are not the intended recipient, please contact the sender and delete the e-mail from your system without producing, distributing or retaining copies thereof. Thank you.



**Niklas Karlman**

---

**Från:** Yvonne Österlund  
**Skickat:** torsdag 31 oktober 2019 14:01  
**Till:** Daniel Widman; Oscar Lindfors  
**Kopia:** Niklas Karlman  
**Ämne:** Sv: Juristutlåtanden

Lysande! Välkommen!

Niklas får återkomma om förmöte när läget klarnat här hos oss också.

//Yvonne

---

**Från:** Daniel Widman <Daniel.Widman@widman.fi>  
**Skickat:** torsdag 31 oktober 2019 13:59  
**Till:** Yvonne Österlund <yvonne.osterlund@regeringen.ax>; Oscar Lindfors <Oscar.Lindfors@widman.fi>  
**Kopia:** Niklas Karlman <Niklas.Karlman@regeringen.ax>  
**Ämne:** SV: Juristutlåtanden

Hej,

Det är okej att dela mailen. Jag kan komma på möte.

Med vänlig hälsning  
Daniel

---

**Från:** Yvonne Österlund [<mailto:yvonne.osterlund@regeringen.ax>]  
**Skickat:** den 31 oktober 2019 13:22  
**Till:** Oscar Lindfors; Daniel Widman  
**Kopia:** Niklas Karlman  
**Ämne:** VB: Juristutlåtanden

Hej Daniel och Oskar!

Regeringen under bildande har kallat oss till möte i morgon fredag kl 9-11 i konferensrum Rödhamn i lagtingsdelen, markplan. Niklas ringer er efter 14, men jag vill redan nu uppmärksamma er på att C begär att "Widmans" deltar på mötet. Är det möjligt för er att delta?

C har även begärt ut bifogade mail. Ser ni några problem med att jag släpper dem till C. Rent formellt torde de vara offentliga handlingar. Om ni har invändningar behöver jag dem så snabbt möjligt.

Mötet i morgon handlar om Västra Föglö och man vill att avdelningen redogör för läget, både det som hänt, nuläge och tidplaner framöver. Vi ska se om vi lyckas få ihop en PP-presentation ännu idag med bakgrundsfakta att inleda med.

Jag har idag haft C på rummet och skrev följande summering till mina kollegor så vet ni lite vad som diskuteras, utöver det ni redan vet.

---

**Från:** Yvonne Österlund  
**Skickat:** torsdag 31 oktober 2019 12:50  
**Till:** Ian Bergström <[ian.bergstrom@regeringen.ax](mailto:ian.bergstrom@regeringen.ax)>; Lennart Nord <[Lennart.Nord@regeringen.ax](mailto:Lennart.Nord@regeringen.ax)>; Niklas Karlman

<Niklas.Karlman@regeringen.ax>

Ämne: Kallade till C

Hej!

C ska ha gruppmöte i morgon kl 9 i Rödhamn. Vi är kallade. Mötet tar 2 timmar enligt uppgift. På diskussioner just med Veronica, Harry och Roger så lät det som både obundna och HI skulle delta.

**C yrkar på att Widmans deltar. Kan du Niklas fixa det?**

Vi har även fått ett uppdrag över vad som ska presenteras och diskuteras. Det kan nog vara bra att vi lägger ihop en PP. Jag klurar på det. Egentligen inget nytt – datum, kostnader, tidplaner, förverkligandetider och skede vi är i på Västra Föglö. Östra Föglö var inte intressant.

Jag fick frågan om synkningen av entreprenaderna och kunde inget annat än att kostantera att om miljötilståndet överklagas har vi troligen inte en hamn tills diftsstart av färjan. Det är dock för tidigt att sia om besvär mot miljötilståndet. Jag sa dock också att vi funderat på den situationen och att vi tror att det kan lösa sig enklare än man först tror i förhandlingar med konsortiet då Finnferris eventuellt kan ha möjlighet att nyttja färjan på annan plats. Jag sa också att vi funderat på möjligheten för annan anbudsgivare att besvara sig när vi omförhandlar avtalet, men att vi ser utsikterna för ett sådant besvär som dåliga, då vi har svårt att se hur en anbudsgivare skulle kunna argumentera i en sådan situation och vinna. De frågade om flytt av färjan till Åva-Osnäs, och jag bekräftade att det är den linjen som här på Åland skulle vara bäst lämpad om inte Föglö är klart. Då skulle vi gå på fossilt bränsle eftersom det skulle vara fråga om en tillfällig lösning, såsom vi ser det idag.

//Yvonne

---

Niklas hör sig sagt av sig och vi ser fram emot att förhoppningsvis få träffa er i morgon igen! Det kan säkert vara bra med en briefing innan kl 9.

Allt gott!

Yvonne



1

## Agenda

- Läget med västra Föglö
- Läget med nya Föglölinjen och elhybridfärjan

### På plats från Infra

Avdelningschef Yvonne Österlund  
Biträdande avdelningschef Niklas Karlman  
Byråchef Lennart Nord  
Projektchef Ian Bergström

### På plats från Advokatbyrån Widman & Co

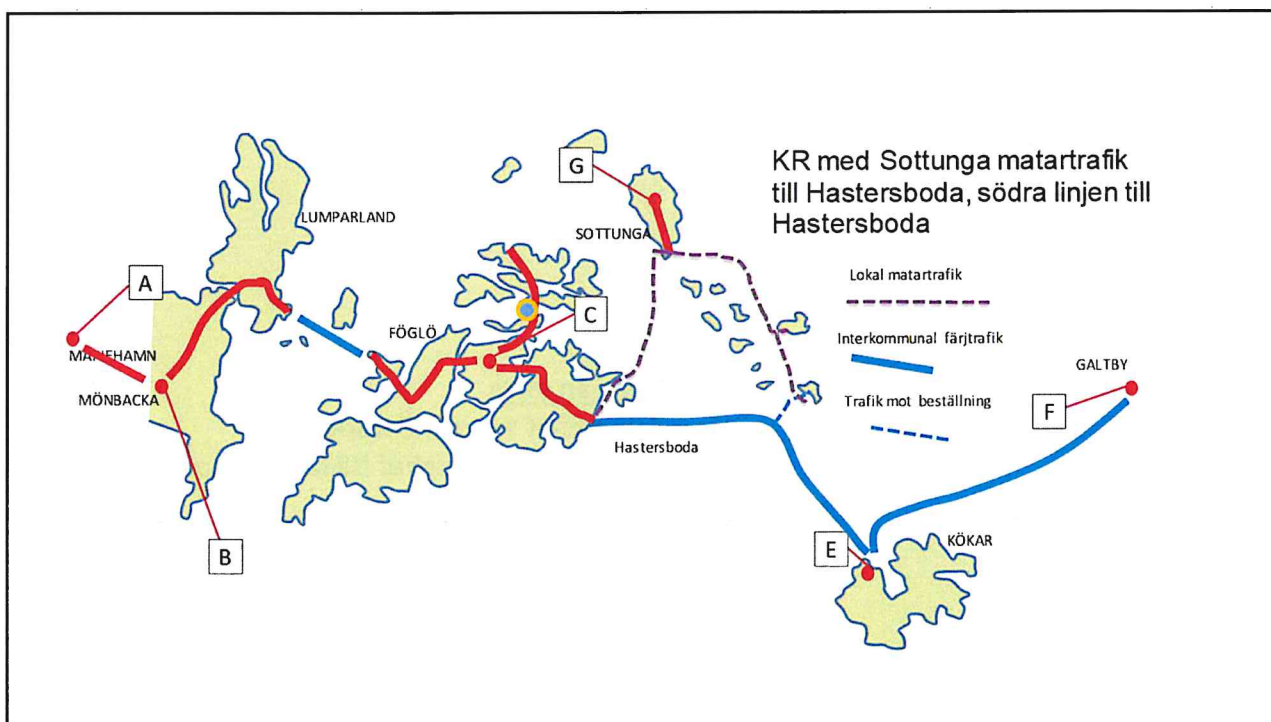
Senior partner Daniel Widman

2

## Västra och östra Föglö

- Under korttruttsprojektet som pågått sedan 2011 är det tre huvudprojekt som klarar förutsättningen om ett lägre nuvärde inom 40 år. Det är utbyggnaden på västra Föglö, utbyggnaden på östra Föglö och Prästösundsbron. Västra och Östra Föglö leder till en sänkning av den beräknade årliga driftskostnaden för det nya trafiksystemet med ca 3 miljoner euro. Efter 14-16 år täcker detta investeringskostnaden.
- I tilläggsbudget 1/2017 ges en investeringsfullmakt för utbyggnaden på Västra och Östra Föglö om 40 miljoner euro
- Fullmakten är startskottet för:
  - Projekteringen av projekt västra och östra Föglö
  - Vägplan för västra och östra Föglö
  - Upphandlingar av entreprenader, både infrastruktur och fartyg

3



4

## Projekt västra Föglö

- Förfrågan publicerades i upphandlingsdatabasen Hilma 11.05.2019
- Den lokala entreprenören Eriksson Bygg Ab vann upphandlingen
- Upphandlingsbeslutet om 26,5 M€ togs 29.8.2019 och omfattar
  - Nytt färjfäste på Mellanholm (norra Gripö)
  - Ny väg över Gripö
  - Ny bro över Spettarhålet
  - Ny väg på Degerö
- Det fastlandsbaserade företaget GRK lämnade också anbud och har besvärat sig mot upphandlingsbeslutet till Marknadsdomstolen

5

## Projekt västra Föglö

- Besvären i Marknadsdomstolen rör huvudsakligen huruvida den finska eller svenska språkdräkten i upphandlingslagen ska vara gällande, då det finns en skillnad mellan ordet "tilikausi" (räkenskapsår) och svenska versionens "verksamhetsår". Detta påverkar hur anbudsgivarnas omsättningskrav ska räknas, och därmed vem som vinner upphandlingen. LR har i sitt utlåtande bestridit besvären till Marknadsdomstolen.
- Vägplanerna har vunnit laga kraft genom HFD:s beslut 31.10.2019
- Miljötillståndsansökan inlämnades 7.5.2019 och behandlas av ÅMHH
- Farledsplanen till hamnen på västra Föglö har varit delgiven och ska fastställas. Notera att det inte behövs en fastställd farled för att trafikera hamnen.

6

## Nuläge – Projekt västra Föglö

### Infrastrukturprojektet

- Upphandling är genomförd - anbudsgivare är antagen
- Anbudsgivare två (GRK) har lämnat besvär - Bemötande mot besväret har lämnats till marknadsdomstolen
- Vägplanerna har vunnit laga kraft
- Miljötillståndsansökan inlämnat till ÅMHM den 7 maj 2019 och behandling pågår - för arbeten som omfattar grundläggningsarbeten i vatten för bron över Spettarhållet, grundläggningsarbetena i vatten för hamnen på Mellanholm, samt muddringsarbetena inom hamnområdet

### Farled till Mellanholm

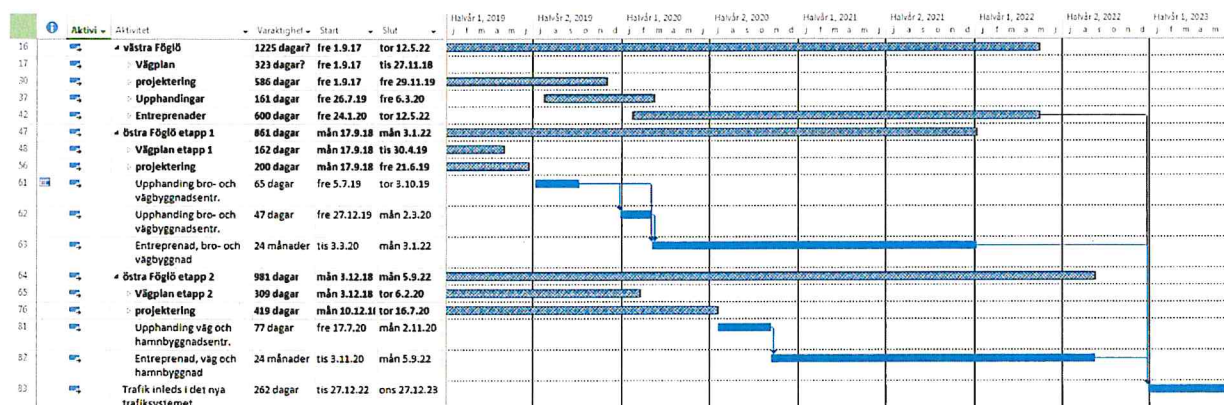
- Farledsplan är delgiven - påminnelser har inkommit, behandling pågår
- Farledsplanen ska fastställas - därefter löper besvärstid på 30 dagar. Omfattar att placera ut 4 st prickar mellan Skötskär och Mellanholm.

### Övriga arbeten

- Farleden i Spettarhållet - behöver förändras både under byggtiden och efter att bron är byggd. Dialog har förts med farledshållaren Trafikledsverket och tillståndsmyndigheten Trafikom. I dialogen måste de förändringar som entreprenören behöver för att genomföra broentreprenaden också beaktas. Det kan finnas behov av att flytta farleden under byggtiden.
- Dialog med Ålands Elandelslag pågår - Den kanalisations som definierats för elförsörjningen till elhybridfärjan har tagits med i upphandlingskedjet av vägbyggnadsentreprenaden. Dialogen behöver fortsätta.

7

## Tidplan för korttruttsutbyggnaden i södra skärgården



8

## Om hamnen inte är klar i tid?

- Eftersom vi behöver invänta Marknadsdomstolens utslag och miljötillstånd så kommer hamnen på Mellanholm i Föglö sannolikt inte att vara klar till våren 2022
- Om detta sker kommer vi att förhandla om med konsortiet bestående av Ansgar Ab och FinFerries. Det går inte att redan nu säga hur en sådan förhandling skulle utfalla, men en senareläggning av avtalet eller trafik på linjen Åva-Osnäs har omnämnts internt.

9

## Agenda

- Läget med västra Föglö
- Läget med nya Föglölinjen och elhybridfärjan

10

## Tonnage

FRIGÅENDE			LINFÄRJOR		
	byggår	ålder		byggår	ålder
Skarven	2009	11	F123 Töftö	1993	27
Viggen	1998	22	F122 Seglinge	1988	32
Alfågeln	1990	30	F121 Simskäla	1985	35
Skiftet	1985	35	F119 Reserv	1983	37
Knipan	1985	35	F116 Embarsund	1981	39
Doppingen	1984	36	F115 Ängösund	1979	41
Gudingen	1980	40	F112 Björkö	1974	46
Ejdern	1978	42			
	15909			13883	
Medelbyggår	1989		Medelbyggår	1983	
Medelålder	31		Medelålder	37	

11

## Tonnage

- Vi behöver en förnygrad flotta. Vi har problem med
  - Säkerhet
  - Kapacitet
  - Tillgänglighet
  - Underhåll
- "Skarven II" projekterades under förra mandatperioden. Kaj Jansson var projektledare. Detaljprojekterad, LNG och batteri, Dual-fuel. Avsikten var att bygga i egen regi och lägga ut på driftsentreprenad. Förfrågningsunderlaget blev klart just innan valet 2015.
- Nytt underlag tas fram under nästa regering. Avtal är tecknat för "Elektra II" i form av totalentreprenad, med reservfärja och driftstid om 15 år.

12



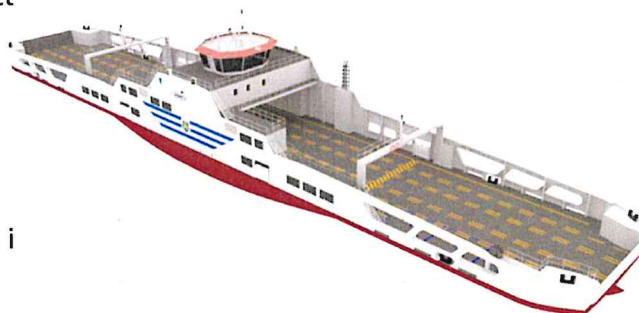
## Nya Föglölinjen

- Förfrågan publicerades i upphandlingsdatabasen Hilma i 2.11.2018
- Fyra anbud inkom. De två bästa anbuden låg mycket nära varandra, vilket borgar för att vi ligger på marknadsmässigt rätt nivå.
- I upphandlingsbeslut 16.8.2019 antogs anbudet från ett konsortium bestående av Ansgar Ab och Finlands färjetrafik Ab (FinFerries) om en totalentreprenad på 4,449 M€/år under 15 år som omfattar:
  - Ny elhybridfärja för 90 bilar
  - Reservfärja
  - Drift på linjen Gripö-Svinö under 15 år, planerat år 2022-2037
- Avtal ingicks 2.9.2019. Ingått avtal är bindande.

13

## Elhybridfärjan och elanslutning

- Elanslutningen i Svinö är klar till 2022.
- Elnätet i Föglö behöver förstärkas för att klara en annan elanvändning t.ex. Hamnen i Hastersboda och fler elbilar. Därför finns detta med i Ålands elandelslags planering.
- I samband med att ledningen till Sottunga renoveras tas elen även i land i Överö, Föglö, och dras därifrån till hamnen.
- Projektet beräknas kosta LR 2-3 miljoner euro och vara färdigställt 2022.



14

## Avbrytande av upphandlingen för Västra Föglö?

- Efter att upphandlingsbeslut är fattat krävs en mycket god motivering till att inte ingå avtal.
- En sådan motivering kunde vara att vi insett att vi gjort ett juridiskt fel och därför förväntar oss att besvären i Marknadsdomstolen bifalls. Frågan har en självstyrelsepolitiskt betydelse.
- Om Marknadsdomstolen bifaller besvären är det anbudsgivare 2 som ska få teckna avtal med oss. Vi vet dock att deras anbud är betydligt högre. Vid ett för högt anbud jämfört det antagna värdet på upphandlingen som angivits i upphandlingsdatabasen Hilma kan en upphandling avbrytas, vilket i så fall kunde bli aktuellt.

15

## Avbrytande av avtal för Föglölinjen?

- Ett ensidigt avbrytande av avtalet utgör ett kontraktsbrott och då kan motparten ha rätt till ersättning. Hur stor ersättningen blir avgörs i förhandling eller genom domstolsprocess. En beräkning av ersättningens storlek utgår normalt från utebliven skälig vinst, upparbetade kostnader och omkostnader. I undantagsfall kan fullföljande av avtal komma i fråga.
- Rörande brytande av entreprenaden på Föglölinjen enligt ovan har avdelningen gjort bedömningen att vi pratar om ersättning i miljoner, då hela avtalet rör sig om drygt 66 miljoner euro. Det kommer dock att vara fråga om förhandling.
- I avtalet rörande Föglölinjen finns en extra klausul om att LR har rätt att bryta avtalet om medel inte ges under något av verksamhetsåren 2022-2037. Avsikten är att vi undviker risken att avtalsparten kräver att avtalet istället fullföljs, och att därmed i stort sätt full ersättning utgår. Det blir istället fråga om en förhandling enligt ovan och ett lägre ersättningskrav. Klausulen är avsedd att minska risken för LR.

16



**Tack för visat intresse!**

17



18

## Korttrutt - Bakgrund

- LR:s meddelande till Lagtinget nr 3, 2010/2011
- Förstudie Korttrutt 2012-2013
  - MKB på systemnivå
  - SKB på systemnivå
- LR:s meddelande till Lagtinget nr 6, 2013/2014
- MKB görs för projekt östra Föglö, projekt västra Föglö och projekt Prästösund åren 2014-2017
- Beslutsunderlag för vFö och öFö från 31.3.2017
- Tilläggsbudget 1/2017 - gå vidare med västra och östra Föglö med en investeringsfullmakt om 40 M€



19

## Projekt västra Föglö



20

## Ångerklausulen i avtalen

Speciellt för de två avtal som ingåtts är den så kallade ångerklausulen, som finns både i avtalet rörande Föglölinjen och avtalet rörande entreprenaden på västra Föglö.

Avdelningens intention, det som avtalsparten uppfattat och även det såsom avdelningen med externt juridiskt stöd också idag läser in i klausulen är att den inte ger en generell ångerrätt eller en rätt att på villkoren i klausulen bryta avtalet innan 1 november 2019. Att bryta avtalet i förtid baserat på denna klausul kan därför ses som en risktagning med osäkert utfall.

På de följande två bilderna ses avtalsskrivningen i de två gällande avtalen.

21

## Ångerklausulen - Föglölinjen

Ur avtalets avsnitt 16 om förtida uppsägning och ångerrätt:

”Beställaren har rätt att säga upp avtalet med omedelbar verkan enligt följande: Entreprenadens förverkligande är, trots undertecknat avtal, beroende av att en vägplan för västra Föglö vinner laga kraft och avtalstecknande sker därför med ett förbehåll. Upphandlande enheten har under veckorna 32-44 en ångerrätt och kan inom den tiden skriftligen meddela att avtalet sägs upp med omedelbar verkan ifall inte vägplanen vunnit laga kraft.”

Om ångerrätten ovan nyttjas utgår ersättning enligt avtalspartens verifierade nedlagda arbete, dock högst till ett belopp om 150 000 euro/månad, vilket i praktiken innebär högst 300 000 euro.

22

## Ångerklausulen – Västra Föglö

Ur upphandlingsföreskriftens kapitel 2.7 om avslutad upphandling, tecknande av avtal och förbehåll:

”Entreprenadens förverkligande är, trots undertecknat avtal, beroende av att vägplanen för västra Föglö vinner laga kraft och avtalstecknande sker därför med ett förbehåll. Upphandlande enheten har under veckorna 39-44 en ångerrätt och kan inom den tiden skriftligen meddela att avtalet sägs upp med omedelbar verkan.”

Om ångerrätten ovan nyttjas utgår ersättning enligt avtalspartens verifierade nedlagda arbete, dock högst till ett belopp om 20 000 euro/kalendervecka, vilket innebär högst 120 000 euro totalt.



# avgörande?

## Axblock ur förslag till åtgärder

Rapporten sammanfattas i ett antal punkter inklusive förslag till åtgärder för framtida katastrofer.

Under rubriken "Allmänt" konstateras att alla involverade parter gjorde sitt yttersta för att uppnå ett gott resultat. Arbetsgruppen förreslår dock tydliga riktlinjer för att ta fram en övergripande omvärldsbevakning och lägesbild.

Man förreslår även att en kartläggning görs över tillbudsstående resurser som görs tillgänglig för berörda myndigheter.

Avtal med externa parter för tillgång till ytterligare resurser ska ses över. Exempelvis kompletteras avtal med Röda korset i Finland.

Gällande kommunikationen till allmänheten utgår arbetsgruppen från att Alands radio vidtar åtgärder för att höja säkerheten för masten i Smedbole samt säkerställer rutiner för utfärdande av varningsmeddelanden.

Vidare förreslås att planer för alternativa informations-

# Centern avvaktar om elhybridfärjan

Centerns lagtingsgrupp mötte i fredags ledningsgruppen för landskapets infrastrukturstyrelse och avdelning samt jurister från advokatbyrå Widman & Co. Man diskuterade juridiken kring en eventuell avbeställning av elhybridfärjan till Föglöträffen.

– Många frågetecken har

klarnat nu, säger Veronika Thörnroos efter mötet. Vill landskapsregeringen häva avtalet om elhybridfärjan får man räkna med att betala skadedånd, säger hon.

– Ingen vill i dagsläget sitta om beloppet. Enligt juristerna handlar det om en ganska komplicerad ekvation där man räknar ut en tilläinkt vinst på 15

år. Det blir ingen enkel eller lätt process. Det krävs omfattande uträkningar – om det blir det vägvalet vi gör.

Inom Centern har man inte beslutat någonting i frågan, säger Veronika Thörnroos.

– Vi håller an tills vidare.

Anna Jakobsson  
anna.jakobsson@landstiftningen.ax  
tel: 26 024

# Åsub: Blygsam åländsk tillväxt

En blygsam åländsk tillväxt i en omgivning präglad av avmattning. Det förutspås i Åsub:s ekonomiska översikt hösten 2019.

Åsub:s ekonomiska översikt är ett underlag för landskapsregeringens budgetarbete. Den publiceras efter att budgetförslaget har offentliggjorts.

I översikten konstateras att den korta finska konjunkturuppgången mattas av. Den drevs till stor del av industrin och

Prognosen är en svagt positiv tillväxt i både det privata näringslivet och den offentliga sektorn.

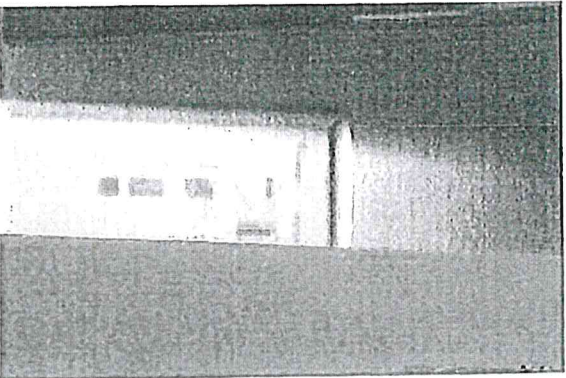
Inflationen beräknas hamna på 1,0 procent. Prisökningen på Åland följer i regel utvecklingen för hela Finland, enligt Åsub.

Den privata konsumtionens tillväxt väntas öka något i år och nästa år. Både den åländska och finländska konsumtionen får en skjuts nästa år när den tillfälliga minskningen av semesterpenningen

slikten går. Åsub även igenom läget inom ett totalt olika branscher. Om passagerarrederierna skriver Åsub bland annat att både politiska beslut och passagerarsiffror har varit positiva för branschen sedan våren. Den svaga kronan påverkar dock negativt.

Hotell- och restaurangbranschen ser ut att ha ett nöjaktigt år jämfört med det allmänna läget, medan handelsbranschen väntas få en omsättningsminskning med 7,3 procent 2019.

Åsub bedömer att ut-







ÖL, 12.12.2019

## PM OM AVTALET FÖR FÄRJETRAFIK PÅ FÖGLÖLINJEN

### BAKGRUND:

Saxat ur regeringsprogram:  
Saxat ur FNU:s betänkande:

*Omförhandla färjeavtalet, avbryt Västra Föglö  
Omförhandla, alternativt säga upp färjeavtalet,  
avbryt Västra Föglö*

### VAR STÅR VI?

- Avtal ingått (2.9.2019) med konsortiet för färjetrafik på föglölinjen åren 2022-2037
  - ny eldriven färja för 90 bilplatser
  - drift i 15 år
  - reservfärja
  - option att köpa färjan för fem miljoner euro när avtalet går ut
  - möjlighet att efter fyra års drift flytta färjan till annan linje
  - färjekonsortiet är skriftligen meddelade om att projektet försenas minst 14 månader, kanske mer, samt att Beställaren avser återkomma mer i detalj kring mitten av december
  - Vid omläggningen av södra linjen till följd av utbyggnaden av ny hamn på östra Föglö behövs en kapacitetsökning på Föglölinjen.
- Tilldelningsbeslut fattat för infrastrukturentreprenad Västra Föglö (bro, väg, hamn)
  - tilldelningsbeslutet i Marknadsdomstolen för prövning sen 12.9.2019. Förväntad behandlingstid i domstolen cirka 8-10 månader.
  - vägplanerna har vunnit laga kraft.
  - farledsplanen är utställd
  - miljötillstånd förväntas ges under 2020. Tillståndet kan överklagas till ÅFD och därefter HFD, vilket är en process som kan ta tre år.
- Västra Föglö-projektet gav en teoretiskt beräknad driftsinbesparing om 800 000-900 000 euro/år i korttruttsförstudien, vilket gjorde att investeringen betalade sig på ca 27 år. Kombinerat med projekt Östra Föglö blev den beräknade driftsinbesparingen ca 3 miljoner euro/år, vilket gjorde att hela investeringen betalade sig på 14-16 år.

## TILLVÄGAGÅNGSSÄTT RÖRANDE FÖGLÖLINJENS AVTAL

### *OMFÖRHANDLA*

Parametrar?

färjan

linjen

tiden

Upphandlingsjuridiken sätter gränser för vilket handlingsutrymme vi har att agera.

Avtalsjuridiken följer efter att upphandlingsjuridiken är klarlagd.

### *SÅGA UPP*

Intern detaljerad kalkyl och riskbedömning, externt stöd med erfarenhet av att delta i anbudsförfaranden behövs

Entreprenören informeras och har då en skyldighet att begränsa skadan (varvet/annan egen linje etc.)

Begära att Entreprenören presenterar eventuella krav.  
Begränsningar kan finnas för frivillig överenskommelse (statsstödsregler).

Eventuellt hänvisa till domstol (frågan om statsstöd behandlas då samtidigt).

### *KÖPA FÄRJAN?*

Sälja / behålla, upphandlingsreglerna medför dock begränsningar.

**Protokoll fört vid pleniföredragning**  
Infrastrukturavdelningen  
Transportbyrån, 12

Närvarande  
VT - HJ - TE - AH-J - AH - FK - AR - CW

Frånvarande

Justerat  
Omedelbart

Ordförande  
Lantråd  
Veronica Thörnroos

Föredragande  
Minister  
Christian Wikström

Protokollförare  
Bitr. avdelningschef  
Niklas Karlman

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

**Nr 1**

Färjetrafik Svinö-Mellanholm 2022-2037  
**ÅLR 2018/9161**

**Beslut**

Beslöts att ge biträdande avdelningschef Niklas Karlman samt teknisk inspektör Joel Karlsson i uppdrag att representera landskapsregeringen i förhandlingar med konsortiet Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab med anledning av ändrade omständigheter.  
Beslöts även att anlita advokatbyrå Widman & Co Ab för att bistå i juridiska spörsmål i samband med förhandlingarna.

Moment 75010 Upphandling av sjötrafik

**Bakgrund**

Landskapsregeringen har den 2.9.2019 ingått avtal med konsortiet rörande färjetrafik på linjen Svinö-Mellanholm under åren 2022-2037. Avtalets punkt 14 om dröjsmål och förhinder anger att en part ska meddela den andra parten ifall det uppstår dröjsmål.  
Landskapsregeringen har den 19.12.2019 tillskrivit konsortiet angående behovet av att inleda diskussioner med anledning av dröjsmål.

## TILLÄGG TILL BESLUT

Idag den 9.1.2020 har i plenum beslutats att ge biträdande avdelningschef Niklas Karlman samt teknisk inspektör Joel Karlsson i uppdrag att representera landskapsregeringen i förhandlingar med konsortiet Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab med anledning av ändrade omständigheter.  
För att bistå i juridiska frågor kommer advokatbyrå Widman & Co att anlitas.


Målsättningen med förhandlingarna är att i samförstånd förhandla fram villkor för ett avslut av det ingångna avtalet om färjetrafik Svinö-Mellanholm 2022–2037.

Förhandlingarna ska rapportera till undertecknad löpande under förhandlingarnas gång, varvid regeringen har möjlighet att vid behov ge nya direktiv.  
Målsättningen är att ett förhandlingsresultat uppnås snarast möjligt.



Christian Wikström

Minister

*Not: inte förhandla om senarelagd leverans  
el. flytt till annan brygga el-dyl. *

**Protokoll fört vid pleniföredragning**

Infrastrukturavdelningen

Transportbyrån, I2

Närvarande

VT - HJ - TE - AH-J - FK - AR - CW

Frånvarande

AH

Justerat

Omedelbart

Ordförande

Lantråd

Veronica Thörnroos

Föredragande

Minister

Christian Wikström

Protokollförare

Bitr. avdelningschef

Niklas Karlman

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

**Nr 2**

Färjetrafik Svinö-Mellanholm 2022-2037

**ÅLR 2018/9161**

**Beslut**

Beslöts att ge även förvaltnings- och utvecklingschef Dan E Eriksson i uppdrag att representera landskapsregeringen i förhandlingar med konsortiet Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab.

**Bakgrund**

Landskapsregeringen beslöt den 9.1.2020 ge biträdande avdelningschef Niklas Karlman samt teknisk inspektör Joel Karlsson i uppdrag att representera landskapsregeringen i förhandlingar med konsortiet Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab med anledning av ändrade omständigheter.



Anteckningar från möte i Åbo den 10 januari 2020

Tid och plats: Finferries kontor i Åbo, kl. 13:00-15:00  
Närvarande: Mats Rosin  
Mikaela Lind (HPP)  
Tomas Lindqvist  
Johnny Bäck (Bäck)  
Niklas Karlman  
Joel Karlsson  
Daniel Widman

1. Niklas Karlman (NK) inledde mötet med att redogöra för bakgrunden och hänvisade bl.a. till skrivningar i regeringsprogrammet samt Landskapsregeringens (LR) instruktion i ärendet; "förhandla om villkor för avslut".
2. NK uttalade som önskemål att innehållet i förhandlingarna är konfidentiella. Mats Rosin (MR) och Tomas Lindqvist (TL) delade uppfattningen och parterna enades om att inte yppa något om innehållet i samtalen men att det inte finns hinder att bekräfta att diskussioner ägt rum.
3. NK meddelade att konsortiet senast fr.o.m. denna dag måste begränsa sin eventuella ekonomiska skada till följd av ett avslut av avtalet. Nödvändiga åtgärder ska vidtas så att inga extrakostnader kommer till som kan överföras på LR.
4. MR bekräftade att man redan på basen av vad som tidigare varit känt vidtagit vissa åtgärder. MR angav att konsortiets skada består av två delar: (i) utebliven vinst och (ii) kostnader till följd av att Finferries (FF) ingått ett bindande varvsavtal med ett polskt varv, som i sin tur har bindande avtal med underleverantörer. (MR: "Redan vidtagit åtgärder för att inte påföra mera kostnader.")
5. I förhållande till varvet ligger problemet bl.a. i komponenterna:
  - a. Hybridlösning [REDACTED]
  - b. Propelleraggregat [REDACTED]
  - c. Planeringen är långt kommen:
6. MR meddelade att en "stor brytpunkt" kommer i slutet av januari, dvs. efter detta kommer kostnaderna för avbrytande eller ändring av varvskontraktet att bli väsentligt mycket dyrare.
7. Tomas Lindqvist menade att avtalet för Ansgar handlar om att säkra bolagets verksamhet för 15 år framåt. Påverkar 20-talet anställda.
8. MR: gällande diskonteringseffekt vid engångsersättning måste beaktas att avtalet är indexbundet. Kanske det inte finns någon diskonteringseffekt.
9. MR: Resultatmässigt har förbindelsetrafiken ett lägre resultatbidrag än färjetrafiken. Boreal, som har kinesiska intressenter, är aggressiva för att komma in på marknaden. "Vi hade tur som vann upphandlingen."
10. FF och Ansgar lämnade mötet för intern överläggning.
11. ML: hur kan vi förvissa oss om att ett förslag gällande storleken på ekonomisk kompensation inte kommer ut i media.
12. MR: "konkurrensanalys". Resultatnivå baserad på omsättning:
  - a. FF [REDACTED] %
  - b. Ansgar [REDACTED] %
  - c. Vägt medeltal: [REDACTED] %
  - d. Medeltal: [REDACTED] %
13. Kostnaderna i förhållande till varvet är svåra att överblicka. Ökar ju längre man väntar.

- a. Kan justera beställningen till "Elektra 2". Denna har dock mindre hybrid och mindre propelleraggregat.
  - b. Kostnadsspannet för en ändring kan sannolikt ligga inom intervallet 3-6M€. Kan vara högre.
14. MR: tidtabeller i förhållande till varvet är kritisk. Fr.om. 30 januari inträder en "krasch" om man vill ändra avtalet.
15. Mötet avslutades. FF skulle skicka meddelande till DW om kritisk tidpunkt för slutligt och skriftligt besked från LR gällande ett avbrytande. Diskuterades preliminärt om uppföljande möte 16.1.2020.

In fidem:

Daniel Widman



Konfidentiellt PM<sup>1</sup> 17.1.2020; uppdaterat 18.1.2020

## 1. Avtalet om driftsentreprenad avbryts

### a. Åtgärd

Ålands landskapsregering och konsortiet har ingått ett bindande avtal som sträcker sig över 15 år, och där den totala kontraktssumman till entreprenören uppgår till cirka 66,7 miljoner euro. Trafiken enligt avtalet har inte inletts, och kan heller inte inledas enligt ursprungligen avtalad tidtabell. Landskapsregeringen önskar ensidigt avbryta avtalet i förtid. Ett avbrytande (utträde) kan ske genom ett ensidigt meddelande från landskapsregeringen till konsortiet.

### b. Konsekvens/risker/andra aspekter

För det fall att den ena avtalsparten bryter mot ett avtal (utan grund) kan den andra parten göra gällande vissa påföljder<sup>2</sup>. Den påföljd som i detta fall ligger närmast till hands är skadestånd. En utgångspunkt (förenklat uttryckt) för beräkning av skadestånd är att den skadelidande parten ska försättas i samma ekonomiska position som om prestation skett i enlighet med avtalet. Man brukar härvid jämföra utfallet med det hypotetiska händelseförloppet (enligt avtalet) med det verkliga händelseförloppet (till följd av utträdet) (differensläran). Den skadelidande får således ersättning för de ekonomiska fördelar som uteblivit i och med att avtalet upphör på förhand; ersättning erhålls även för sådana investeringar eller kostnader som blir onödiga till följd av avtalets upphörande.

I det aktuella fallet medför det hypotetiska händelseförloppet en avtalsersättning om 66,7 miljoner euro minus de kostnader som avtalets uppfyllande är förknippade med för konsortiet. Det faktiska händelseförloppet innebär att avtalsersättningen uteblir och att vissa förberedelsekostnader som vidtagits för avtalets uppfyllande blir onödiga. Skadekalkylen kan beskrivas enligt följande:

Ersättning enligt avtalet:	+ 66,7 miljoner euro
Kostnader för uppfyllande av avtalet:	./ . Föremål för bedömning
Uppkomna kostnader som blir onödiga:	+ Föremål för bedömning

<sup>1</sup> NB, att detta PM framtagits under en begränsad tid för att utgöra underlag i brådskande ärende. Slutsatserna är därför preliminära och en komplett analys i någon enskild fråga förutsätter ytterligare utredningar och tid.

<sup>2</sup> I avtalet punkt 16 finns en reglering om att landskapsregeringen "har rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan/.../om Beställaren ej beviljas medel av Lagtinget för verksamheten på färjlinjen." Det anges inte uttryckligen om en sådan uppsägning medför en rätt för konsortiet att erhålla ersättning eller ej. I samma stycke som denna rätt till uppsägning föreskrivs även om en rätt till uppsägning vid domstols upphävande av avtalet samt att en sådan uppsägning inte ger konsortiet rätt till ersättning. Utgående från detta kan man motsatsvis dra slutsatsen att en uppsägning till följd av att medel inte beviljas ska föranleda ersättning till entreprenören/konsortiet. Detta kan även anses skäligt i och med den investering som inledande av driften föranleder; enligt uppgift har inte heller avsikten med skrivningen varit att kompensation inte ska utgå vid en annullering av avtalet under avtalsperiod till följd av att medel inte beviljas till fortsatt drift. Vidare är det skäl att notera, att rätten till uppsägning genom att medel inte beviljas rimligen inte kan bli aktuell innan en sådan tidpunkt inträffar, dvs. tidigast vid Lagtingets antagande av budget för 2022. Det torde således inte vara möjligt att redan i nuläget säga upp avtalet, med hänvisning till att Lagtinget i framtiden inte kommer att bevilja medel för verksamheten.

En bedömning av värdet av konsortiets avtalsintresse kan ske på olika sätt. Eftersom frågan är om ett framtida utfall kommer en bedömning av förklarliga skäl att vara föremål för antaganden. Konsortiet har vid preliminära diskussioner framfört att avtalsintresset kan beräknas utgående från de senaste rörelseresultat som de bolag som ingår i konsortiet uppvisar. Till denna del har Finferries rörelsemarginal vid möte 10.1.2020 angivits till [REDACTED] % och Ansgars till [REDACTED] %. Dessa nivåer har inte verifierats och kan ifrågasättas<sup>3</sup>. Vidare kan en ersättningsberäkning (gällande framtida skada) utgående från generella och historiska rörelseresultat ifrågasättas. Man kan hävda att ersättningsnivån för det nu aktuella avtalet kan ha en lägre bidragsnivå samt att man istället bör utgå från en faktisk beräkning av de kostnader som avtalets uppfyllande är förknippade med. T.ex. torde kostnaden för tillhandahållande av fartyg vara högre (med beaktande av avtalstid och landskapsregeringens köption) än för konsortiets verksamheter i övrigt; även konkurrenssituationen kan ha påverkat anbuds-nivån mm. Till denna del har konsortiet inte velat lämna ut underlag eller kalkylen för sitt anbud. I nuläget kan dock konstateras, att de preliminära beräkningar ("skuggkalkyl") som landskapsregeringen låtit utföra vad gäller kostnaderna för uppfyllandet av avtalet inte påvisat att överskottet vara mindre än baserat på de (historiska) rörelseresultatnivåer som konsortiet hänvisat till.

Det inbördes förhållandet mellan avtalsparterna i konsortiet – och deras roll för uppfyllandet av driftsavtalet – är inte känt. Man kan t.ex. spekulera i att Finferries roll är att anskaffa fartyget, medan Ansgars roll är att hantera driften. Om detta antagande är korrekt, och kan utredas, kunde man eventuellt i en skadeberäkning ha nytta av att Ansgars historiska rörelseresultat varit på en betydligt lägre nivå än Finferries<sup>4</sup>.

Sammantaget kommer dock bedömningen av det ekonomiska värdet av avtalet att bli föremål för bevisning och argumentation. Man kan anta att den mest rättvisa bedömningen finns i anbudskalkylen; en rimlig gissning är att anbudskalkylen inte ger ett högre utfall än de historiska bidragsnivåer som konsortiet hänvisat till. Vid en tvist kan det vidare finnas argument för att ifrågasätta vissa av kostnads-posterna (eller avsaknaden av sådana) i anbudskalkylen.

I tillägg till avtalsintresset kvarstår frågan om de kostnader som konsortiet haft eller drabbas av till följd av att avtalet avbryts (rad 3 i exempelkalkylen ovan). Till denna del har konsortiet meddelat att varvskontrakt tecknats och att ett avbrytande av varvskontraktet eller en justering av kontraktet till att avse annan typ av fartyg kommer att medföra kostnader. Hotbilden till denna del är förknippad med de eventuella krav som underleverantörer till varvet av dels propelleraggregat, dels hybridlösning kan komma att framföra i och med att dessa

<sup>3</sup> Konsortiet har senare korrigerat uppgiften om Ansgars rörelsemarginal och istället angivit att deras anbudskalkyl ger ett bidrag på [REDACTED] %. Ansgars nuvarande rörelsemarginal har angivits till cirka [REDACTED] % (NB, affärshemlighet).

<sup>4</sup> Ansgars rörelsevinst i förhållande till omsättning för 2017 och 2018 utgör i medeltal cirka 5,3 %. I förhållande till ett kontraktsvärde om 66,7 miljoner skulle detta medföra en rörelsevinst om cirka 3,5 miljoner euro. (Obs, 2019 års resultat är inte känt.) Därtill kan man anta att Finferries räknar med en ersättning för anskaffningen av fartyget. Anskaffningskostnaden kan antas uppgå till 25 miljoner euro; förväntad avkastning för en sådan investering/finansiering är vanskelig att bedöma. T.ex. 8 % medför en förväntad ersättning om 2 miljoner euro, medan 16,3 % (rörelsebidrag utgående från 2018 års bokslut) medför en förväntad ersättning om cirka 4 miljoner euro.

komponenter inte behövs vid en justering av beställningen till att avse annat fartyg<sup>5</sup>. Vidare föreligger planeringskostnader gällande nu aktuellt fartyg som blir onödiga vid en justering av beställningen till att avse annat fartyg. Utfallet av här relevant kostnadsrisk är således beroende av varvets avtal med respektive underleverantör samt kostnaden för att ändra dessa. Utgående från resonemanget med konsortiet samt egen bedömning kan man anta att riskspannet ligger kring 2,5 – 6,5<sup>6</sup> miljoner euro; därmed är det inte sagt att kostnaderna kan bli lägre eller högre.

Riskkalkylen vid en ensidig uppsägning av avtalet innehåller således följande komponenter och osäkerhetsmoment:

Risk bedömd utgående från konsortiets underlag:

- 11 miljoner euro (avtalsvärde); plus
- 2,5 - 6,5 miljoner euro (kostnader i förhållande till varvet)

Avtalsvärdet ifrågasätts:

- Hur ser anbuds-kalkylen ut? (NB, att egen kalkyl inte antyder på ett betydande lägre värde.)
- Hur beaktas osäkerhet kring en bedömning som sträcker sig 15 år in i framtiden?
- Fördelningen mellan parterna i konsortiet och Ansgars historiskt sett lägre rörelsebidrag
- Övriga uppgifter som antyder om att anbudspriset kan ha varit "pressat"
- Ersättningen enligt avtalet erläggs månadsvis under driftsperioden om 15 år. Vid en ersättning i förtid (av ett engångsbelopp) bör även en diskontering av avtalsvärdet (vinsten) till nuvärde göras. [REDACTED]

Eller bör man hävda att krav på ersättning för (påstått) framtida utebliven vinst är för tidigt väckt, varvid ersättningsfrågan bör hanteras successivt över tid?

Kostnaderna i förhållande till varvet ifrågasätts:

- Till denna del är det svårt att göra en närmare bedömning i nuläget då landskapsregeringen inte har någon insyn i varvskontraktet eller varvets avtal med underleverantörer
- Om en annullering av avtalet blir aktuell bör Landskapsregeringen begära full utredning över avtalssituationen (varvet) samt de kostnader som sägs föranledas till följd av en justering av beställningen. Vidare kan landskapsregeringen göra egna efterforskningar gällande vissa eventuella påståenden om att kostnader uppstått som blivit onödiga

- c. Hantering av tilldelad entreprenad för bro- och hamnbygge samt pågående besvärprocess

<sup>5</sup> Till denna del är konsortiet skyldigt att minimera kostnaderna. Man kan kanske utgå från, att en hävning av varvskontraktet från konsortiets sida medför högre kostnader än alternativet att omförhandla kontraktet till att avse ett annat fartyg.

<sup>6</sup> Detta gäller under förutsättning att konsortiet kan vidta skadebegränsande åtgärder senast med början den 22 januari 2020.

Utgångspunkten är att upphandling kan avbrytas även efter att upphandlingsbeslutet vunnit laga kraft, innan upphandlingsavtalet ingås. Avbrytande av upphandling förutsätter dock alltid en faktisk och grundad anledning. Det är upphandlingsenheten som har bevisbördan avseende existensen av en faktisk och grundad anledning. Om det inte funnits en faktisk och grundad anledning för avbrytandet kan skadeståndsansvar aktualiseras för den upphandlande enheten.

Om marknadsdomstolen konstaterar att Ålands landskapsregering borde ha förkastat Eriksson Bygg Ab:s anbud finns det en faktisk och grundad anledning att avbryta upphandlingen, med hänvisning till att det näst lägsta anbudet inte faller inom de reserverade budgetramarna.

Om marknadsdomstolen förkastar besvären och upphandlingsbeslutet vinner laga kraft måste annan faktisk och grundad anledning åberopas för avbrytande av upphandlingen. I detta scenario kunde den faktiska och grundade anledningen kunna utgöras av att driftsentreprenaden avbrutits och att det därigenom inte finns något behov av att genomföra infrastrukturprojektet. I rättspraxis har man förhållit sig relativt tillåtande till avbrytande av upphandling, varför det kunde finnas förhoppningar om att sådan anledning skulle godtas av domstol.

Om landskapsregeringen avbryter upphandlingen innan marknadsdomstolen har fattat beslut kunde den faktiska och grundade anledningen på motsvarande sätt utgöras av att driftsentreprenaden avbrutits och att det därigenom inte finns något behov av att genomföra infrastrukturprojektet. Om den faktiska och grundade anledningen inte är kopplad till marknadsdomstolens beslut bör det inte i sig vara av betydelse om avbrytandet sker före eller efter marknadsdomstolens beslut. Fördelen med att vänta på marknadsdomstolens beslut är att ifall marknadsdomstolen konstaterar att landskapsregeringen borde ha förkastat Eriksson Bygg Ab:s anbud kan landskapsregeringen enligt ovan avbryta upphandlingen med hänvisning till de reserverade budgetramarna, vilket bör anses vara den starkaste av de ovan angivna anledningarna för avbrytande.

## 2. Avtalet ändras i samförstånd med entreprenören så, att trafikstarten senareläggs

### 2.1 Senareläggning cirka 2 år men med samma linje

#### a. Konsekvens/risker

Enligt detta alternativ 2.1 skulle upphandlingsavtalet ändras så, att trafikstarten senareläggs med ca 2 år.

Färjlinjen skulle inte ändras enligt detta alternativ 2.1 och det skulle därmed förutsättas att infrastrukturprojektet genomförs. En uppenbar risk är därför att marknadsdomstolen i besvärprocessen konstaterar att Ålands landskapsregering borde ha förkastat Eriksson Bygg Ab:s anbud. Det näst lägsta anbudet är betydligt högre och kunde sannolikt inte kunna godtas utgående från de reserverade budgetramarna. Därmed skulle avbrytande av upphandlingen och genomförande av en ny upphandling förutsättas för att kunna genomföra

infrastrukturprojektet, med betydande förseningar som följd. Senareläggning med 2 år skulle därmed i ett sådant scenario knappast vara tillräckligt.<sup>7</sup>

En risk vid ändring av upphandlingsavtal är att ändringen ska anses vara en otillåten väsentlig ändring, och därigenom en otillåten direktupphandling. Överlag är det en helhetsbedömning i det enskilda fallet huruvida en ändring i upphandlingskontraktet är tillåten. I rättslitteraturen har dock konstaterats att möjligheterna till kontraktsändringar är väldigt begränsade under kontraktsperioden.

Med beaktande av att tröskeln för väsentlig ändring är låg finns det en uppenbar risk för att en senareläggning av trafikstarten utgör en väsentlig ändring. För att ändringen då ska vara tillåten krävs att undantagsgrund är tillämplig, såsom ändring (i) föranledd av oförutsedd omständighet eller (ii) ändring av ringa värde. En förutsättning för tillämpning av någon av dessa undantagsgrunder är dessutom att ändringen inte påverkar upphandlingsavtalets övergripande karaktär. Gällande oförutsedda omständigheter har EU-domstolen påfört upphandlande enhet en relativt strikt skyldighet att förbereda sig på olika störningssituationer som kan uppstå under kontraktsförhållandet, och därför kan det finnas risk att undantagsgrunden om oförutsedda omständigheter inte uppfylls utgående från att landskapsregeringen kan påstås ha varit medvetna om att infrastrukturprojektet/miljötillstånd kan försenas betydligt, men har ändå påstått medvetna om denna risk gått vidare med driftsentreprenaden. Gällande ändring av ringa värde bör värdet av ändringen vara lägre än 10 procent av det ursprungliga kontraktets värde. Till följd av kontraktets stora värde är det dock EU:s tröskelvärde om 221 000 euro som är lägre och relevant i detta fall. En bedömning av värdet av eller kostnaden för att skjuta fram trafikstarten måste således granskas för att kunna bedöma om undantagsgrunden är tillämplig.<sup>8</sup>

Om ändringen skulle anses utgöra en olaglig direktupphandling, och då upphandlingen överstiger EU:s tröskelvärde och upphandlingsavtal redan har ingåtts, är de primära påföljderna ogiltighet, påföljdsavgift (till staten) och förkortning av kontraktsperioden. Utgångspunkten är att gottgörelse (till ändringssökande) inte är tillämpligt. Om ändringen skulle anses utgöra en olaglig direktupphandling finns det således en risk att upphandlingsavtalet ogiltigförklaras.

Marknadsdomstolen beslutar vilka av kontraktets förpliktelser ogiltighetspåföljden gäller. Ogiltighetspåföljden ska jämnt hänföras till parternas motsvarande uppfyllda förpliktelser, även om parternas praktiska fullgörande av kontraktsförpliktelserna förläggs på olika sidor om tidpunkten för domstolens beslut. Om det inte är möjligt att få prestationerna att stämma överens, kan en grundlös förmån som den ena kontraktsparten har fått återbetalas enligt allmänna förmögenhetsrättsliga läror.

Marknadsdomstolen kan avstå från att bestämma om ogiltighet ”*av tvingande hänsyn till det allmänna intresset*”. Med detta avses exceptionella situationer som t.ex. äventyrar folkhälsan eller medför betydande olägenhet för dem som är beroende av de tjänster som är föremål för upphandling, såsom elever som anlitat

<sup>7</sup> Det kan noteras att möjligheten att ansöka om rätt att verkställa upphandlingsbeslutet före marknadsdomstolens beslut, för att påskynda infrastrukturprojektet, inte har granskats i detta sammanhang.

<sup>8</sup> Utgående från att ett framskjutande av driftsstarten inte inverkar på ersättningen med mer än 221 000 euro torde detta kriterium uppfyllas.

skolskjuts. Ekonomiska aspekter kan beaktas endast om de är ”*exceptionellt oskäliga*”. Skärgårdstrafikens samhällliga betydelse kunde förslagsvis åberopas som grund för att försöka undvika upphandlingsavtalets ogiltigförklarande i en situation där det anses vara fråga om en olaglig direktupphandling.

Upphandlingslagens skadeståndsbestämmelser kan bli tillämpliga när marknadsdomstolen har bestämt att ett tilldelat upphandlingskontrakt är ogiltigt på grund av den upphandlande enhetens lagstridiga förfarande. Vid avtalsbrott som hänför sig till innehållet och villkoren i ett kontrakt som redan ingåtts tillämpas alljämt bestämmelserna i avtalet mellan parterna samt allmänna skadeståndsregler som gäller avtalsbaserat ansvar.

## **2.2 Förflyttning till annan linje till annan ersättning så snart praktiskt möjligt**

### **a. Konsekvenser/risker**

Enligt detta alternativ 2.2 skulle upphandlingsavtalet ändras så, att fartyget skulle förflyttas till annan färjlinje tidigare än i upphandlingsavtalet stadgat avtalsår 5, och till annan ersättning anpassad för färjlinjen ifråga.

Detta alternativ skulle innebära att infrastrukturprojektet inte genomförs, och att dess upphandling därmed måste avbrytas. Såsom redogjorts ovan under punkt 1.c krävs då en faktisk och grundad anledning för avbrytandet. I detta alternativ 2.2 kunde den faktiska och grundade anledningen, om marknadsdomstolen förkastar besväret, exempelvis kunna utgöras av att driftsentreprenaden ändrats så, att det inte finns något behov av att genomföra infrastrukturprojektet. Då man rättspraxis har förhållit sig relativt tillåtande till avbrytande av upphandling kunde det finnas goda grunder för att sådan anledning skulle godtas av domstol.

På samma sätt som för alternativ 2.1 bör risken för att det anses vara fråga om en olaglig direktupphandling beaktas. Det finns en uppenbar risk att förflyttning till annan färjlinje och justering av ersättning anses utgöra en väsentlig ändring av upphandlingsavtalet, och därmed bör undantagsgrunderna granskas.

### **TEXTEN NEDAN ÄR KOMPLETTERAD 18.1.2020**

Precis om gällande alternativ 2.1 bör en granskning av värdet på en ändring enligt detta alternativ 2.2 göras för att kunna bedöma om det bör anses vara fråga om en ändring av ringa värde. Hur entreprenörens ersättning ändras enligt detta alternativ 2.2 inverkar på värdet på ändringen. Ändring enligt alternativ 2.2. förefaller dock utgöra en mer väsentlig ändring än ändring enligt alternativ 2.1, varmed det finns en uppenbar risk att undantagsgrunden om ringa värde inte uppfylls enligt alternativ 2.2.

Bedömningen av om det bör anses att ändringen är föranledd av en oförutsedd omständighet bör i stora drag vara densamma som för alternativ 2.1; det kan ses som att byte av färjlinje (och avbrytande av upphandlingen av infrastrukturen) är ett alternativ till att förlänga trafikstarten med anledning av förseningarna i infrastrukturprojektet. Frågan är då om landskapsregeringen borde ha förutsett dessa förseningar även om man visat skälig omsorg i förberedelserna av upphandlingen av driftsentreprenaden.

Tröskeln för oförutsedda omständigheter är som sagt hög. I ett scenario där infrastrukturprojektet inte kan genomföras, exempelvis genom att besvären bifalles och upphandlingen måste avbryts, kunde det vara möjligt att argumentera för att det är fråga om en omständighet som landskapsregeringen inte kunde ha förutsett. Då skulle man befinna sig i en situation där infrastrukturen inte kommer att kunna genomföras, åtminstone inte på en lång tid, då en ny upphandling skulle krävas. Det är naturligt att omständigheten att infrastrukturprojektet inte kan genomföras har varit väldigt svår att förutse. Därför kunde man argumentera för att den enda lösningen för att kunna fullfölja kontraktet är att placera fartyget på en annan färjlinje, och justera ersättningen för att entreprenören inte ska få en oskäligt stor ersättning. I sådant scenario kunde det således möjligtvis vara möjligt att hävda att undantagsgrunden om oförutsedd händelse uppfylls.

Å andra sidan kunde situationen vara svårare om marknadsdomstolen förkastar besvären och upphandlingsbeslutet vinner laga kraft. Denna situation är för det första inte lika oförutsedd som den förstnämnda situationen; det kan ofta förväntas att man förutser vissa förseningar, men kanske inte att ett visst projekt inte alls kan genomföras. För det andra kunde det framföras att den uppkomna situationen kunde hanteras genom en mindre ändring av kontraktet i form av uppskjuten trafikstart, framom byte av färjlinje. Argumenten för att det är fråga om en tillåten ändring skulle således vara betydligt svagare i denna situation.

Därtill skulle det krävas att ändringen inte påverkar kontraktets övergripande karaktär. I upphandlingslagens förarbeten anges att en ändring kan leda till att den övergripande upphandlingen får en annan karaktär, exempelvis genom att de byggentreprenader, varor eller tjänster som ska upphandlas ersätts med något annat eller genom att typen av upphandling förändras i grunden, eftersom man i en sådan situation kan anta att resultatet skulle ha påverkats. Enligt alternativ 2.2 skulle linjen och ersättningen ändras. Dock skulle fartyget och själva tjänsten (färjtrafik) vara detsamma. Därför kunde det vara möjligt att argumentera för att den övergripande karaktären inte påverkas.

Det kan noteras att ändringar enligt denna undantagsgrund inte får vara mer än 50 % av värdet av det ursprungliga kontraktet, men detta kan sannolikt uppfyllas enligt alternativ 2.2.

Gällande möjliga påföljder om det skulle anses att ändring enligt detta alternativ 2.2 utgör en olaglig direktupphandling är de i stora drag desamma som för alternativ 2.1. Det kan dock noteras att ändring enligt denna undantagsgrund måste publiceras utgående 58 § i upphandlingslagen. Enligt 158 § kan marknadsdomstolen förklara upphandlingskontraktet ogiltigt om den upphandlande enheten har gjort en direktupphandling utan grund och vid upphandlingen inte har förfarit på det sätt som avses i 131 §. Enligt 131 § får vid direktupphandling som överstiger EU-tröskelvärdet den upphandlande enheten efter att upphandlingsbeslutet fattats sända en annons om direktupphandlingen för publicering innan upphandlingskontraktet ingås. Upphandlingskontraktet kan då ingås tidigast 14 dagar efter det att annonsen har publicerats i Europeiska unionens officiella tidning. I lagens förarbeten anges att genom att iaktta annonsförfarandet, motivera direktupphandlingen på ett tillbörligt och lagenligt sätt och genom att iaktta den tidsfrist på 14 dagar som föreslås i paragrafen kan den upphandlande enheten

säkerställa att upphandlingskontraktets bindande verkan inte kan påverkas genom sökande av ändring. Således finns det möjlighet att genom 131 § i viss mån begränsa risken för att ogiltighetsförklaring. Det bör dock understrykas att om besvär inkommer inom den 14 dagar långa besvärstiden kan det medföra att ändringen inte får verkställas om det anses vara fråga om en olaglig direktupphandling. I en sådan situation skulle landskapsregeringen vara tillbaka på ruta 1, och riskerna med uppsägning skulle då vara betydligt större, med beaktande av att skadorna som konsortiet skulle orsakas av uppsägning sannolikt skulle vara betydligt större vid denna senare tidpunkt.

Även om alternativ 2.2 erbjuder vissa möjligheter finns det ändå en betydande osäkerhet och risk med alternativet, då argumenten försvagas märkbart om marknadsdomstolen förkastar besvären och upphandlingsbeslutet vinner laga kraft. Risk är även att besvär skulle inkomma över ändringen enligt alternativ 2.2 och att landskapsregeringen därigenom skulle hamna tillbaka på ruta 1 om det anses vara fråga om en olaglig direktupphandling, med ökad kostnadsrisk vid uppsägning som följd.

### **3. Avtalet ändras i samförstånd så att driftstart inleds men entreprenören hyr fartyget för annan trafik i 4 år**

Enligt detta alternativ 3 skulle upphandlingsavtalet ändras så, att driftsstarten är den avtalade, men att entreprenören hyr fartyget för annan trafik i 4 år. Därefter har landskapsregeringen i enlighet med upphandlingsavtalet rätt att flytta fartyget till annan färjlinje fr.o.m. avtalsår 5.

Detta alternativ lämnar utrymme för att slutföra infrastrukturprojektet, men även för att avbryta infrastrukturprojektet och använda fartyget på annan färjlinje från år 5. Denna flexibilitet begränsas dock av att landskapsregeringen bör fatta beslut om hur man går vidare med infrastrukturprojektet relativt omgående efter att upphandlingsbeslutet vunnit laga kraft eller upphandlingen avbrutits till följd av att marknadsdomstolen konstaterar att Ålands landskapsregering borde ha förkastat Eriks-son Bygg Ab:s anbud.

Om landskapsregeringen vid detta alternativ 3 inte vill genomföra infrastrukturprojektet måste upphandlingen avbrytas. Såsom redogjorts ovan under punkt 1.c krävs det då en faktisk och grundad anledning för avbrytandet. Om marknadsdomstolen förkastar besvären skulle dock den faktiska och grundade anledningen i denna situation inte vara lika tydlig som de som föreslagits ovan för alternativ 1 och 2.2; vid detta alternativ 3 skulle det i princip då vara möjligt att genomföra upphandlingen av infrastrukturprojektet trots ändringarna i upphandlingsavtalet. Anledning kunde då istället exempelvis kunna utgöras av det ändrade parlamentariska läget (den genomröstade klämman och valresultatet). Huruvida detta är en sådan grundad anledning som förutsätts enligt upphandlingslagen är dock svårt att bedöma, då någon sådan grund till synes inte har behandlats i rättspraxis eller -litteraturen. Grunderna för att avbryta upphandlingen av infrastrukturen skulle således vara svagast vid detta alternativ 3 jämfört med de övriga alternativen, för det fall att marknadsdomstolen förkastar besvären.

Om landskapsregeringen inte skulle genomföra infrastrukturprojektet skulle fartyget flytta till annan färjlinje från avtalsår 5. Det kan då noteras att månadskostnaden inte



ska påverkas av sådan omplacering enligt upphandlingsavtalet. Om landskapsregeringen vill justera ersättningen på samma sätt som enligt alternativ 2.2 krävs således ändring av upphandlingsavtalet även till denna del.

Om infrastrukturprojektet genomförs inom ramen för detta alternativ 3 skulle alternativet på många sätt motsvara alternativ 2.1; trafiken till den nybyggda hamnen påbörjas senare än avtalat, dock med skillnaden driftstiden börjar löpa i enlighet med upphandlingsavtalet och att entreprenören hyr fartyget för annan trafik i fyra år.

Om infrastrukturprojektet inte genomförs inom ramen för detta alternativ 3 skulle alternativet i viss mån kunna ses som en kombination av alternativ 2.1 och 2.2; tidpunkten för när fartyget börjar trafikera landskapets färjlinje påbörjas senare än avtalet (dock så, att driftstiden börjar löpa direkt) och fartyget omflyttas till annan färjlinje än den avtalade.

På samma sätt som redogjorts för i alternativ 2.1 och 2.2 finns det en uppenbar risk att ändring av upphandlingsavtalet enligt detta alternativ 3 anses utgöra en väsentlig ändring, och undantagsgrunderna bör därmed granskas. Gällande möjliga påföljder om det skulle anses att ändring enligt detta alternativ 3 skulle anses utgöra en olaglig direktupphandling hänvisas till redogörelsen för alternativ 2.1.

I förhållande till alternativ 2.1 och 2.2 kan alternativ 3 i viss mån ses som ett mer invecklat alternativ som omfattar flera komponenter och ändringar av upphandlingsavtalet. Ur denna synvinkel kunde det finnas en större risk att alternativ 3 utgör en olaglig direktupphandling jämfört med alternativ 2.1 och 2.2. För att minska risken för olaglig direktupphandling är det överlag att rekommendera att göra så små och få ändringar i upphandlingsavtalet som möjligt.



1. Avbruta avtal

Skadestånd avtalsvärde ca	11,0 M€	
Kostnader / varvet medeltal ca	4,5 M€	
Trafik med Skarven 15 år ca	57,75 M€	Inkl reservfärdja / ÖFö förverkligas (ex reserv 47,25 M€, då ingen inbesparing 3 M€/år genom kortruttt)
<b>Tot</b>	<b>73,25 M€</b>	Ej beaktat inbesparing kortruttt (ex reserv 62,75 M€ + utebliven inbesparing 3 M€/år)

2.1 Senarelagd trafikstart - Grippö

Trafik med Skarven 2 år ca	6,3 M€	
Nybygge avtal 13 år	57,8 M€	
EI 68€ x 3787 MWh x 13år	3,3 M€	
<b>Tot</b>	<b>67,4 M€</b>	Ej beaktat inbesparing kortruttt, kostnad för senareläggning är oklart

2.2 Senarelagd trafikstart – Degerby

Omförhandla avtalsersättning	xx €	
Muddring, hamnombyggnad	23,4 M€	
Trafik med Skarven (n år)	xx €	längre sträcka
Nybygge avtal (15-n år)	xx €	ca 3,15 M€/år ex reserv (3,85 inkl reserv)
EI	xx €	premiss 4,67 M€/år (urspr. +5%), glesare turistista utan reservfärdja pga längre överfart
<b>Tot</b>	<b>xx €</b>	premiss 270 t€/år (urspr. +5%)

2.2 Senarelagd trafikstart – Osnäs

Omförhandla avtalsersättning	xx €	
Hamnombyggnad Osnäs	xx €	längre sträcka
Eldragnig till Osnäs	0,5 M€	osäker tidsplan
EI- och bränsleförbrukning	0,6 M€	uppskattning / Caruna
<b>Tot</b>	<b>xx €</b>	premiss 50-50 el/bränsle

3. Driftsstart - uthyrning

Omförhandla avtal	xx €	
Hamnombyggnad Osnäs	xx €	osäker möjlighet att förverkliga, osäker kostnad och tidsplan
Eldragnig till Osnäs	0,5 M€	uppskattning / Caruna
EI- och bränsleförbrukning	0,6 M€	premiss 50-50 el/bränsle
<b>Tot</b>	<b>xx €</b>	

Utgångspunkter:

- Börja räkna från beräknade trafikstarten 1.4.2022
- Dagens kostnader motsvarar ungefär nuvärde ifall diskonteringsräntan motsvarar index / inflation
- Investeringskostnaderna Grippö / Osnäs inte beaktade här, utan separat

Under mötet överlämnades juridisk bedömning samt ekonomiska utfall enligt bilaga.  
Detta förtydligande överlämnades separat.

Mottaget 17.1.2020

Christian Wikström

Veronica Thörnroos

17.1.20 CW samt VT kritiserade  
inte mottagande.  
Skarven  
NIKLAS KARLMAN YUMME ÖSTERLUND

**Förtydliganden underlag utgående ifrån möte med regeringsrepresentanter 17.1.2020**

Utgående ifrån diskussionen konstateras att alternativen 2.2 samt 3 är juridiskt svårast genomförbara,  
alternativen 1 och 2.1 kvarstår som genomförbara.

**1. Avbryta avtal**

Skadestånd avtalsvärde ca	11,0 M€	
Kostnader mot varv medeltal ca	4,5 M€	
Trafik med Skarven 15 år ca	57,75 M€	Inkl. kompletterande färja endast 3 mån/år
<b>Tot</b>	<b>73,25 M€</b>	

Nytt tonnage behövs under perioden ca	20 M€
Kostnader för domstolsprocess	?
Landskapsregeringens förtroende som avtalspart	?

Grov bedömning ca **90 M€**

**2.1 Senarelagd trafikstart - Gripö**

Trafik med Skarven 2 år ca	6,3 M€
Nybygge avtal 13 år	57,8 M€
El 68€ x 3787 MWh x 13år	3,3 M€
<b>Tot</b>	<b>67,4 M€</b>

Värde av färja (marknadsvärde 10-15M€) 5-10 M€

Grov bedömning ca **60 M€**

Övriga aspekter:

Lokal entreprenör erhåller långsiktigt avtal ?

Fördelaktigare konkurrenssituation från år 16-> ?

Trafikomläggning på Västra Föglö (Gripö) återbetalar sig självt genom en årlig lägre kostnad på 0,8 M€/år.



**Protokoll fört vid pleniföredragning**  
Infrastrukturavdelningen  
Transportbyrån, I2

Närvarande

VT - TE - AH-J - AH - FK - AR - CW

Frånvarande

HJ

Justerat

Omedelbart

Ordförande

Lantråd

Veronica Thörnroos

Föredragande

Minister

Christian Wikström

Protokollförare

Bitr. avdelningschef

Niklas Karlman

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

**Nr 3**

Färjetrafik Svinö-Mellanholm 2022-2037

**ÅLR 2018/9161**

35-36 I1

Landskapsregeringen beslöt tillskriva konsortiet i enlighet med bilaga 2, I220P03.

Förslaget godkändes efter omröstning **enligt omröstningsprotokoll 1, bilaga 1, I220P03.**

**OMRÖSTNINGSPROTOKOLL**

Datum: 21.1.2020  
Avdelning/byrå: Infrastrukturavdelningen/transportbyrån, I2  
Föredragningslista nr: I220P03  
Ärende nr: 3  
Diariernr: ÅLR 2018/9161

Omröstning nr: 1

Ja: Minister Christian Wikströms förslag om att meddela om uppsägning av avtalet.

Nej: Minister Fredrik Karlströms av minister Annette Holmberg-Jansson understödda förslag om att omförhandla avtalet.

Avgivna röster	Ja	Nej
TE	X	
AH-J		X
AH	X	
FK		X
AR	X	
CW	X	
HJ		
VT	X	
Totalt	5	2



Dokumentnamn	Nr	Sidnr
BREV	35-36 II	1 (1)
Datum	Dnr	
21.1.2020	ÅLR 2018/9161	

Finlands Färjetrafik Ab

Ansgar Ab

Hänvisning

Kontaktperson

Ärende

**MEDDELANDE OM UPPSÄGNING AV AVTAL**

Ålands landskapsregering hänvisar till avtal om färjetrafik mellan Svinö och Mellanholm, daterat 2.9.2019 (nedan "avtalet"), mellan landskapsregeringen å ena sidan och konsortiet bestående av Ansgar Ab och Finlands Färjetrafik Ab (nedan "konsortiet") å den andra.

Ålands landskapsregering säger härmed upp avtalet med omedelbar verkan då det står klart, att Ålands lagting inte kommer att bevilja medel för verksamheten enligt avtalet (se avtalet punkt 16, st 4). Till yttermera visso skulle driften enligt avtalet inte i något hänseende kunna inledas såsom ursprungligen avtalats, med början 1.4.2022, med beaktande av väsentliga fördröjningar i anslutning till tillståndsärenden och besvärprocesser, vars omfattning landskapsregeringen rimligen inte kunnat förutse.

Ålands landskapsregering har genom Infrastrukturavdelningen informerat konsortiet under hand om möjligheten att landskapsregeringen skulle komma att avbryta avtalet. Senast vid möte 10.1.2020 har det stått klart att landskapsregeringen inte kan fullfölja avtalet.

L a n t r å d

Veronica Thörnroos

Minister

Christian Wikström



## RESUMÉ OCH ANALYS MED ANLEDNING AV TINGSRÄTTENS DOM

Finlands Färjetrafik Ab ("FF") och Ansgar Ab ("Ansgar") /. Ålands landskapsregering ("LR").  
Ålands tingsrätts dom 16.6.2022

## A. BAKGRUND

1. Tidigare LR ingår avtalet 2.9.2019. Lagtinget antar en kläm om att säga upp avtalet 23.9.2019.
2. Lagtingsval 20.10.2019. Ny LR 10.12.2019.
3. LR beslut 19.12.2019:

Avtalets punkt 14 om dröjsmål och förhinder anger att en part ska meddela den andra parten i fall det uppstår dröjsmål. Med beaktande av detta, meddelar landskapsregeringen härmed konsortiet att dröjsmål uppstått och att landskapsregeringen önskar inleda diskussioner för att utreda olika möjligheter att hantera följderna av dröjsmålet.

4. LR beslut 9.1.2020:

Beslöts att ge biträdande avdelningschef Niklas Karlman samt teknisk inspektör Joel Karlsson i uppdrag att representera landskapsregeringen i förhandlingar med konsortiet Finlands Färjetrafik Ab och Ansgar Ab i syfte att, med anledning av ändrade omständigheter, i samsförstånd förhandla fram villkor för ett avslut av det ingångna avtalet. Beslöts även att anlita advokatbyrå Widman & Co Ab för att bistå i juridiska spörsmål i samband med förhandlingarna.

5. Möte 10.1.2020 i Åbo med FF och Ansgar:

- a. Utdrag ur "manus" inför mötet

Tidtabell:

Bla. detta har fått den nya regeringen att tydligt uttrycka en avsikt om att lämna detta upplägg för en framtida omorganisering av skärgårdstrafiken.

- b. Utdrag ur anteckningar från mötet (MR=Mats Rosin)

12. MR: "konkurrensanalys". Resultatnivå baserad på omsättning:

- a. FF [redacted] %
- b. Ansgar [redacted] %
- c. Vägt medeltal: [redacted] %
- d. Medeltal: [redacted] %

14. MR: tidtabeller i förhållande till varvet är kritisk. Fr.om. 30 januari inträder en "krasch" om man vill ändra avtalet.

6. Inledande möte med LR 13.1.2020 om risker och alternativ
7. Möte 15.1.2020 med LR
8. Möte 17.1.2020 med LR (inklusive vissa lagtingsledamöter); genomgång av riskscenarion i PM:
  - a. Risk => 11 M€ (exklusive ränta) + kostnader för fartyget

Sammantaget kommer dock bedömningen av det ekonomiska värdet av avtalet att bli föremål för bevisning och argumentation. Man kan anta att den mest rättvisa bedömningen finns i anbuds kalkylen; en rimlig gissning är att anbuds kalkylen inte ger ett högre utfall än de historiska bidragsnivåer som konsortiet hävvisat till. Vid en tvist kan det vidare finnas argument för att ifrågasätta vissa av kostnadsposterna (eller avsaknaden av sådana) i anbuds kalkylen.

Risikkalkylen vid en ensidig uppsägning av avtalet innehåller således följande komponenter och osäkerhetsmoment:

Risk bedömd utgående från konsortiets underlag:

- 11 miljoner euro (avtalsvärde); plus
- 2,5 - 6,5 miljoner euro (kostnader i förhållande till varvet)

Avtalsvärdet ifrågasätts:

- Hur ser anbuds kalkylen ut? (NB, att egen kalkyl inte antyder på ett betydande lägre värde.)
  - Hur beaktas osäkerhet kring en bedömning som sträcker sig 15 år in i framtiden?
  - Fördelningen mellan parterna i konsortiet och Ansgars historiskt sett lägre rörelsebidrag
  - Ersättningen enligt avtalet erläggs månadsvis under driftsperioden om 15 år. Vid en ersättning i förtid (av ett engångsbelopp) bör även en diskontering av avtalsvärdet (vinsten) till nuvärde göras. [REDACTED]
- Eller bör man hävda att krav på ersättning för (påstått) framtida utebliven vinst är för tidigt väckt, varvid ersättningsfrågan bör hanteras successivt över tid?

- b. Interna jämförelser/granskningar:
- i. Al Mare: 1M€ per år
  - ii. Borealis: "rimlig" bidragsnivå

## 9. Beslut om uppsägning 21.1.2020

"Det står klart att Ålands lägting inte kommer att bevilja medel för verksamheten enligt avtalet."

Dvs. samma argument som i klämman, men under nya omständigheter.

## B. DOMEN

### 10. Avtalet

- a. Tingsrätten anser att skrivningen i avtalet ("ej beviljas medel") förutsätter att lagtinget skulle ha fattat någon form av beslut gällande medel för verksamheten på färjelinjen. Enbart det faktum att lagtingets sammansättning ändrades i och med valet räcker inte; man kan inte med säkerhet säga vad lagtingets eventuella beslut i en budgetfråga skulle ha varit.
- b. Tingsrätten för inte något resonemang kring att misstroende inte väcktes i och med uppsägningen eller formuleringarna i budgeten för 2022.

## 11. Skadeståndet

- a. Tingsrätten har i sin helhet godkänt FFs (och Ansgars) anbudskalkyl.

### Anbudskalkyl

#### Investering

Investering	
Avskrivningstid (plan)	15 v
Inlösningspris efter 15 år (restvärde)	5 000 t€

Fartyget, hamnar, inklusive laddstationer, projektkostnader, nya batterier år 10

t€	ANBUDSKALKYL, 1 ÅR		
	P315	Reserv fartyg	Totalt
Anbudspris	4 449	0	4 449
Biljettintäkter			
Avdrag från kontraktpriset			
Omsättning	4 418	0	4 418
Energi			
Personalkostnader			
Underhåll och service			
Övriga kostnader			
Operativa kostnader totalt	-1 699	-167	-1 867
Operativt bidrag	2 719	-167	2 551
Bidrags-%			58 %
Fasta kostnader	-115	-40	-155
Avskrivningar			
Räntekostnader			
EBT	876	-207	668
EBT-%			15,1 %

- b. Tingsrätten har inte beaktat den osäkerhet eller risk som ett avtal om 2-17 år framåt i tiden kan medföra (NB, visst riskmarginal har funnits i anbudet).
- c. Tingsrätten har godkänt FFs och Ansgars diskonteringsränta om 1 %.

### Utebliven vinst

Avtalets totalpris (t€) 66 735  
 Månader 180  
 Avtalspris per månad (t€) 370,75  
 Avtalspris per år (t€) 4 449  
 Avtalsindex, % 1,0 % estimat

År	7 månader (6-12/2019)																	Totalt, t€	
	2019	2020	4/2022- 3/2023	4/2023- 3/2024	4/2024- 3/2025	4/2025- 3/2026	4/2026- 3/2027	4/2027- 3/2028	4/2028- 3/2029	4/2029- 3/2030	4/2030- 3/2031	4/2031- 3/2032	4/2032- 3/2033	4/2033- 3/2034	4/2034- 3/2035	4/2035- 3/2036	4/2036- 3/2037		
Indejusterat kontraktpris (t€)			4 576	4 622	4 668	4 715	4 762	4 810	4 858	4 906	4 955	5 005	5 055	5 106	5 157	5 208	5 260	73 664	
-Avdrag från kontraktpriset (dockning)					-45		-91		-17		-36		-72		-108		-144	-431	
-Avdrag från kontraktpriset (servicensvärisk)			-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-202	
Index, %	0,6 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	11 061	
EBT (t€), Totalt	0	0	0	788	690	667	669	179	916	955	931	1 014	-155	1 076	1 085	753	1 172	451	11 061
EBT-%			17,3 %	15,0 %	14,5 %	14,5 %	3,8 %	19,3 %	19,7 %	12,2 %	20,5 %	-3,2 %	21,3 %	21,3 %	14,8 %	22,6 %	8,8 %	15,1 %	
Ränta		0,943 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	10 028
År	1/2020	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037

## 12. Kostnaderna

- a. Tingsrätten har huvudsakligen funnit de kostnader som FF och Ansgar haft med anledning av uppsägningen av avtalet styrkta.

## C. ANALYS

13. Varför har tingsrätten godkänt FFs och Angars anbuds-kalkyl?

- Bevisning; Mats Rosin (FF), Henrik Kulovaara (FF), Janne Elo (FFs revisor)
- Rimlig i och för sig utgående från LRs egna utredningar

14. Vad har LR ifrågasatt gällande FFs och Angars skadekalkyl?

- Diskonteringsräntan 1 % => 4,8 % (jfr. energimyndighetens angivna ränta för eldistributionsföretag, som har en monopolställning; 3,17 % efter skatt)
- Hur beaktar man den osäkerhet som avtalets längd medför? Är det korrekt att använda en anbuds-kalkyl (utan justeringar) för en period om 2-17 år framåt i tiden (risk för överkompensation)?
- Är det korrekt att enbart utgå från FFs historiska resultat och en anbuds-kalkyl som i sin helhet baserar sig på ”FFs koncept” och Elektra 2-trafiken (som har en relativt kort historik samt trafikerar annan rutt med andra förutsättningar)? Betydelsen av att Ansgar de facto skulle sköta trafiken. Ansgars andel av avtals-intäkterna skulle utgöra 67-70 %. Risker i Ansgars verksamhet.

EY:s känslighetsanalys - skadeuppskattningar - utebliven vinst (000 euro)											
		Diskonteringsränta (känslighet för satser mellan 0,5 % och 5,0 %)									
		0,5 %	1,0 %	1,5 %	2,0 %	2,5 %	3,0 %	3,5 %	4,0 %	4,5 %	5,0 %
Resultat före skatt (EBT) procentsatserna anger +/- 1 %-förändring i konsortiets EBT-uppskattning för alla år under avtalsperioden)	(-5,0 %)	7 050 €	6 716 €	6 402 €	6 107 €	5 830 €	5 569 €	5 323 €	5 092 €	4 874 €	4 668 €
	(-4,0 %)	7 745 €	7 378 €	7 033 €	6 709 €	6 405 €	6 118 €	5 848 €	5 594 €	5 355 €	5 129 €
	(-3,0 %)	8 440 €	8 040 €	7 664 €	7 312 €	6 980 €	6 668 €	6 374 €	6 097 €	5 836 €	5 590 €
	(-2,0 %)	9 135 €	8 702 €	8 296 €	7 914 €	7 555 €	7 217 €	6 899 €	6 600 €	6 317 €	6 051 €
	(-1,0 %)	9 830 €	9 364 €	8 927 €	8 516 €	8 130 €	7 767 €	7 425 €	7 102 €	6 798 €	6 512 €
	0,0 %	10 525 €	10 026 €	9 558 €	9 119 €	8 705 €	8 316 €	7 950 €	7 605 €	7 279 €	6 973 €
	1,0 %	11 220 €	10 688 €	10 190 €	9 721 €	9 280 €	8 866 €	8 475 €	8 107 €	7 761 €	7 433 €
	2,0 %	11 914 €	11 351 €	10 821 €	10 323 €	9 856 €	9 415 €	9 001 €	8 610 €	8 242 €	7 894 €

- Hur ska man beakta FFs och Ansgars möjlighet att begränsa sin skada, dvs. vinna andra upphandlingar. Jfr. t.ex. det faktum att Ansgar erhåller cirka 100 000 € i månaden för drift av m/s Skarven, vilken ersättning inte skulle utgå om hybrid-avtalet trätt i kraft.

## D. BESVÄR ÖVER TINGSRÄTTENS DOM – MÖJLIGHETER OCH RISKER

15. Avtals-tolkningsfrågan är svår. Tingsrättens tolkning av texten säger att beslut om att inte bevilja medel måste vara fattat för att uppsägning ska kunna ske (därmed inte sagt hur detta påverkar ersättningsskyldigheten). Tingsrätten hänvisar även till den sk. oklarhets-regeln vad gäller formuleringar som kan tolkas på flera sätt. Tingsrätten för inget fördjupat resonemang vad gäller rätten att återropa uppsägningens möjligheten ”på förhand”.

16. Gällande skadestandsfrågan skulle preliminärt (enligt vår bedömning) följande två frågor vara centrala och lyftas fram vid besvär till hovrätten:

- a. Diskonteringsräntans storlek (se punkt 14.c ovan gällande dess betydelse). Tidsfaktorn (2-17år) bör även påverka diskonteringen.
- b. Osäkerheten vad avser beräkningen av skadan för en period om 2-17 år framåt i tiden. Hur kan man beakta eventuella framtida händelser? Är det rätt att godkänna FFs rörelsebidrag om 15,1 % utan reservationer? Varför godkänns "FFs koncept" och FFs historiska marginaler utan reservationer?

17. Utgående från den bevisning som presenterats i tingsrätten kan följande invändningar anses sekundära:

- a. Begränsning av skadan genom omställning av verksamheten.
- b. Att talan skulle vara för tidigt väckt (till den del der inte hänger samman med den osäkerhet som avses i punkt 16.b ovan).

18. Möjligheter vid besvär till hovrätten

Se punkt 14.c ovan. Gällande diskonteringsräntan bör vår sakkunnige från E&Ys ges en central roll vid en hovrättsförhandling. FF och Ansgar har haft en annan utgångspunkt än E&Y vid beräkning av diskonteringsräntan. Vi har preliminärt, efter domen, konsulterat en professor i affärsrätt med erfarenhet som skiljedomare som för sin del, utgående från domen, uppfattat en ränta om 1 % som för låg. NB, dock omöjligt att bedöma förutsättningarna för framgång i denna fråga.

19. Risker vid besvär till hovrätten

Vid besvär kommer dröjsmålsränta på det utdömda skadeståndet att löpa tills dess att betalning sker. Om ersättningsnivån skulle sänkas kommer räntan att utgå på detta lägre belopp, men för hela tidsperioden (dvs. fr.o.m. 9.11.2020). Rättegångskostnader tillkommer med ersättningsskyldighet för alla parter tillkomna kostnader.

20. Kostnaderna för uppsägningen av varvsavtalet mm

LR bör betala ersättning för dessa kostnader enligt tingsrättens dom i och med att dessa nu kan anses utredda.

21. Parallellt med att eventuella besvär lämnas in till hovrätten kan LR överväga att söka en förlikning. Det är inte möjligt att bedöma FFs och Ansgars förlikningsvilja i detta skede.

22. Om LR väljer att inte besvara sig till hovrätten vinner domen laga kraft och betalning ska ske i enlighet med domslutet.

Daniel Widman 27.6.2022

# Twisten gällande hybridfärjan

Lägesavstämning 20.4.2023



# Nuläget enligt tingsrättens dom

- Skadestånd för utebliven vinst
  - 10 027 591,17 € + ränta fr.o.m. 9.11.2020
- Rättegångskostnader
  - 237 142,12 € + ränta fr.o.m. 16.7.2022
- Beloppen per idag 20.4.2023 (inkl. upplupen ränta 7 % resp. 9,5 %)
  - 11 8220 469,52 € (upplupen ränta: 1 792 878,35 €)
  - 251 617,53 € (upplupen ränta: 14 475,41 €)

→ **12 072 087,05 €**

## Alternativa utfall i hovrätten – ingen ändring

- Om ingen ändring – och dom avkunnas 9.1.2024 (antagen tid)
  - 12 509 488,66 € (utebliven vinst)
  - 267 912,12 € (rättegångskostnader)
  - **12 777 400,78 €** (ökning från 20.4.2023: 705 313,73 €)
- Att beakta:
  - Konsortiets krav på ytterligare rättegångskostnader: 189 095 €
  - Rättegångskostnader i hovrätten

## Alternativa utfall i hovrätten – räntan justeras

- Ränteläget har ändrat – kan påverka synen på diskonteringsräntan
- Ränta => hur mycket ska rätten till förlorad vinst över tid (avtalsperioden) "räknas ner" till följd av ett skadestånd *på en gång* i form av en "klumpsumma"
- Olika utgångspunkter i tingsrätten (exkl. räntor)
  - 1 % (domen) => 10 027 000
  - 3,17 % (statens angivna ränta för eldistributionsföretag) => 8 170 000
  - 4,8 % (Ernst & Youngs beräkning) => 7 100 000

## Alternativa utfall i hovrätten – räntan justeras

- Alternativa utfall inklusive dröjsmålsränta per 9.1.2024:
  - 10 027 000 => 12 500 000 € (räntan ca 2 473 000)
  - 8 170 000 => 10 192 000 € (räntan ca 2 022 000)
  - 7 100 000 => 8 857 000 € (räntan ca 1 757 000)
    - Rättegångskostnaderna (tingsrätt och hovrätt) tillkommer
- I ett "bästa utfall" kan det antas att räntan fastställs till ett högre belopp än tingsrättens 1 %
- Utgående från tingsrättens bevisvärdering har i kalkylen inte beaktats andra invändningar och tvistefrågor (vinstmarginal, osäkerhet i beräkning, styrkande av skada)
- Finns det möjlighet till förlikning på acceptabel nivå?