



PRINCIPER FÖR TILLGÅNG TILL DEPÅER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

**Ett delprojekt inom Partnersamverkan för en fördubblad
kollektivtrafik**

*[Rapport från en branschgemensam expertgrupp inom
Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik samt Jernhusen]*

**Beslutad av Partnersamverkan
för en fördubblad kollektivtrafik
september 2012**



SVENSKA
TAXIFÖRBUNDET


SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK


Tågoperatörerna



Sveriges
Kommuner
och Landsting



TRAFIKVERKET

Innehåll

Depåer – en förutsättning för kollektivtrafikens utveckling	2
Marknaden och dess förutsättningar	4
Marknad för depåverksamhet.....	4
Vilka depåfunktioner är kritiska för tillträde till kollektivtrafikmarknaden?.....	4
Lagstiftning rörande tillgång till buss- och järnvägsdepåer.....	6
Regler kring markanvändning.....	6
Depåer i trafikförsörjningsprogrammen	6
Vilka hänsyn bör tas om depån ställs till marknadens förfogande?	7
Förvaltaren beslutar om huvudsaklig användning av anläggningen	7
Förvaltaren informerar om sitt erbjudande	7
Kollektivtrafikföretag beställer tjänster eller tillgång till anläggningar.....	8
Förvaltaren beslutar hur tjänster eller anläggningar ska få nyttjas	8
Avtal träffas mellan förvaltare och kollektivtrafikföretag.....	8
Avtalslängden kan variera	8
Ingångna hyresavtal gäller.....	8
Tjänster eller kapacitet vid anläggningar bör inte överlåtas.....	9
Incitament för en effektiv och kvalitativ verksamhet vid depån bör kunna tillämpas	9
Prissättning.....	10
Likvärdiga tjänster på samma marknad bör prissättas likvärdigt.....	10
Prissättningen bör grundas på samma principer oavsett användare	10
Prissättningen bör vara transparent	10



Depåer – en förutsättning för kollektivtrafikens utveckling

Målsättningen från regering och riksdag är att kollektivtrafiken i framtiden ska spela en viktigare roll för transportförsörjningen i Sverige. Det kollektiva resandet har under senare år stadigt ökat och ambitionen är att ännu fler ska välja kollektiva färdmedel. Det kan därför förväntas att fordonsanvändningen i kollektivtrafiken, men även antalet fordon, kommer att öka. De nya möjligheter för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik som den nya kollektivtrafiklagen ger, kan också leda till att ett större antal kollektivtrafikföretag kan komma att verka på marknaden. Sammantaget kan det förväntas innebära en ökande efterfrågan på fordonsunderhåll, uppställning och andra depåttjänster från ett ökat antal aktörer.

Den totala efterfrågan på depåer för kollektivtrafiken överstiger dock redan idag utbudet. En central fråga är därför hur tillgången till depåanläggningar och depåttjänster ska säkras och användas, och hur kommersiell trafik i egen regi ska kunna bedrivas jämsides med den offentligt upphandlade trafiken under konkurrensneutrala och icke-diskriminerande former.

Depåer kan i varierande grad vara upplåtna för kollektivtrafikmarknaden. En anläggning kan vara avsedd endast för ett enskilt företags verksamhet, vare sig trafiken är upphandlad eller bedrivs under kommersiella villkor. I andra fall kan den vara helt eller delvis öppen även för andra företag. Depåns ägare eller förvaltare avgör i vilken mån depåanläggningen eller tjänster vid depån ska kunna användas av flera. Denna rapport har tagits fram till stöd för depåförvaltare och kollektivtrafikföretag i frågor som rör tillgång till sådana depåanläggningar som förvaltarna bedömer kan ställas till förfogande för flera aktörer, vilket i figuren nedan markerats med en streckad linje. Syftet är att depåkapacitet som skulle kunna användas av flera ska kunna erbjudas och komma till användning under konkurrensneutrala och icke-diskriminerande former.

I denna rapport används termen "förvaltare" för den som ansvarar för att leverera tjänster eller kapacitet till kollektivtrafikföretag. Förvaltaren behöver inte äga anläggningen, men det är ägaren som i praktiken beslutar om förvaltningsformen, det vill säga om ägaren själv eller någon annan ska ha rollen som förvaltare. Förvaltaren kan alltså vara anläggningens ägare, den som hyr en depå eller ett kollektivtrafikföretag som ansvarar för en depå.

Rapporten behandlar frågor kopplade till tillträde till och användning av dagens depåer. En stor utmaning inom transportsektorn är emellertid att tillgodose det ökande behovet av depåfunktioner, inte minst i storstadsregionerna, med den konkurrens i markanvändningen som oftast råder där. De befintliga depåerna behöver användas så effektivt som möjligt. Samtidigt finns klara behov av att utöka och investera i nya depåfunktioner. Det finns dock en risk att den investeringsvilja som finns inte kommer till stånd i form ny depåkapacitet, bland annat på grund av affärsmässiga risker för

enskilda aktörer, liksom den begränsade tillgången till mark. Markttillgången behöver beaktas i tidiga skeden av planeringen och i dialog mellan alla berörda parter.



Figur 1. Möjligheten att möta den totala efterfrågan på depåer – idag och i framtiden – är beroende av tillgången till egna depåer och depåer som helt eller delvis är öppna för alla aktörer. Resonemangen i denna rapport avgränsar sig till befintliga öppna depåer, det vill säga depåer som idag till någon del ställs till marknadens förfogande av förvaltaren.

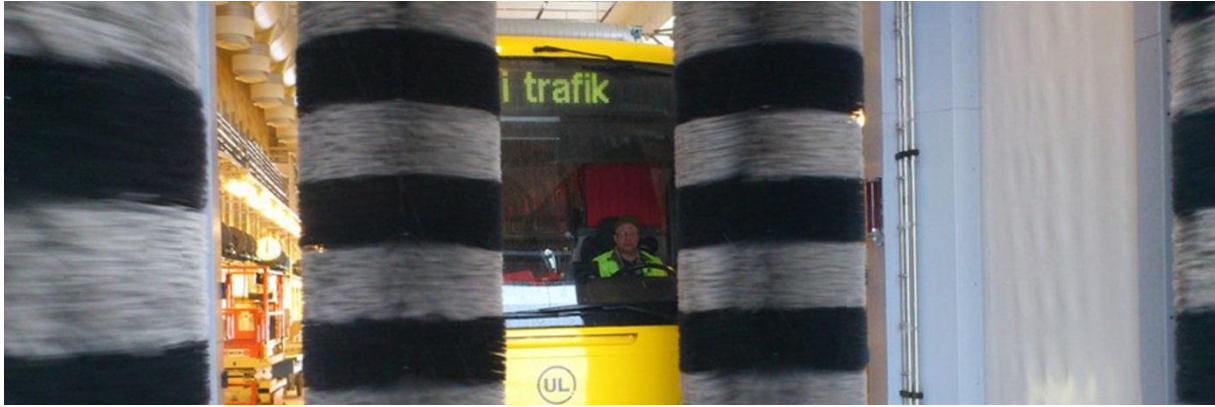
Rapporten är främst inriktad mot depåer för busstrafik och för persontrafik på järnväg. För taxi bedöms tillgången till depåfunktioner inte utgöra, eller komma att utgöra, något större problem, och behandlas därför inte specifikt. Tillgång till depåanläggningar för spårväg och tunnelbana, det vill säga lokala fristående system, behandlas inte.

Rapporten inleds med en kortfattad överblick över marknaden för depåtjänster samt en bedömning av vilka depåfunktioner som är kritiska för att nya företag ska kunna träda in på kollektivtrafikmarknaden. Därefter presenteras ett resonemang kring de steg som kan vara lämpliga att gå igenom vid beslut om hur öppna depåer ska användas – från förvaltarens beslut om vilka depåfunktioner som kan ställas till öppet förfogande till att avtal träffas mellan förvaltare och kollektivtrafikföretag. Avslutningsvis redovisas några grundläggande hänsyn som bör beaktas vid prissättningen av tjänster eller tillgång till depåanläggningar.

Rapporten utgår från dagens situation och dagens lagstiftning. Dokumentet uttrycker inte ståndpunkter rörande kommande översyn av järnvägslagstiftningen.

Inför framtiden är det viktigt att depåfrågorna ges ökad vikt och lyfts till en strategisk nivå i diskussionen mellan branschens parter. Ett flertal viktiga frågor behöver ägnas tid och kraft för att få en positiv utveckling inom området. Förutsättningar och villkor som tar tillvara investeringsviljan och lägger grunden för lämpliga affärsmodeller behöver skapas. Bland annat kan fördelningen av ansvar, uppgifter och befogenheter behöva klargöras och användbar mark för depåer behöva säkras. Med bättre förutsättningar för depåverksamhet ges större möjligheter att uppfylla målen för kollektivtrafikens utveckling.

Rapporten har utarbetats av en projektgrupp med representanter för Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik, Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Jernhusen.



Marknaden och dess förutsättningar

Marknad för depåverksamhet

Bus- och järnvägsföretagens behov av depåjänster tillgodoses på olika sätt. Underhålls- eller andra depåjänster kan tillhandahållas buss- eller järnvägsföretag av företag med depåjänster som huvudsaklig affärsidé. Det förekommer även att fordonstillverkare erbjuder underhåll som är specifikt anpassat till tillverkarens egna fordon. Kommersiella kollektivtrafikföretag eller beställare av kollektivtrafik kan också själva utföra depåjänster i egna anläggningar som en del av den egna verksamheten.

Depåanläggningar kan genom hyresavtal vara upplåtna till företag som utför depåjänster för egen verksamhet eller tillhandhåller sådana tjänster till andra. Ett exempel på en sådan aktör inom järnvägsområdet är Jernhusen AB. Hyrestagaren kan i sin tur erbjuda depåfunktioner som en tjänst.

Depåförvaltare och kollektivtrafikföretag kan även vara beroende av förutsättningar på andra marknader. För att kollektivtrafikföretag inom järnvägsområdet ska kunna nyttja de tjänster som en depåförvaltare erbjuder behöver kollektivtrafikföretaget exempelvis även avtala om kapacitet på den anslutande infrastrukturförvaltarens spår, det vill säga normalt Trafikverket.

För den upphandlade trafiken är det ofta trafikföretagens eget ansvar att anskaffa eller utföra de depåjänster som är nödvändiga. Det gäller för både buss- och järnvägsföretag. Det förekommer också att depåerna följer med som en del av upphandlingen, med avtalstider som följer av de trafikavtal som tecknas. Vid speciella krav, exempelvis krav på biogasdrift i tätortstrafik, kan bussföretagen vara ålagda att använda vissa depåanläggningar.

Antalet förfrågningar om tillgång till depåer som används för upphandlad trafik från kollektivtrafikföretag som vill bedriva egen kommersiell trafik bedöms hittills vara mycket få. Det förekommer att överkapacitet vid de depåer som används av den upphandlade trafiken hyrs ut på kommersiella villkor till andra aktörer, vilket kan ske av ägare eller den aktör som vunnit trafikupphandlingen.

Vilka depåfunktioner är kritiska för tillträde till kollektivtrafikmarknaden?

Ett flertal olika funktioner kan rymmas inom en depå. Vissa är nödvändiga för den dagliga driften, medan andra behöver användas mer sällan. Behoven och förutsättningarna skiljer sig mellan buss och järnväg, men också mellan olika delar av landet. Storstadsområdena präglas av ökande trafik, men också av stark konkurrens om marken och därmed begränsat utrymme för att utveckla och

tillgodose det samlade behovet av depåfunktioner. Förutsättningarna är också olika beroende av hur marknaden för olika depåfunktioner i praktiken fungerar.

Mot bakgrund av ambitionen att ge ökade förutsättningar för kollektivtrafikföretag att etablera sig på kollektivtrafikmarknaden är det väsentligt att klargöra i vilken grad tillgången till olika depåfunktioner kan ha betydelse för att kunna träda in på kollektivtrafikmarknaden.

Kategorier av depåer samt funktioner/tjänster

Uppställningsdepå

- parkering eller uppställning samt vändning av fordon i anslutning till trafikens utförande
- stationär uppvärmning.

Driftsdepå

- städning, fordonstvätt och sanering
- tankning (vatten och/eller brandfarliga vätskor) eller tanktömning (även fekalier)
- tankning eller bränsletagning (bränslen)
- furnering; ilastning eller urlastning av mat, dryck, material etcetera
- avisning.

Underhållsdepå

- lättare underhåll, komponentutbyte och mindre reparationer
- reparation av krockade fordon, revisioner, större ombyggnader etcetera.

Vid ovanstående depåfunktioner kan det även finnas personalutrymmen för förare och annan personal som ingår i den direkta trafikverksamheten.

En enskild depå kan innehålla funktioner från samtliga depåtyper. Enskilda depåtjänster, exempelvis städning, kan också utföras fristående och på platser som i övrigt inte utgör en depå.

För att kollektivtrafikföretag ska kunna bedriva en effektiv verksamhet som möter resenärernas behov är det viktigt att företagen har tillgång till funktioner inom samtliga kategorier av depåer. Men de faktiska eller potentiella problemen kopplade till möjligheten att träda in på kollektivtrafikmarknaden bedöms dock i huvudsak gälla drifts- och uppställningsdepåer, framför allt i storstadsområden. För taxi bedöms tillgången till depåfunktioner i huvudsak inte utgöra, eller komma att utgöra en begränsning för marknadstillträde. Bedömningarna gäller därför busstrafik och persontrafik på järnväg.

För tågtrafiken bedöms tillgången till depåer vara ett problem i storstäderna och vid vissa andra viktiga platser. Det gäller framför allt uppställning och tjänster som behövs i anslutning till trafikens utförande.

Även för busstrafiken bedöms tillgången till depåtjänster vara en potentiellt begränsande faktor för trafikens utveckling. Samtidigt präglas busstrafiken av större flexibilitet jämfört med järnvägssystemet, vilket också ger förutsättningar att med större flexibilitet tillgodose behoven av tillgång till depåfunktioner. I framför allt storstadsområdena bedöms dock tillgången till depåtjänster såsom tvätt, städning och andra drifts- och uppställningsdepåtjänster komma att innebära ett ökande problem, framför allt på grund av att lokaliseringen av depåer inte är optimal i förhållande till trafikeringen.

Vissa depåer, särskilt underhållsdepåer, är ofta anpassade för och knutna till den upphandlade trafikens eller enskilda trafikföretags egen verksamhet eller till specifika fordonstyper. Detta kan påverka möjligheterna att använda dessa depåfunktioner.

Lagstiftning rörande tillgång till buss- och järnvägsdepåer

Avsikten med den nya kollektivtrafiklagen (Lag 2010:1065 om kollektivtrafik) är att ge kommersiella initiativ ökade förutsättningar att etablera sig på kollektivtrafikmarknaden. Regeringens utgångspunkt i förarbeten till lagen är att offentligt ägd infrastruktur i form av hållplatser och bytespunkter alltid ska upplåtas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Frågan om villkor eller principer för tillgång till depå avhandlas emellertid inte specifikt i kollektivtrafiklagen eller i förarbetena till denna.

Tillträde till depåanläggningar och depåtjänster är emellertid delvis reglerad för järnvägstrafiken. Järnvägslagen (2004:519) reglerar villkoren för tillträde till bland annat bränsledepåer, underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar. Den som tillhandahåller sådana anläggningarna eller tjänster till järnvägsföretag ska göra det under icke-diskriminerande villkor. Genom pågående revidering av det EU-direktiv som järnvägslagen grundar sig på kan dessa villkor komma att ändras, med krav på att även anläggningar avsedda endast för egen verksamhet ska vara öppna för andra. Ett slutligt ställningstagande förväntas under hösten 2012, varefter arbetet med revideringar av den svenska lagstiftningen kommer att ta vid. För busstrafik gäller ingen specifik reglering av villkoren för tillträde. Diskussionerna i denna rapport gäller utifrån de förutsättningar som ges av befintlig lagstiftning.

Utöver kollektivtrafik- och järnvägslagstiftningen behöver både förvaltare och kollektivtrafikföretag ta hänsyn till annan lagstiftning såsom konkurrenslag, hyreslag med mera.

Regler kring markanvändning

Genom de kommunala planer som upprättas enligt plan- och bygglagen regleras hur marken och bebyggelsen får användas. Depåer bedöms i huvudsak ligga på tomtmark, på vilken användningen kan regleras genom civilrättsliga avtal. Tillträde till allmän platsmark eller allmän väg kan däremot inte regleras genom avtal. I viss utsträckning kan uppställning för buss förekomma på allmän platsmark.

Inom järnvägssektorn diskuteras regeländringar avseende upplåtelse och överlåtelse av järnvägsanläggningar och mark för dessa som Trafikverket för närvarande förvaltar. Genom de ändringar som föreslås skulle depåer och sammanhängande verksamhet kunna arrangeras på befintlig mark för järnvägsändamål.

Depåer i trafikförsörjningsprogrammen

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska enligt kollektivtrafiklagen ange målen för den regionala kollektivtrafiken inom länet i särskilda trafikförsörjningsprogram. Kollektivtrafikmyndigheterna har dock inget ansvar att förse marknaden med depåer eller bestämma hur depåer ska användas. Depåernas betydelse för kollektivtrafikens utveckling skulle dock på övergripande nivå kunna behandlas i trafikförsörjningsprogrammen, exempelvis genom att beskriva depåernas läge och dimensionering. Sådana överväganden bör baseras på en dialog med kollektivtrafikföretag och de som ansvarar för depåerna.



Vilka hänsyn bör tas om depån ställs till marknadens förfogande?

I detta avsnitt presenteras resonemang kring de steg som kan vara lämpliga att gå igenom vid beslut om hur öppna depåer ska användas. Resonemangen nedan begränsar sig till de fall då depån helt eller delvis erbjuds flera kollektivtrafikföretag.



Figur 2. Steg från beslut om depåns användning till tecknande av avtal

Förvaltaren beslutar om huvudsaklig användning av anläggningen

Förvaltaren bör pröva om en depåanläggning behöver användas enbart för egen verksamhet eller om den helt eller delvis ska ställas till marknadens förfogande, det vill säga erbjudas alla kollektivtrafikföretag. Förvaltare bör inför sitt ställningstagande i möjligaste mån ta hänsyn till att det i många delar av landet råder brist på depåer och att även en begränsad möjlighet för andra kollektivtrafikföretag att få använda en depå kan ha betydelse för kollektivtrafikens utveckling.

Förvaltaren informerar om sitt erbjudande

Erbjudande om depåtjänster eller tillgång till sådana anläggningar som tillhandahålls öppet bör tydliggöras och presenteras på ett lättillgängligt sätt och med god framförhållning. Av erbjudandet bör bland annat framgå

- vilka tjänster eller tillgång till vilka anläggningar som erbjuds och dess innehåll och kvalitet
- villkor och principer för fördelning av användandet (inklusive villkor vid eventuell kapacitetsbrist)
- avgiftssystem och avgiftsnivåer för tjänsterna
- de tidsperioder under vilka tjänster eller tillträde till anläggningar kan bokas
- villkor för avbokning och andra avtalsvillkor, exempelvis boknings- eller avbokningsavgifter
- praktiska uppgifter om beställningar etcetera.

Om den aktör som vinner en upphandling har ledig kapacitet, och bedömer att anläggningar eller tjänster kan ställas till marknadens förfogande, så bör dessa tillhandahållas alla under icke-diskriminerande och konkurrensneutrala villkor, i enlighet med ovanstående.

Kollektivtrafikföretag beställer tjänster eller tillgång till anläggningar

När förvaltaren har informerat om sitt erbjudande kan kollektivtrafikföretaget beställa tillgång till depåanläggningen eller de tjänster som erbjuds vid depån. Kollektivtrafikföretag bör i så god tid som möjligt ta kontakt med depåförvaltaren för att informera sig om möjligheterna att få använda depåanläggningen eller de tjänster som erbjuds vid depån.

Förvaltaren beslutar hur tjänster eller anläggningar ska få nyttjas

Tjänster eller tillgång till anläggningar fördelas löpande på kort eller lång sikt. Förvaltaren bör skyndsamt lämna besked om det är möjligt att bereda tillträde till depåanläggning eller leverera tjänster enligt kollektivtrafikföretagens önskemål.

Avtal träffas mellan förvaltare och kollektivtrafikföretag

Förvaltaren bör träffa avtal med kollektivtrafikföretagen om den kapacitet och de tjänster som ska levereras och med vilka villkor. Om tillträdet till depån eller depåtjänster är öppen för andra bör förvaltaren utforma avtalen så att de är icke-diskriminerande och att önskemål från flera kollektivtrafikföretag i möjligaste mån kan tillgodoses.

Avtalslängden kan variera

Avtalslängden bör kunna variera för olika kollektivtrafikföretag vid samma depåanläggning, dels för att möta behov av stabilitet och långsiktighet, och dels för att möta behov av flexibilitet och kortsiktighet.

Om tillträdet till depåfunktionen i sin helhet eller till viss del är öppen för alla, bör det vara möjligt för förvaltaren och kollektivtrafikföretag att teckna såväl kort- som långsiktiga avtal. Depåfunktionen kan vara en grundförutsättning för att möjliggöra trafik för en längre period, varför det kan finnas behov för såväl kollektivtrafikföretagen och förvaltaren att säkerställa ett mer långsiktigt samarbete. Val av avtalslängd kan påverka förvaltarens och kollektivtrafikföretagens affärsrisk och därmed också påverka priset, vilket bör beaktas när man tar ställning till avtalslängd.

Långa avtalsperioder mellan parter kan utgöra ett hinder för nya aktörer att träda in på kollektivtrafikmarknaden. Tillämpas långa avtalsperioder kan det – om förvaltaren ser behov av det – finnas anledning att avtala om möjligheter att omförhandla villkoren för att inte försvåra tillträdet för andra kollektivtrafikföretag och för att ge förvaltaren möjlighet att på sikt kunna vidga erbjudandet till fler kollektivtrafikföretag.

Ingångna hyresavtal gäller

Om hyresvärden bedömer att anläggningen i framtiden bör kunna användas för andra ändamål eller av fler aktörer i ett led att möta marknadsöppningen, bör hyresvärden i framtida avtal kunna reservera sig för detta. Hyresavtalen bör i sådana fall innehålla tydliga villkor som ger trygghet för båda avtalsparter.

Ingångna hyresavtal ska hållas. En hyresgäst kan därmed inte tvingas tåla att utrymmet används av andra, utan att hyresvärden först löser ut hyresgästen från kontraktet i enlighet med avtalsvillkoren

och med hänsyn till det besittningsskydd som hyresgästen kan ha. Hyresgästen har att förhålla sig till de uppsägningsvillkor som följer av avtalet.

Kapacitet i depåanläggningen eller tillgång till depåtjänster som ett kollektivtrafikföretag inte längre har nytta av, till exempel som följd av en ändrad marknadssituation, bör om det är möjligt kunna återlämnas till förvaltaren. Därigenom minskar risken för en ineffektiv användning av funktionen. Kollektivtrafikföretaget bör meddela förvaltaren att företagets behov förändrats. Förvaltaren kan då bedöma om kapaciteten eller depåtjänsterna istället kan erbjudas andra kollektivtrafikföretag. Villkoren för detta bör regleras i avtalet.

Tjänster eller kapacitet vid anläggningar bör inte överlåtas

Om depån är öppen för flera kollektivtrafikföretag bör förvaltaren inte tillåta att tjänster eller kapacitet i depån överlåts till ett annat företag utan förvaltarens godkännande. Detta för att minimera risken för att konkurrensen hämmas och att det uppstår hinder för kollektivtrafikföretag att få tillgång till depåer.

Incitament för en effektiv och kvalitativ verksamhet vid depån bör kunna tillämpas

Om depån används av flera kollektivtrafikföretag, bör kollektivtrafikföretagen och förvaltaren samarbeta och föra en löpande dialog om hur verksamheten och trafiken till depån kan bedrivas effektivt och med god kvalitet. Parterna bör i samverkan utveckla och organisera användningen och trafikeringen så att depån kan användas på ett effektivt sätt.

Kollektivtrafikföretagens verksamhet får inte bedrivas så, att andra företag lider skada. Om kollektivtrafikföretaget exempelvis inte håller tiderna vid angöring och avgång, och om detta skadar andra företag, bör förvaltaren ha möjlighet att tillämpa sanktioner eller att vid betydande omfattning häva avtalet. Möjligheter till bonus eller liknande incitamentsystem kopplade till verksamhetens utförande kan övervägas.

Om ett kollektivtrafikföretag i väsentlig omfattning underlåter att avboka kapacitet eller tjänster, bör förvaltaren ha rätt att häva avtalet.



Prissättning

Likvärdiga tjänster på samma marknad bör prissättas likvärdigt

Konkurrensneutralitet innebär att alla aktörer ska ha samma förutsättningar att agera på en marknad. Det förutsätter bland annat att verksamhet i offentlig regi inte gynnas på bekostnad av motsvarande kommersiell verksamhet.

I situationer där det finns faktisk eller potentiell konkurrens mellan offentligt driven verksamhet och kommersiell verksamhet bör därför principerna för prissättning vara likartade.

Prissättningen bör grundas på samma principer oavsett användare

Diskriminerande prissättning innebär att olika kunder får betala olika pris för samma tjänst, även om alla förutsättningar i övrigt är lika, det vill säga att prisskillnaden inte kan motiveras av skillnader i tjänstens innehåll eller kvalitet. För att inte diskriminera olika kollektivtrafikföretag bör prissättningen grundas på samma principer. Samma pris bör gälla lika för alla kunder för exempelvis en viss servicenivå eller viss avtalad volym.

Prissättningen bör vara transparent

Prissättningen bör vara överblickbar och transparent. Detta betyder bland annat att priset för enskilda tjänster bör redovisas separat.

Prissättningen bör inte bara vara möjlig att förstå och förhålla sig till i relation till de tjänster som efterfrågas – de bör också vara möjliga att följa upp och pröva i efterhand. Den som tillhandahåller tjänster bör därför kunna visa att priserna överensstämmer med de metoder eller nivåer som anges i erbjudandet eller i avtal.