

Udbud af flextrafik i Region Nordjylland

## **Flex25 – Variabel kørsel (V)**

Nordjyllands Trafikselskab



# Indholdsfortegnelse

<b>1. Indledning .....</b>	<b>4</b>
1.1 Udbudsform.....	4
1.2 Opbygning af udbudsbetingelserne .....	4
1.3 Definitioner .....	4
1.4 Nyskabelser .....	5
1.5 Særlige opmærksomhedspunkter.....	5
<b>2. Generelt om udbuddet.....</b>	<b>7</b>
2.1 Den udbudte kørsel .....	7
2.2 Hvem kan byde.....	7
2.3 Tidsfrister og tidsplan.....	7
2.4 Egnethed og udelukkelsesgrunde.....	8
2.5 Henvendelser og orientering .....	12
2.6 Tilbuddets form.....	12
2.7 Tildelingskriterie .....	15
2.7.1 Begrænsning på antallet af aftaler .....	16
2.8 Aftaleindgåelse.....	16
2.9 Aktindsigt, offentliggørelse og fortrolighed.....	17
<b>3. Aftalebestemmelser .....</b>	<b>19</b>
3.1 Ikrafttræden, udløb, opsigelse og optioner .....	19
3.2 Hjemsted og byområder .....	19
3.2.1 Skift af hjemsted.....	20
3.3 Kørselsfordeling .....	20
3.3.1 Frynsekørsel .....	20
3.3.2 Rådighedsperioder .....	21
3.4 Krav til vognene.....	21
3.5 Kørselens udførelse .....	23
3.5.1 Krav til chaufførerne .....	24
3.5.2 Pauser og chaufførskifte .....	25
3.5.3 Privatrejser .....	26
3.5.4 Lukning af vognløb.....	27
3.6 Julekørsel og forpligtede dage .....	28
3.6.1 Julekørsel.....	28
3.6.2 Forpligtede dage .....	30
3.7 Uddannelsesmæssige krav .....	31
3.8 Kvalitetsopfølgning.....	31
3.8.1 Totalkontrol .....	32
3.9 Afgifter.....	32
3.10 Betalingsmodel og afregning.....	33
3.10.1 Afregning.....	34
3.11 Indeksregulering.....	35
3.12 Virksomheder, selskaber og foreninger .....	35

3.13 Personaleansvar .....	36
3.14 Virksomhedsoverdragelse .....	37
3.15 Underentreprenør.....	37
3.16 Konkurs og overdragelse af forretning.....	38
3.17 Erstatnings- og forsikringsansvar.....	38
3.18 Misligholdelse.....	38
3.18.1 Russiske aktører .....	39
3.19 Økonomiske sanktioner (bodsbetalinger) .....	39
3.20 Voldgift.....	41
3.21 Diskretion.....	42
<b>Bilag A. Kørsel under NT's planlægningssystem.....</b>	<b>43</b>
<b>Bilag B. Retningslinjer for kørsel.....</b>	<b>47</b>
<b>Bilag C. Krav til chaufførens kompetencer og uddannelse .....</b>	<b>50</b>
<b>Bilag D. Krav til uddannelse af entreprenøren og administrativt driftspersonale.....</b>	<b>54</b>
<b>Bilag E. Arbejdsklausul .....</b>	<b>57</b>
<b>Bilag F. Krav til kommunikationsudstyr .....</b>	<b>60</b>
<b>Bilag G. Vogntyper og krav til vogne.....</b>	<b>62</b>
<b>Bilag H. Grønne drivmidler .....</b>	<b>66</b>
<b>Bilag I. Regulering for pris- og lønudvikling .....</b>	<b>68</b>
<b>Bilag J. Kontraktdokument om variable vogne.....</b>	<b>71</b>
<b>Bilag K. Elektronisk tilbudsgivning i ETHICS .....</b>	<b>72</b>

# 1. Indledning

## 1.1 Udbudsform

Dette udbud foretages som offentligt udbud i henhold til bekendtgørelse nr. 1078 af 29. juni 2022 og EU's Forsyningsvirksomhedsdirektiv (2014/25/EU af 26. februar 2014) og vedrører indgåelse af aftaler med flere leverandører om variabel kørsel uden rådighed. Den udbudte kørsel har hoved-CPV-kode 60000000 og følgende supplerende CPV-koder: 60112000, 60120000 og 60130000.

## 1.2 Opbygning af udbudsbetingelserne

Flex25 omfatter kørsel under en række kørselsordninger, som NT varetager. Der er både tale om kørselsordninger, som NT selv er iværksætter af og kørselsordninger, som NT varetager udbud og administration af for andre.

Udbudsbetingelserne er udformet med henblik på at gøre det klart hvilke vilkår, vejledninger og krav, der gælder for den udbudte kørsel.

## 1.3 Definitioner

- Driftsstart/kørselsstart: 1. juli 2025
- E-mail: Herved forstås en sikker mailadresse
- F-aftale: Aftale om fast kørsel
- Frynsekørsel: Kørsel der foregår fast over en periode, og som kræver fast vogn og chauffør, inden for rammeaftalerne om variabel kørsel
- Hjemsted: Det sted, hvor vognen skal starte og slutte. Hjemstedet er en fysisk adresse
- Køretid: Den tid, der anvendes på kørsel. Køretiden beregnes af planlægningssystemet i forbindelse med planlægningen og afviklingen af kørslen ud fra erfaringsmæssige køretider
- Kontraktår: 1. juli – 30. juni
- Køreaftale: Vognes kaldenavn. Kaldenavnet kan både være identisk og forskellig fra vognløbsnummeret
- Køretidsfaktor: Anvendes til at forøge planlægningstiden for kørsel
- NT's callcenter: Administration som håndterer bestilling af kørsel fra kunderne samt hjælper vognmænd og chauffører med at håndtere den praktiske udførelse af kørslen
- V-aftale: Aftale om variabel kørsel uden rådighedsaftale
- VR-aftale: Aftale om variabel kørsel med rådighedsaftale
- Ventetid (servicetid): Den tid, der bruges af chaufføren i forbindelse med afhentning og aflevering af brugere samt beordrede ophold uden for vognens hjemsted. Ventetid kan være knyttet til enten en bruger eller til et sted, ligesom ventetiden kan variere fra bruger til bruger og fra sted til sted. Den samlede ventetid beregnes af planlægningssystemet
- Vognløb: Navnet på aktuel køreplan og vognløb, som vognen kører

## 1.4 Nyskabelser

I forhold til tidligere udbud er der sket de nedenfor oplistede nyskabelser. Listen over nyskabelser kan ikke stå alene, og det er tilbudsgivers ansvar, at gennemlæse det fulde udbudsmateriale.

- Der kan alene bydes én pris pr. vogntype
- Indførelse af afgiftssystem ved ændring, flytning eller annullation af vogn
- Hjemsted skal først angives efter kontraktindgåelse
- Opstartsgebyr samt fratrækning af frem- og returminutter fjernes
- Der indføres nattillæg
- Byområder er ændret
- Såfremt der bydes med type 1 vogne, ind- eller omregistreret efter 1. september 2024, skal disse være nulemissionsvogne
- Aldersgrænsen for vogne, der indsættes, er ændret til 6 år
- Præcisering af, at kravet om uniformering gælder fra første dag, der udføres kørsel for NT
- Præcisering af krav om førstehjælpskursus
- Designmanualen er opdateret
- Der er udarbejdet en kvalitetshåndbog for flextrafik, der anvendes ved kontrol af vognene
- Alle vogne skal godkendes i Totalkontrol inden idriftsættelse
- Der ydes ikke økonomisk kompensation for fremstilling af vogne i Totalkontrol inden idriftsættelse
- Krav om at størstedelen af kørslen skal udføres med egne ansatte
- Ved anvendelse af underentreprenør, skal navnet på hovedentreprenøren altid fremgå på vognen
- Lukkede vognløb kan ikke genåbnes på dagen
- Afsnit 3.5.4 om lukning af vognløb er opdateret
- Der skal oplyses stelnummer på vognen
- Der indføres mulighed for reklame på udvalgte vogne, jf. Bilag G
- FlexKom er en reserve-kommunikationsløsning, der alene kan anvendes som nødsystem
- Betaling for særlig rengøring fjernes
- Entreprenøren forpligtes til at deltage i et opstartsmøde inden driftsstart, jf. punkt 2.8
- Præcisering af, at alene entreprenøren og dennes driftsleder(e) må have adgang til vognmandsportalen
- Ændringer af planlægningsprisen, jf. Bilag A
- Tilbudstidspunktet er ændret til kl. 12.00

## 1.5 Særlige opmærksomhedspunkter

Såfremt det nuværende planlægningssystem udskiftes i løbet af kontraktperioden, er entreprenøren forpligtet til at medvirke til udfasningen af systemet og implementeringen af et nyt system uden særskilt betaling herfor.

NT bærer overfor entreprenøren ansvaret for, at et nyt system fungerer korrekt, i samme omfang som NT i dag er ansvarlig for, at planlægningssystemet fungerer korrekt.

Entreprenøren må dog være indstillet på, at udfasning og implementering kan give udfordringer i form af ekstra tidsforbrug, ventetider, behov for korrektioner og lignende i en overgangsperiode. Entreprenøren kan ikke kræve særskilt betaling for udgifter forbundet med sådanne udfordringer, medmindre de antager et væsentligt og uforudseeligt omfang.

NT er berettiget til at gå tilbage til at anvende det nuværende planlægningssystem, og entreprenøren er forpligtet til at acceptere dette.

Eventuelle justeringer af den tildelte kørsel, som følge af et nyt IT planlægningssystem, kan ikke danne grundlag for krav mod NT om merbetaling eller anden form for kompensation.

## 2. Generelt om udbuddet

### 2.1 Den udbudte kørsel

NT udbyder i dette udbud et antal aftaler om variabel kørsel uden rådgighedsaftale (V-aftale). Variabel kørsel er karakteriseret ved, at entreprenøren angiver vognens hjemsted, entreprenøren ikke er forpligtet til at stille vognen til rådighed samt at entreprenøren ikke er garanteret kørsel på vognen. Rammeaftalen er ikke eksklusiv hverken for den enkelte rammeaftaleholder eller for rammeaftaleholdere tilsammen. Tilbudsgivere er således ikke garanteret en minimumsomsætning, såfremt de opnår tildeling af rammeaftale.

Den udbudte kørsel omfatter NT's handicapkørsel, teletaxi, flextur og plustur, den siddende patientbefordring til sygehusene i Region Nordjylland, siddende patientbefordring fra sygehusene i Region Nordjylland til sygehuse uden for regionen, kørsel for Psykiatrien i Region Nordjylland samt kommunale kørselsordninger i alle regionens kommuner (læge- og speciallægekørsel, kørsel til genoptræning, til hjælpemiddelafprøvning samt "frynsekørsel" til skoler, institutioner og som dublering af enkelte busruter og lign.). Kørslen på Læsø er dog ikke omfattet.

Nærmere retningslinjer for kørsel fremgår af bilag B samt af de retningslinjer, entreprenører og chauffører får udleveret af NT eller kommunen/institutionen.

Kørselsvolumenet for den samlede variable kørsel under Flex25 forventes årligt at blive:

	Antal ture
Handicapkørsel	84.800
Teletaxi, Flextur og Plustur	140.653
Patientbefordring og Psykiatrien	228.448
Kommunale kørselsordninger	97.520
<b>I alt</b>	<b>551.421</b>

Det bemærkes, at opgørelsen er en forventning baseret på historiske tal. Entreprenøren kan således ikke støtte ret på opgørelsen.

### 2.2 Hvem kan byde

Aftale om kørsel kan indgås med såvel enkeltpersoner som et selskab eller en anden juridisk person. Vedkommende skal dog eje eller repræsentere en virksomhed, der er registreret i det centrale virksomhedsregister (CVR). Selskaber under tvangsopløsning anerkendes ikke. Der kan alene indgås aftale med ejeren af det CVR nummer, der er oplyst ved afgivelsen af tilbud.

### 2.3 Tidsfrister og tidsplan

Tilbud afgives ved udfyldelse af blanketter på NT's udbudsportal på følgende Internetadresse:

<https://www.ethics.dk/ethics/eo#/1f443258-7336-4502-afd3-bcf501a82373/homepage>

Tilbud der indsendes på anden vis, vil blive afvist. For en vejledning til den elektroniske tilbudsgivning henvises til bilag K.

Fristen for afgivelse af tilbud er den **17. december 2024 kl. 12.00** (dansk tid).

Efter tidsfristen vil NT gennemgå og evaluere de modtagne tilbud på grundlag af tildelingskriteriet i afsnit 2.7. NT forventer at kunne offentliggøre resultatet af udbuddet i februar 2025.

Tilbuddene skal vedstås indtil den 1. september 2025.

Den samlede tidsplan ser således ud:

<b>NT's Flex25 – Variabel kørsel</b>	<b>Datoer</b>
Informationsmøder	20. – 25. november 2024
Spørgefrist til udbudsmaterialet	6. december 2024
Frist for svar, rettelser og tilføjelser til udbudsmaterialet	10. december 2024
Tilbudsfrist*	17. december 2024 kl. 12.00
Evaluering	December/januar
Forventet dato for offentliggørelse af tildelingsbeslutning	Februar 2025
Stand Still periode	Februar/marts 2025
Indgåelse af kontrakt	Marts 2025
Frist for indsendelse af oplysninger vedr. tilladelse	22. april 2025
Frist for udfyldelse af oplysningsskema	9. maj 2025
Frist for indsendelse af endelig anfordringsgaranti	12. juni 2025
Driftsstart	Juli/august 2025
Vedståelsesfrist	1. september 2025

\* I den undtagelsessituation at NT's udbudsportal lider under et teknisk nedbrud og således ikke er tilgængelig via Internettet i en periode af sammenlagt mere end 2 timer inden for de sidste 12 timer af tilbudsfristen, forlænges tilbudsfristen til den 18. december 2024 kl. 12.00 (dansk tid).

## 2.4 Egnethed og udelukkelsesgrunde

Den udbudte kørsel kan udføres med både større vogne og mindre vogne.

For busser og minibusser, indregistreret til flere end 9 personer (inkl. fører), skal tilbudsgiver, i det omfang det er nødvendigt for lovligt at kunne udføre ordren, opfylde kvalifikationskravene i lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 med ændringer. Der skal derfor foreligge de nødvendige tilladelser til erhvervmæssig personbefordring efter buslovens § 1 (original universaltilladelse) samt tilladelse for det nødvendige antal (mini)busser (bekræftede genpartner af tilladelsen). Tilbudsgiver skal være opmærksom på, at såfremt der bydes med vogne af ovenstående type, er entreprenøren ansvarlig for overholdelse af køre- og hviletidsreglerne.

For taxier og andre køretøjer indregistreret til højst 9 personer (inkl. fører) skal tilbudsgiver,



i det omfang det er nødvendigt for lovligt at kunne udføre ordren, opfylde kvalifikationskravene i taxiloven, lovbekendtgørelse nr. 1538 af 19. december 2017 med ændringer. Der skal derfor enten foreligge de nødvendige tilladelser til erhvervmæssig persontransport efter taxilovens § 3 eller alternativt hertil de nødvendige taxitilladelser (bevillinger) eller tilladelser til offentlig servicetrafik efter § 1 i den gamle lov om taxikørsel, lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013 med ændringer (jf. den nye taxilovs § 36, stk. 4).

Tilladelser der er nødvendige for lovligt at kunne udføre den udbudte kørsel, skal være erhvervet senest den 22. april 2025.

Dokumentation for at de nødvendige tilladelser til at udføre kørslen foreligger eller kan udstedes, skal tilbudsgiver til enhver tid, efter de ovenstående frister, fremsende, hvis NT forlanger det.

Til ansøgning om tilladelse til erhvervmæssig persontransport/-befordring benyttes særlige blanketter som findes på virk.dk: <https://indberet.virk.dk/myndigheder/stat/fstyr>

Tilbudsgiverne kan indhente de relevante oplysninger om nationale eller regionale forpligtelser vedrørende skatter og afgifter, miljø samt beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt på følgende adresser:

- Oplysninger om skatter og afgifter findes på Skats hjemmeside: [www.skat.dk](http://www.skat.dk)
- Oplysninger om miljøbeskyttelse findes på Miljøstyrelsens hjemmeside: [www.mst.dk](http://www.mst.dk)
- Oplysninger om beskyttelse af arbejdsmiljøet findes på Arbejdstilsynets hjemmeside: [www.at.dk](http://www.at.dk)

Det er en betingelse for at byde, at den bydende ikke befinder sig i en situation omfattet af de obligatoriske udelukkelsesgrunde i Udbudslovens §§ 134a-136.

Dette indebærer, at NT skal udelukke bydende når:

- Tilbudsgiver er etableret i et land, der er optaget på EU-listen over ikke-samarbejdsvillige skattejurisdiktioner – og ikke har tiltrådt WTO's Government Procurement Agreement eller øvrige handelsaftaler, der forpligter Danmark til at åbne markedet for offentlige kontrakter for tilbudsgivere etableret i det pågældende land, jf. Udbudslovens § 134a
- Tilbudsgiver, eller en person i tilbudsgiverens direktion/bestyrelse, ved endelig dom er dømt eller har vedtaget bødeforlæg for de handlinger, som er anført i Udbudslovens § 135, stk. 1 og 2 (deltagelse i kriminel organisation, EU-bestikkelse, svig, terrorhandling, hvidvaskning af penge eller finansiering af terrorisme eller børnearbejde)
- Tilbudsgiver har ubetalt forfalden gæld på 100.000 kr. eller derover til offentlige myndigheder vedrørende skatter, afgifter eller bidrag til sociale sikringsordninger i henhold til dansk lovgivning eller lovgivningen i det land, hvor tilbudsgiver er etableret, jf. Udbudslovens § 135, stk. 3
- Tilbudsgiver befinder sig i en interessekonflikt, en konkurrencefordrejning eller den bydende har afgivet groft urigtige oplysninger, har tilbageholdt oplysninger mv. som omfattet af Udbudslovens § 136
- Tilbudsgiver i forbindelse med udøvelsen af sit erhverv har begået alvorlige forsømmelser, der sår tvivl om tilbudsgivers integritet, jf. Udbudslovens § 136, stk. 1,

nr. 4

Det er ligeledes en betingelse for at byde, at den bydende ikke befinder sig i en situation omfattet af de frivillige udelukkelsesgrunde i Udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 1-5.

NT vil således udelukke bydende når:

- NT kan påvise, at tilbudsgiver har tilsidesat forpligtelser inden for det miljø-, social- eller arbejdsretlige område i henhold til EU-retten, national lovgivning, kollektive aftaler eller forpligtelserne inden for disse områder afledt af konventioner nævnt i bilag X til EU Direktiv 2014/24/EU, jf. Udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 1
- Tilbudsgiver er erklæret konkurs eller er under insolvens- eller likvidationsbehandling, tilbudsgivers aktiver administreres af en kurator eller af retten, tilbudsgiver er under tvangsakkord, tilbudsgivers erhvervsvirksomhed er blevet indstillet eller, tilbudsgiver befinder sig i en lignende situation i henhold til en tilsvarende procedure, der er fastsat i national lovgivning, hvor tilbudsgiver er hjemhørende, jf. Udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 2
- NT har tilstrækkelige indikationer til at konkludere, at tilbudsgiver har indgået en aftale med andre bydende med henblik på konkurrencefordrejning, jf. Udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 3
- NT kan påvise, at tilbudsgiver væsentligt har misligholdt en tidligere offentlig kontrakt om offentlig betalt kørsel, og misligholdelsen har medført den pågældende kontrakts ophævelse eller lignende sanktion, jf. Udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 4
- NT kan påvise, at tilbudsgiver uretmæssigt har forsøgt at påvirke NT's beslutningsproces i nærværende udbud mv. som omfattet af Udbudslovens § 137, stk. 1, nr. 5

En tilbudsgiver, der på et hvilket som helst tidspunkt under udbuddet eller i kontraktperioden, bliver omfattet af én af udelukkelsesgrundene nævnt i Udbudslovens §§ 134a, 135, stk. 1-3, 136 og 137, stk. 1, nr. 1- 5, vil blive udelukket fra udbuddet eller få sin kontrakt ophævet, medmindre den pågældende inden for en af ordregiver fastsat rimelig frist fremlægger tilstrækkelig dokumentation for tilbudsgiverens pålidelighed, jf. Udbudslovens § 138 (jf. bekendtgørelse nr. 1078 af 29. juni 2022 § 11). Det bemærkes, at det ikke er muligt at dokumentere pålidelighed for udelukkelsesgrunden i Udbudslovens § 134a.

For så vidt angår § 137, stk. 1, nr. 4, skal det præciseres, at tilbudsgivere og eventuelle underentreprenører om hvem NT er vidende om, at de inden for de sidste tre år har fået ophævet en kontrakt om udførelse af offentligt betalt kørsel pga. en væsentlig misligholdelse af entreprenørens forpligtelser, vil blive betragtet som uegnede til at udføre opgaven. Tilsvarende gælder tilbudsgivere og eventuelle underentreprenører, der som leder eller kontaktperson har tegnet en virksomhed, som inden for de sidste tre år har fået ophævet en kontrakt om udførelse af offentligt betalt kørsel.

Endelig gælder ovenstående tilbudsgivere og eventuelle underentreprenører, hvis adfærd som ansat hos en kontraktholder om offentligt betalt kørsel har været den direkte, eller en stærkt medvirkende faktor til, at vedkommendes arbejdsgivers kontrakt er blevet ophævet inden for de sidste tre år.

Endelig kan NT heller ikke godkende en tilbudsgiver og eventuel underentreprenør, der

inden for de sidste tre år har afstedkommet usædvanligt mange driftssvigt eller klager i forbindelse med kørsel for NT, at det med rette sår tvivl om entreprenørens tekniske og faglige formåen som leverandør af persontransport/-befordring.

Tilbudsgiveren skal udfylde og vedhæfte tilbuddet det fælles europæiske udbudsdokument, ESPD, som foreløbigt bevis for, at tilbudsgiver opfylder de nævnte krav til udelukkelse samt evt. mindstekrav til egnethed. Dokumentet findes på udbudsportalen som en blanket. Såfremt et tilbud ikke indeholder et korrekt udfyldt ESPD, kan det betyde, at tilbuddet kan blive vurderet ukonditionsmæssigt. NT forbeholder sig ret til at bede om supplerende oplysninger i henhold til udbudslovens § 159, stk. 5. For udfyldelse af ESPD- blanketten henvises til bilag K.

NT agter at gennemføre tilbudsevalueringen uden forudgående dokumentation for og kontrol af, at tilbudsgiverne ikke er omfattet af udelukkelsesgrunde og, at tilbudsgiverne opfylder de fastsatte minimumskrav til egnethed. NT vil dog efterfølgende indhente den i ESPD'et fastsatte relevante dokumentation for, at en vindende tilbudsgiver ikke er omfattet af udelukkelsesgrunde og i øvrigt er egnet.

NT vil efterspørge dokumentation for korrektheden af de i ESPD'et afgivne oplysninger hos de entreprenører, som NT forventer at indgå kontrakt med. Tilbudsgiver opfordres til allerede i forbindelse med tilbuddets udarbejdelse at indhente den nødvendige dokumentation fra (de) relevant(e) myndighed(er), således at dokumentationen hurtigt kan frembringes.

NT forbeholder sig desuden ret til at indhente dokumentation for ESPD'et (eller dele heraf), for så vidt angår en eller flere tilbudsgivere, på et hvilket som helst tidspunkt under udbudsforretningen.

Nødvendig dokumentation for oplysninger om udelukkelsesgrunde kan for danske tilbudsgivere og eventuelle underentreprenører bestå i en Serviceattest fra Erhvervsstyrelsen. Ved rekvirering af serviceattesten henledes opmærksomheden på, at der er to typer af serviceattester:

- Almindelig Serviceattest rekvireres i det tilfælde, at tilbudsgiver ikke har ansatte i sin virksomhed. Denne indeholder erklæringer fra Erhvervsstyrelsen, Danmarks Domstole, Politi og SKAT.
- Udvidet Serviceattest rekvireres i det tilfælde, at tilbudsgiver har ansatte i sin virksomhed. Denne indeholder erklæringer fra Erhvervsstyrelsen, Danmarks Domstole, Politi, ATP og SKAT.

Serviceattesten skal være udstedt tidligst 6 måneder inden tilbudsfristen. Det vil sige, at serviceattesten ikke må være ældre end 17. juni 2024. Der skal påregnes ekspeditionstid hos Erhvervsstyrelsen, hvorfor det anbefales at rekvirere serviceattesten hurtigst muligt.

NT henviser desuden til Udbudsbekendtgørelsen (offentliggjort i EU-Tidende/TED-databasen), hvoraf minimumskrav til egnethed fremgår.

Der vil blive set bort fra urealistiske tilbud.

## 2.5 Henvendelser og orientering

Alle henvendelser i form af spørgsmål til indholdet/forståelsen af udbudsmaterialet eller vedrørende proceduren skal rettes skriftligt til NT via udbudsportalen (under spørgsmål/svar fanen). Alle spørgsmål (i anonymiseret form) og svar vil blive offentliggjort under spørgsmål/svar fanen. Tilbudsgiverne vil blive orienteret herom via e-mail. Spørgsmål vil så vidt muligt blive besvaret løbende og senest den 10. december 2024. Fristen for fremsendelse af spørgsmål er den 6. december 2024.

Al kommunikation skal foregå på dansk.

Der vil blive afholdt orienteringsmøder med det formål at præsentere nyheder i udbuddet og de særlige ting, som en tilbudsgiver skal være opmærksom på. Møderne finder sted på følgende tidspunkter:

- Onsdag d. 20. november 2024 kl. 10.00 – ca. 12.00
- Onsdag d. 20. november 2024 kl. 15.00 – ca. 17.00
  
- Torsdag d. 21. november 2024 kl. 13.00 – ca. 15.00
- Torsdag d. 21. november 2024 kl. 15.30 – ca. 17.30
- Torsdag d. 21. november 2024 kl. 19.00 – ca. 21.00
  
- Mandag d. 25. november 2024 kl. 15.00 – ca. 17.00
- Mandag d. 25. november 2024 kl. 19.00 – ca. 21.00

Møderne finder sted hos NT, John F. Kennedys Plads 1T, 3. sal, 9000 Aalborg. Møderne er som udgangspunkt fysiske møder. I særlige tilfælde kan NT give mulighed for online deltagelse.

Bemærk at mødet er tiltænkt tilbudsgivere og deres kontaktpersoner (maks. 2 personer fra hvert firma). Det må understreges, at det ikke er et chaufførmøde, som behandler spørgsmål vedr. den daglige drift.

Tilmelding senest den 15. november 2024 på mailadressen: [kontrakt@NTmail.dk](mailto:kontrakt@NTmail.dk) med angivelse af, hvem der kommer og hvilken dato/tidspunkt. Der er maksimalt 35 pladser på hvert informationsmøde. Pladserne fordeles efter "først til mølle" princippet. Såfremt et informationsmøde er fyldt op, kan tilbudsgiver tilmelde sig et af de andre møder. Såfremt der er under 10 tilmeldte til et informationsmøde, forbeholder NT sig ret til at aflyse mødet. De tilmeldte deltagere kan herefter tilmelde sig et af de andre møder.

## 2.6 Tilbuddets form

Tilbud afgives på tilbudsblanket 1 eller 2. Tilbud på enkeltvogne afgives på tilbudsblanket 1, mens tilbud med vogngrupper afgives på tilbudsblanket 2.

Tilbudsblanketterne udfyldes på udbudsportalen, se bilag K.

Tilbuddet skal afgives på dansk og i danske kroner ekskl. moms. Tilbudspriserne skal

omfatte samtlige omkostninger ved den pågældende kørsel i aktuelt prisniveau.

### Priszoner

Region Nordjylland er én og samme priszone. Det er kun muligt at byde én pris pr. vogntype. Det betyder, der køres til samme pris i hele regionen.

Der kan afgives tilbud med de vogntyper, der er beskrevet i bilag G. Vogntypen skal angives i tilbuddet.

Tilbudsgiver skal byde på udførelse af kørsel i alle tidsperioder pr. vogntype. Det betyder, at entreprenøren kun kan have ét sæt timepriser pr. vogntype. Tilbudsgiver skal således kun afgive ét tilbud pr. vogntype. Indgives der mere end ét tilbud på samme vogntype, vil alene tilbuddet med den billigste pris blive taget i betragtning. Har en tilbudsgiver flere selskaber, eller bestemmende indflydelse i flere selskaber, kan der kun bydes med samme pris i alle disse selskaber. Såfremt der bydes med forskellige priser i selskaber, der har samme ejer eller hvor samme ejer har bestemmende indflydelse, vil alene tilbuddet med den billigste pris pr. vogntype blive taget i betragtning for alle selskaberne.

Hvis tilbudsgiver byder på både enkeltvognløb og vogngrupper, kan der alene afgives samme pris pr. vogntype. Indgives der forskellige priser, vil alene tilbuddet med den billigste pris blive taget i betragtning for både enkeltvognløb og vogngrupper.

Der kan i aftaleperioden kun igangsættes vogne på de vogntyper, der er afgivet tilbud på. Tilbudsgiver skal derfor afgive tilbud på alle de vogntyper, som tilbudsgiver skal anvende, eller forventer at skulle anvende, i aftaleperioden. NT opfordrer til, at der bydes på alle vogntyper.

Entreprenøren kan åbne ubegrænset antal vogne af de vogntyper, der er afgivet tilbud på. Det er ikke muligt at åbne vogne på en vogntype, der ikke er afgivet tilbud på. Ved åbning af en vogn skal entreprenøren oplyse både stelnummer og registreringsnummer på vognen.

Der bydes med timepriser for hhv. køretid og ventetid (servicetid) opdelt på følgende tidsperioder:

- Mandag – fredag 06.00 – 18.00 ("Dag")
- Mandag – fredag 18.00 – 24.00 samt lørdage, søn- og helligdage 06.00 – 24.00 ("Øvrig tid")
- Alle dage 00.00 – 06.00 ("Nat")

	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
06	<b>Hverdag kl. 06-18</b>					<b>Øvrig tid Weekend og helligdag kl. 06-24</b>	
07							
08							
09							
10							
11							
12							

13		
14		
15		
16		
17		
18	<b>Øvrig tid</b> <b>Hverdag kl. 18-24</b>	
19		
20		
21		
22		
23		
00	<b>Nat kl. 24-06</b>	
01		
02		
03		
04		
05		

Alle de til disse tidsperioder hørende prislefter på tilbudsblanketten *skal* udfyldes, da der af tekniske grunde kræves en pris i samtlige tidsperioder. NT vil anvende køretidsprisen som ventetidspris og omvendt, hvis den ene af disse to priser ikke er angivet. På samme vis vil NT anvende "Øvrig tid" prisen som "Nat" pris og omvendt, hvis den ene af disse to priser ikke er angivet. Såfremt "Dag" prisen ikke er udfyldt, anvendes "Øvrig tid" prisen som "Dag" pris. Såfremt alle priser mangler, er tilbuddet ugyldigt.

Timepriser på mere end 700,00 kr. er forretningsmæssigt uinteressante for NT, hvorfor det ikke er muligt at afgive tilbud med priser over dette niveau.

Der afgives ikke tilbud på nattillæg, da størrelsen på tillægget er fastsat af NT til 100,00 kr.

For tilbud med vogne af type 5 angives på tilbudsblanketten den ekstra pris, der skal betales for anvendelse af trappemaskine. Ved manglende udfyldelse af feltet med prisen for trappemaskinen er det en forudsætning, at de ekstra omkostninger, der er forbundet med anvendelse af trappemaskine, er indregnet i de tilbudte timepriser. En højere trappemaskinepris end den tilbudte timepris for køretid i dagtimerne antages dog ikke. Såfremt der er angivet en højere pris end timeprisen for køretid i dagtimerne, anses trappemaskineprisen for fejlangivet og nedjusteres, så den bliver lig med den tilbudte timepris for køretid i dagtimerne.

Der udfyldes én tilbudsblanket for hver vogntype for henholdsvis enkeltvognløb og/eller vogngrupper. For tilbud på kørsel med én eller flere vogngrupper er det et krav, at tilbudsgiver som minimum byder med én vogngruppe med mindst seks vogne af samme type.

Tilbudsgiver skal ikke angive hjemstedet i tilbuddet. Hjemstedet skal først oplyses, når en vogn åbnes i driftsmodul.

Tilbuddet skal udformes således, at alle oplysninger fremgår af tilbudsmaterialet. Eventuelle forbehold skal anføres på tilbudsblanketten. Forbehold der strider imod grundlæggende elementer i udbudsbetingelserne vil bevirke, at tilbuddet ikke kan tages i betragtning.

Såfremt tilbudsgiver agter at benytte underentreprenører, skal dette oplyses i ESPD'ets pkt. II.D. Herudover skal navnet på den/de pågældende underentreprenører oplyses, hvis disse kendes på tilbudstidspunktet. Underentreprenører skal opfylde buslovens kvalifikationskrav, og tilladelse efter busloven eller taxiloven skal foreligge. Det er frivilligt, om der indsendes et særskilt ESPD for underentreprenøren, men NT skal have modtaget en serviceattest (jf. afsnit 2.4) for enhver underentreprenør inden fristen for kontraktunderskrift.

Sammen med tilbuddet på blanketten skal indsendes:

- *ESPD* (Det fælles europæiske udbudsdokument.)
- *Stamoplysninger om byders virksomhed*. Alle oplysninger skal her indgives, så NT får mulighed for at ajourføre og kontrollere disse data.
- *Uniformsbillede*. Fotoet skal kunne give NT et konkret indtryk af firmauniformens udseende, jf. afsnit 3.6.4. Filformatet skal enten være JPEG (.jpg) eller PNG, og filen må højst være 2 MB.
- *Tro- og loveerklæring vedr. russisk involvering*.

Ovennævnte oplysninger, som ikke er knyttet til et bestemt tilbud, behøver kun at blive indsendt én gang pr. tilbudsgiver. Hvis firmauniformen er uændret og godkendt af NT, er det ikke nødvendigt at indsende et uniformsbillede.

## 2.7 Tildelingskriterie

Tildelingskriteriet er "Laveste pris". Der anvendes i evalueringen en evalueringsteknisk pris. Denne pris afspejler ikke nødvendigvis den konkrete drift, og tilbudsgiver kan ikke støtte ret på den evalueringstekniske pris.

Den evalueringstekniske pris beregnes ud fra alle de i tilbuddet angivne priser. I beregningen af den evalueringstekniske pris vægter køretid og ventetid det samme, hvorimod vægtningen mellem "Dag", "Øvrig tid" og "Nat" udgør hhv. 90 %, 8 % og 2 %. Beregningen ser således ud:

0,45	Køretidspris "Dag"
0,45	Ventetidspris "Dag"
0,04	Køretidspris "Øvrig tid"
0,04	Ventetidspris "Øvrig tid"
0,01	Køretidspris "Nat"
<u>0,01</u>	<u>Ventetidspris "Nat"</u>
I alt = Evalueringsteknisk pris	

Nattillægget indgår ikke i den evalueringstekniske pris, da tillægget er fastsat af NT og dermed ens for alle.

Tilbuddet med "Laveste pris" er det tilbud, der giver den laveste evalueringstekniske pris.

### **2.7.1 Begrænsning på antallet af aftaler**

Der kan maksimalt indgås rammeaftale med 400 entreprenører pr. vogntype og maksimalt 100 entreprenører af vogngrupper pr. vogntype.

Er der modtaget flere tilbud end der maksimalt kan antages for en given vogntype, tildeles rammeaftale til tilbudsgiverne med de laveste tilbud, indtil maksimum pr. vogntype er opnået. Har tilbuddene inden for den pågældende vogntype samme evalueringstekniske pris, tildeles rammeaftale til tilbuddet med den laveste timepris for køretid i dagtimerne.

### **2.8 Aftaleindgåelse**

Der kan alene indgås kontrakt, hvis der rettidigt er fremsendt en serviceattest. Såfremt en tilbudsgiver ikke har indsendt serviceattest (eller anden dokumentation for udelukkelsesgrunde), kan NT afvise at tildele kontrakt til tilbudsgiveren.

Aftale indgås ved, at en kontrakt signeres af parterne via et elektronisk kontraktmodul (som en del af udbudsportalen). Signering sker for entreprenørens vedkommende i marts måned 2025 og for NT's vedkommende snarest derefter. Den samlede aftale udgøres af den signerede kontrakt med kontraktdokument sammen med udbudsmaterialets udbudsbetingelser samt aftalebestemmelser. Kontraktdokumentet vil være tilgængeligt på udbudsportalen i hele kontraktperioden.

Når kontrakten er signeret, kan entreprenøren anmode NT om oprettelse af linjer i Ethics. Der skal kun anmodes om linjer til de vognløb, entreprenøren ønsker at idriftsætte. Når vognen er oprettet med alle relevante oplysninger, er vognen låst til den pågældende entreprenør og vogntype i hele aftaleperioden, medmindre entreprenøren mod betaling af en afgift vil flytte eller annullere vognen, jf. afsnit 3.9.

Entreprenøren har pligt til at deltage i et opstartsmøde af op til en halv dags varighed. Mødet afholdes hos NT i foråret 2025. Entreprenøren skal deltage i mødet uden beregning.

For de af kontrakten omfattede aftaler skal entreprenøren senest den 22. april 2025 være i besiddelse af en gyldig EPT-, bus-, OST- eller taxitilladelse. Entreprenører der ikke besidder de fornødne tilladelser, mister retten til at idriftsætte de pågældende tilbud, medmindre andet er aftalt med NT.

Entreprenøren skal ikke indsende kopi af tilladelserne, men skal udfylde oplysningsskemaer i udbudsportalen. En tilladelse er unik og kan kun påføres én vogn.

Oplysningsskemaet til tilladelsesoplysninger vil være tilgængeligt i driftsmodulet i foråret 2025, og skal udfyldes inden 22. april 2025 med anførelse af:

- tilladelsesindehaver
- tilladelsestype
- tilladelsesnummer
- udløbsdato og udstedende myndighed

Entreprenøren skal herudover udfylde et oplysningsskema med driftsoplysninger. Dette



skema vil ligeledes være tilgængeligt i driftsmodul i foråret 2025, og skal udfyldes inden 9. maj 2025 med anførelse af:

- hjemsted/byområde
- vognens stelnummer
- vognens registreringsnummer
- dato for køretøjets første registrering
- registreret indehaver og bruger
- køretøjets art og anvendelse
- antal passagerer for den vogn, der skal knyttes til tilbuddet
- vognoplysninger
- telefonnummer til chauffør
- styresystem
- åbningstider
- oplysninger om vognmandsuddannelse
- eventuelle underentreprenører

Hvis tilladelses- og/eller driftsoplysningerne ikke er udfyldt inden de nævnte frister, kan entreprenøren ikke forvente, at de ønskede vogne kan tilmeldes til Totalkontrol, jf. afsnit 3.8.1, og dermed idriftsættes til driftsstart.

Entreprenøren indestår til enhver tid for rigtigheden af de afgivne oplysninger.

NT forbeholder sig ret til at kontrollere de indsendte oplysninger og på forlangende at få fremsendt kopi af hhv. gyldig tilladelse og gyldig registreringsattest samt evt. synsattest for køretøj med flere udførelser for samtlige vogne, der er omfattet af aftalen.

Venter tilbudsgiver på levering af vogn(e), kan registreringsnummer mv., efter aftale med NT, indsendes senere, dog senest den 3. juni 2025.

## 2.9 Aktindsigt, offentliggørelse og fortrolighed

NT vil så vidt muligt sikre fortroligheden af alle oplysninger i tilbudsgivers tilbud, som angår tilbudsgivers fortrolige forretningsmæssige forhold. Fortrolighedstilsagnet fraviges i den udstrækning, hvor dette er påkrævet i henhold til lovgivningen, eller hvis en afgørelse er truffet herom af en domstol eller offentlig myndighed. **I den udstrækning, hvor tilbudsgiver selv anser oplysninger for særligt konkurrencefølsomme, skal dette tydeligt markeres i tilbuddet, hvorefter NT vil tilstræbe, at oplysningerne ikke videregives.** Generelle angivelser om konkurrencefølsomhed eller lignende kan ikke forventes tillagt betydning.

NT er ikke bundet af tilbudsgivers angivelser i forbindelse med en eventuel begæring om aktindsigt, men angivelserne kan indgå som et element i NT's vurdering af om, og i hvilket omfang der skal gives aktindsigt. NT er dog til enhver tid berettiget til at anvende oplysninger i den udstrækning, hvor dette er til berettiget varetagelse af NT's interesser under en rets- eller klagesag med tilknytning til udbuddet eller i øvrigt følger af lovgivningen.

Efter udløbet af tilbudsfristen vil NT udarbejde en oversigt med følgende oplysning:

- hvem der har indgivet tilbud

- evalueringstekniske priser

Dette svarer til oplysningerne på tilbudsblanketterne.

Tilbudsgivere samt deres personale, underentreprenører og rådgivere skal udvise ubetinget tavshed med hensyn til enhver oplysning om NT, der kommer til deres kendskab i forbindelse med udbuddet.

### 3. Aftalebestemmelser

#### 3.1 Ikrafttræden, udløb, opsigelse og optioner

Aftalen starter den 1. juli 2025 og udløber den 30. juni 2027.

NT kan forlænge aftaleperioden (evt. af flere omgange) med op til to år. Forlængelsen skal varsles af NT mindst et halvt år før aftalens udløb.

Aftalen er fra entreprenørens side uopsigelig i hele aftaleperioden. Uopsigeligheden gælder også ved eventuelle forlængelser af aftaleperioden.

Aftalen kan af NT opsiges med to måneders varsel til den 1. i en måned.

NT kan ophæve aftalen helt eller delvist, hvis entreprenøren gør sig skyldig i forhold, som giver grund til at antage, at entreprenøren ikke fremover vil udføre kørslen på forsvarlig måde.

Ved ophævelse/udløb af aftalen har NT ikke pligt til at overtage kørselsmateriellet.

#### 3.2 Hjemsted og byområder

Hjemstedet vælges frit af tilbudsgiver, dog forudsat vognen ikke udfører fast kørsel for NT. Hvis vognen udfører fast kørsel for NT, som enten er blevet tildelt i forbindelse med et tidligere udbud eller i forbindelse med Flex25, er vognen bundet til det hjemsted, der er angivet på pakken. Såfremt F-aftalen opsiges eller ophører midt i V-aftaleperioden, kan entreprenøren skifte hjemsted med nedenstående varsel, forudsat vognen herefter alene kører variabel kørsel uden rådighedsaftale.

For taxier på tilladelse efter den gamle lov om taxikørsel skal hjemstedet være i overensstemmelse med taxitilladelsen.

#### Vogngruppevogne

For tilbud på variabel kørsel med vogngrupper er hjemstedet defineret som byområdet.

For vogngrupper har NT på forhånd udpeget følgende mulige byområder:

Byområder Flex25	zone
Aalborg Sygehus syd	ÅLB210
HOSPITALSBYEN 4	ÅLB414
Frederikshavns Sygehus	FRE026
Hjørring Sygehus	HJØ045
Thisted Sygehus	THI899
Nykøbing busterminal	MOR928
Brønderslev rutebil station	BRØ813
SÆBY RUTEBILSTATION	SÆB149

Alle vogne i vogngrupper har mulighed for at være tilknyttet to byområder.

NT tager forbehold for, at der kan ske ændringer i de mulige byområder.

### **3.2.1 Skift af hjemsted**

Vogne, der alene udfører variabel kørsel uden rådighedsaftale (V-aftaler), kan skifte hjemsted eller byområde, mod betaling af en afgift, jf. afsnit 3.9, i løbet af kontraktperioden. Flytning af hjemsted/byområde kan ske én gang i kvartalet og skal varsles skriftligt inden den 10. i måneden. Flytningen vil herefter have virkning fra den 1. i den efterfølgende måned. Hvis der eksempelvis ønskes nyt hjemsted pr. 1. marts, skal dette være varslet skriftligt senest den 10. februar.

## **3.3 Kørselsfordeling**

Vognen vil først blive oprettet i systemet, når kontrakten, evt. en korrigeret kontrakt, er signeret og firmauniformen er godkendt af NT.

Kørselsfordelingen efter aftaleindgåelsen sker blandt de tilbudsgivere, der er indgået aftale med om variabel kørsel med rådighedsaftale (VR-aftaler) samt de tilbudsgivere, der er indgået aftale med om variabel kørsel uden rådighedsaftale (V-aftaler). Aftaler om variabel kørsel med rådighedsaftale vil have forrang til kørsel i rådighedsperioderne, hvor der er garanteret betaling. Dette gælder også, såfremt der måtte blive indgået yderligere VR-aftaler. Vogne på V-aftaler er således ikke garanteret nogen kørsel.

Kørsel under planlægningssystemet kræver udstyr til kommunikation mellem vogne og centralsystem. Ved afgivelse af tilbud accepterer tilbudsgiveren for egen regning at installere dette udstyr i vognene, hvis det ikke findes i forvejen.

Planlægningssystemets måde at operere på, og hvad det som entreprenør indebærer at køre under NT's planlægningssystem, er nærmere beskrevet i bilag A.

### **3.3.1 Frynsekørsel**

NT kan få behov for at få udført kørsel, der foregår fast over en periode, og som kræver fast vogn og chauffør, inden for rammeaftalerne om variabel kørsel. Aftale med en vognmand om denne kørsel vil blive indgået på den måde, at NT først identificerer de vognmænd, der opfylder kravene til vogn og chauffør. Blandt disse vil den vognmand, der medfører den laveste kørselsudgift for NT, vurderet ud fra pris og hjemsted, få tilbudt opgaven først. Hvis vedkommende takker nej, vil vognmanden der medfører den næstlaveste udgift for NT få tilbudt opgaven osv. Aftale vil blive indgået med den første i den nævnte rækkefølge, der takker ja til opgaven. Det skal bemærkes, at aftale om frynsekørsel kan indebære, at vognmanden selv skal varetage kontakten til borgerne/institutionerne om kørselens udførelse og den daglige planlægning af kørslen. Ved ændringer skal NT's callcenter altid kontaktes.

Aftaler om frynsekørsel kan fra entreprenørens side opsiges med et varsel på fem

hverdage. NT kan opsige aftalen med dags varsel, såfremt behovet falder bort.

### **3.3.2 Rådighedsperioder**

Såfremt der opstår kapacitetsmangel på flexvogne, kan NT tilbyde variable vognløb en rådighedsperiode, hvor det variable vognløb får garanteret betaling for en rådighedsperiode. Rådighedsperioder kan tilføjes på alle tider af døgnet og på alle ugens dage.

Aftalen om rådighedsperiode på variable vognløb følger som udgangspunkt vilkårene for VR-vogne. Der vil i særlige tilfælde kunne dispenseres fra VR-vilkårene. Dette kræver forudgående aftale med NT, og er således ikke en ret for entreprenøren.

Rådighedsperioder på variable vognløb forudsætter skriftlig aftale herom mellem NT og entreprenøren. NT forbeholder sig ret til at udvælge hvilke vogne, der kan indgå i rådighedsperioderne. NT vil her forsøge at sikre, at der alt andet lige vælges de(n) økonomisk mest fordelagtige vogn(e) på tidspunktet for udvælgelsen.

### **3.4 Krav til vognene**

Vogne, der anvendes til kørslen, skal opfylde minimumskravene i bilag G.

Aldersgrænsen for vogne, der indsættes – både ved kørselsstart og udskiftning, er 6 år, medmindre vognen også anvendes til F- eller VR-kørsel, og der fremgår andet under beskrivelsen af denne pakke. Det betyder, vogne maksimalt må være 6 år gamle, når de påbegynder udførelse af aftalen, og de således godt må overskride 6-årsgrænsen i løbet af aftaleperioden.

Specifikt for type 1 vogne stilles der krav om, at vogne der er ny- eller omregistrerede efter 1. september 2024 skal være nulemissionsbiler, der ikke udleder CO<sub>2</sub> eller lokal luftforurening (NO<sub>x</sub> og partikler) fra bilens motor. Emissionsfri biler omfatter for tiden elbiler og brintbiler.

NT opfordrer derudover entreprenørerne til, til enhver tid, at have den gældende miljøstrategi for øje, da en omstilling til mere grønne og bæredygtige transportformer vil have indflydelse på hvor længe en vogn, der anvender fossilt brændstof, vil kunne anvendes i NT's udbud.

Vogne, der indsættes i aftaleperioden, skal mindst være af den standard, der er angivet i tilbuddet for de vogne, de afløser.

Reservevogne der indsættes ved driftsstop eller lignende, skal som udgangspunkt være af den standard, der er angivet i tilbuddet for de vogne, de afløser. Der kan være særlige tilfælde, hvor der undtagelsesvist kan afviges fra den angivne standard. Afvigelser kan kun forekomme efter forudgående aftale med NT. Kørsel med reservemateriel må som udgangspunkt ikke overstige en varighed på 14 dage. I særlige tilfælde kan NT, efter forudgående aftale, give dispensation til kørsel med reservemateriel ud over de 14 dage.

Entreprenøren skal sikre, at anvendte køretøjer overholder gældende lovgivning.

Entreprenøren skal give meddelelse om hvilke vogne, der anvendes til kørslen. Indsættes der nye vogne, eller er der ændringer til vognene i øvrigt, skal oplysningsskemaet om vognene behørigt opdateres. Entreprenøren er forpligtet til at opdatere sit oplysningsskema med ændringer vedrørende pågældendes vogne igennem hele aftaleperioden. Entreprenøren skal påregne en ekspeditionstid for ændringer i planlægningssystemet på op til 14 dage (dog 28 dage i forbindelse med kørselsstart), jf. bilag A.

Entreprenøren skal være opmærksom på, at de angivne vognoplysninger i driftsmodul i Ethics, såsom vogntype og kapacitet, indlæses i planlægningssystemet med virkning fra kørselsstart. Fejlagtige vognoplysninger, samt indsættelse af andre vogne, eller ændringer til vognene i forhold til hvad der er oplyst i Ethics, kan risikere at medføre driftssvigt. Det er entreprenørens ansvar skriftligt, senest 28 dage før kørselsstart, at underrette NT om fejl og ændringer i forhold til det oplyste i Ethics. Undladelse heraf vil medføre bod i tilfælde af driftssvigt. Indsendelse af en kopi af en attest med vognoplysninger, der afviger fra det oplyste i Ethics, fratager heller ikke entreprenøren ansvaret for i rette tid, skriftligt og specifikt, at underrette NT om afvigelserne.

De anvendte vogne skal have en god vedligeholdelsesstandard og være rengjorte.

Alle vogne skal have firmanavn på vognens sider. Hovedentreprenørens firmanavn skal være tydeligt placeret udvendigt på vognens sider (som beskrevet i NT's designmanual for flextrafik). Firmanavnet må ikke være placeret i ruderne. Navnet skal være i overensstemmelse med navnet i CVR-registreret og oplysninger i Ethics. Navnet skal være i en farve, der tydeligt afviger fra bilens og eventuelle reklamers farve, så det kan læses tydeligt på en afstand af 10 meter. Tydelighed afgøres af NT. For vogne der udfører kørsel på tilladelse til offentlig servicetrafik gælder, at firmanavnet på vognens sider skal være i overensstemmelse med OST-tilladelsen.

Skriften skal være minimum 5 cm høj for entreprenørnavn og 4 cm høj for øvrige oplysninger, og skriften skal sidde direkte på vognen. Det er ikke tilladt at anvende løse skilte eller andet, der nemt kan tages af.

For helfolierede vogne gælder designmanualens bestemmelser om placering og størrelse.

Hvis der anvendes underentreprenører, og underentreprenørens navn står på vognen, skal følgende tekst stå tydeligt i forbindelse med hovedentreprenørens navn "kører for (hovedentreprenørs firmanavn)".

De anvendte vogne skal være udstyret med mobiltelefon. Oplysning om mobilnumre skal være NT i hænde senest 28 dage før kørselsstart.

Alle vogne skal være forsynet med kommunikationsudstyr, der gør NT i stand til at modtage GPS-positioner fra vognen. Krav til og NT's anvendelse af GPS-data er beskrevet i bilag A. Krav til kommunikationsudstyr er beskrevet i bilag F.

Alle vogne skal være udstyret med en kontaktløs betalingsterminal, der som minimum kan håndtere følgende betalingsmidler: Apple Pay, Dankort, Visa, MasterCard og andre internationale debit- og kredittkort. En oversigt over hvilke specifikke betalingskort, der konkret skal kunne bruges fra kørselsstart, kan rekvireres hos NT. NT forbeholder sig ret til at ændre listen over hvilke kort, der skal kunne benyttes i vognene. Såfremt der i kontraktperioden indføres nye betalingsformer, og entreprenøren kan dokumentere, at NT derved har påført denne en væsentlig ekstraomkostning, vil NT kompensere for dette.

Alle vogne skal være forsynet med førstehjælpskasse, ildslukker og hygiejnekit bestående af engangshandsker, der er godkendt til anvendelse i forhold til virussmittede patienter og kemopatienter, mundbind, beskyttelsesforklæde, opsamlings sæt i plastik, afskaffelsespose, desinfektionsservietter, desinfektionsspray til vognen, desinfektionsspray til hænderne og superabsorberende pulver.

Bespændingsanordninger, lader og batterier til trappemaskine og lign. må ikke ligge løst i vognen (fx i hattehylde). Disse skal være forsvarligt fastmonteret, fx i skinner godkendt til formålet, eller i en fastmonteret kasse med låg eller med solidt net over.

### **3.5 Kørselens udførelse**

NT samordner i størst muligt omfang kørslen på tværs af de forskellige kørselsordninger. Kørslen samordnes løbende ved hjælp af NT's planlægningssystem. Bestillingerne lægges ind i planlægningssystemet, som automatisk planlægger kørslen og udsender kørselsordre til de entreprenører/vogne, der skal udføre kørslen.

Entreprenøren er ansvarlig for kørselens planmæssige gennemførelse, medmindre udefrakommende begivenheder, entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe, hindrer dette.

Ved driftsstop, sygdom eller lignende skal entreprenøren indsætte anden vogn, anden chauffør eller træffe aftale med anden entreprenør om kørselens gennemførelse.

Kørslen planlægges af NT's planlægningssystem og udmeldes løbende til de enkelte vogne via datatelegrammer. Opståede forsinkelser skal straks søges afhjulpet. Hvis det ikke kan lade sig gøre, gives straks besked til NT's callcenter, som vurderer, om der skal ske ændringer i den udmeldte kørsel. Ved forgæves kørsel skal der gives besked til NT's callcenter.

Hvis en entreprenør ikke er i stand til at gennemføre en udmeldt kørsel, skal det straks meddeles NT's callcenter.

Der skal være mulighed for, at NT's callcenter alternativt kan udmelde kørsel pr. e-mail til entreprenøren eller pr. mobiltelefon til vognen(e). Tilsvarende forudsætter NT, at entreprenøren anvender e-mail i det tilfælde, at entreprenøren ikke kan komme i kontakt med bestillingscentralen på anden vis.

### 3.5.1 Krav til chaufførerne

Chauffører, der udfører kørsel for NT, skal være soigneret, præsentable og iført en, for virksomheden, fælles firmauniform, der som minimum består af:

- skjorte eller polobluse/-shirt med krave med synligt påtrykt eller påsyet firmalogo/-navn samt evt. jakke eller trøje med synligt påtrykt eller påsyet firmalogo/-navn
- lange benklæder (ikke trænings- og joggingbukser), minimum knælang nederdel eller evt. lange shorts
- lukkede sko

Ovenstående uniformering skal være ens for alle chauffører (inkl. en kørende entreprenør). NT ønsker med ovenstående krav, at uniformen adskiller sig fra hverdagstøj ved at være ens for alle ansatte i virksomheden, der udfører flextrafik. Det er en væsentlig målsætning, at de kunder, der anvender flextrafikken, let kan genkende en chauffør, fordi der bæres tydelig chaufføruniform. På baggrund af det indsendte uniforms billede, som klart skal vise firmauniformens overdel(e) med tydelig krave og firmalogo/-navn samt benklæder, nederdel eller shorts, vurderer NT, om uniformen lever op til denne målsætning og kan godkendes. Kravet om uniformering gælder fra første dag, der udføres kørsel for NT.

Chaufførerne skal på et synligt sted bære et ID-kort med billede. For dem der ikke er ansat i et taxiselskab med eget ID-kort, fås kortet ved henvendelse til NT.

Chaufføren skal ved afhentning og aflevering af brugere af kørselsordningerne hjælpe brugeren ind og ud af vognen sammen med vedkommendes ejendele. Ved afhentning og aflevering på sygehus eller andet behandlingssted, samt på tog- og busstationer, følges brugeren i overensstemmelse med de retningslinjer, der fastlægges af NT. Chaufføren er ikke forpligtet til at gå ind i private boliger, men NT forventer, at chauffører der udfører kørsel for NT, selv kan vurdere den enkelte situation og udvise passende konduite.

Kørestole skal være fastspændt til vognbunden under kørslen. Chaufføren skal sikre, at kørestolsbrugeren er fastspændt til kørestolen. Såfremt chaufføren er instrueret i brugen af den konkrete el kørestol, skal chaufføren, hvis brugeren har behov herfor, hjælpe brugeren ind og ud af vognen.

Chaufføren skal opkræve betaling samt kontrollere billetter og kort hos brugerne i overensstemmelse med de af NT fastlagte retningslinjer. Det betyder, at chaufføren skal have byttepenge med i vognen, så der kan gives penge tilbage, såfremt kunden undtagelsesvist ikke har aftalte penge.

Entreprenøren og chaufførerne skal i øvrigt følge de retningslinjer for kørslen, som NT fastlægger. Retningslinjerne er nærmere præciseret i chaufførvejledninger, som, sammen med anden information, løbende ajourføres og hovedsageligt offentliggøres på NTflexinfo-portalens ([www.NTflexinfo.dk](http://www.NTflexinfo.dk)). NT forventer, at chaufførerne holder sig løbende orienteret på NTflexinfo på ugentlig basis. Det er således entreprenørens forpligtelse at sørge for, at egne chauffører har en brugerprofil på portalen, jf. bilag C. Skulle chauffører ikke have den nævnte brugerprofil, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner, jf. afsnit



3.19.

### **3.5.2 Pauser og chaufførskifte**

Der vil være mulighed for – i forbindelse med kørselsplanlægningen – at indlægge en spisepause og mulighed for chaufførskifte. Et eventuelt chaufførskifte skal ske på hjemstedet.

Pauser og chaufførskifte indregnes ikke i den køre- og ventetid, der afregnes for.

Såfremt der anvendes busser og minibusser, indregistreret til flere end 9 personer (inkl. fører), der bevirker, at entreprenøren/chaufførerne bliver omfattet af køre- og hviletidsreglerne, kan det være nødvendigt med et chaufførskifte eller en pause for at overholde køre- og hviletidsreglerne. Det er entreprenørens ansvar at sikre planlægning i overensstemmelse hermed.

Det er muligt at indlægge "flydende pauser" til chaufførerne efter et antal timers kørsel for NT. Den enkelte pause vil kunne lægges ind uden binding til geografisk sted og kan udløses som en pause efter et vilkårligt stop. Funktionen er en hjælp til at sikre overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, og giver mulighed for en mere fleksibel planlægning af kørslen.

Planlægningssystemet har mulighed for at automatisere den flydende pause, således denne automatisk placeres på vognløbet. Funktionen er tænkt som en hjælp til de vognløb, der mere eller mindre er fyldt op med kørsel.

I forbindelse med vognløb hvor der i forvejen er tidsmæssige ophold mellem turene, kan entreprenøren/chaufføren på dagen for kørslen, ved henvendelse til NT's callcenter få én eller to manuelt indlagte "flydende pauser" på vognløbet. Indlægges der kun én sådan pause, skal den være af minimum 30 minutters varighed og ligge i umiddelbar forlængelse af en planlagt turs udførelse. Indlægges der to sådanne pauser, skal den første være af minimum 15 minutters varighed og den anden af minimum 30 minutters varighed, og begge pauser skal ligge i umiddelbar forlængelse af planlagte tures udførelse. Der kan ikke indlægges mere end to sådanne pauser på et vognløb. Anmodning om indlæggelse af én eller to sådanne pauser skal ske mindst to timer før, den enkelte pause skal afholdes. Ved lange ture ud over regionsgrænsen skal NT's callcenter dog have anmodningen om pause, inden vognen kører hjemmefra. En manuelt indlagt "flydende pause" vil efterfølgende hverken kunne slettes, afkortes eller forlænges.

Hvis NT i driften oplever, at en vognmand dagligt benytter sig af at indlægge manuelle flydende pauser, vil NT forbeholde sig ret til at indlægge automatiske flydende pauser på vognløbet.

Ved overtrædelse af vilkårene for pauser, eller uacceptabel anvendelse af alle former for pause, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner, jf. afsnit 3.19.

#### **Ladepauser**

For eldrevne vogne gælder, at såfremt chaufføren anmoder om at få indlagt en ladepause,

skal vognen kunne oplades til minimum 60% SoC i pausen. Ladepausen skal være på minimum 30 minutter, og skal placeres i umiddelbar forlængelse af en planlagt turs udførelse. Entreprenøren er ansvarlig for at finde opladningsmuligheder. Manglende opladning kan medføre driftssvigt.

Ved ture ud over regionsgrænsen, kan der undtagelsesvist opstå en situation, hvor det vil være nødvendigt at indlægge en ekstra ladepause. Her er det muligt at lade med kunden i vognen, hvis det er absolut nødvendigt. Der må ikke herudover lades med kunder i vognen. I en sådan situation skal NT's callcenter have besked inden vognen starter på turen, så udfordringen kan løses rettidigt.

Udover de beskrevne regler vedrørende ladepauser gælder de almindelige regler for pauser.

Ladepauser skal på forlangende kunne dokumenteres overfor NT. Hvis der foretages uacceptabel anvendelse af pauser, kan NT gøre brug af økonomiske sanktioner, jf. afsnit 3.19.

### **3.5.3 Privatrejser**

Der kan via vognmandsportalen, og i særlige tilfælde af NT's callcenter, indlægges privatrejser på vognløbet. Privatrejser er rejser, vognen udfører uden om planlægningssystemet, og hvor der ikke skal ske en afregning for kørsel fra NT. Det angives, hvor privatrejsen går fra og til, dato og i hvilket tidsrum, privatrejsen udføres.

Privatrejser er et tilbud, som vognmanden kan benytte under nedenstående forudsætninger.

Privatrejser må kun anvendes, når vognen er optaget af andre kørselsopgaver. At vognen er optaget af andre kørselsopgaver betyder, at der skal foreligge kørsel (hyrevogns eller anden kontraktlig kørsel), der medfører en skattepligtig indkomst for vognmanden. Denne indkomst skal på forlangende dokumenteres overfor NT, eksempelvis i form af kopi af faktura, taxibon eller kontrakt. Ved fremsendelse af faktura eller kontrakt er det et krav, at bl.a. kundens navn, unikt fakturanr. og afregningsbeløbet fremgår af kopien. Ved aflysning af en taxitur, der er indlagt som privatrejse, skal aflysningen kunne dokumenteres. Kan der ikke fremsendes behørig dokumentation, kan privatrejsen ikke anerkendes, og NT er berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner.

Ved privatrejser der dokumenteres med en taxibon, skal privatrejsens startadresse og slutadresse være identisk med henholdsvis startadressen og slutadressen på taxibonen. Hvis der er behov for en pause efter taxituren, må privatrejsen slutte på et senere tidspunkt end taxiturens sluttid, men privatrejsen skal i så fald rent tidsmæssigt ligge i en direkte forlængelse af taxituren. Privatrejsen må tilsvarende starte på et tidligere tidspunkt end taxameterturen.

Privatrejser kan også anvendes ved lukning af et vognløb umiddelbart efter en NT tur – altså inden returkørslen, jf. afsnit 3.5.4. Endelig kan privatrejser anvendes, hvor såvel start-

og slutadressen er identisk med hjemstedet.

Vogne der udfører kørsel på OST tilladelse, og vognen der har oplyst, at de udelukkende udfører offentlig service trafik, må udelukkende anvende privatrejser, der begynder og slutter på hjemstedet. Hvis tilladelsen udskiftes med en EPT tilladelse, skal oplysningsskemaet i Ethics straks opdateres. Ændringer i oplysningsskemaet skal være foretaget, inden der kan gøres brug af privatrejser udenfor hjemstedet.

Hvis et vognløb er tomt, kan der indlægges privatrejse for at spærre for tildeling af variabel kørsel, såfremt indlæggelse af privatrejsen er foreneligt med de allerede planlagte ture på vognløbet.

Privatrejser kan som udgangspunkt hverken forlænges eller forkortes på igangværende vognløb. Der kan være særlige tilfælde, hvor en privatrejse på et igangværende vognløb undtagelsesvist kan ændres.

Det bemærkes, at indlagte privatrejser ikke vil blive slettet på igangværende vognløb. Skal privatrejser slettes, må vognmanden således give driftspersonalet hos NT besked om dette, inden vognløbet starter op. Dog kan en privatrejse slettes, hvis vognløbet er helt tomt.

Ved overtrædelse af vilkårene for privatrejser, herunder hvis der måtte opstå behov for replanering som følge af privatrejser, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner, jf. afsnit 3.19.

Indlæggelse via vognmandsportalen af ulovlige privatrejser, som efterfølgende slettes i et forsøg på at skjule forseelsen, er ikke bare uacceptabelt, men kan i sidste instans medføre ophævelse af kontrakten.

Der betales ikke for ventetid i forlængelse af privatrejser.

Returkørsel fra sidste kunde på et vognløb, hvor der har været indlagt privatrejse, betales kun, hvis afstanden fra sidste kunde til hjemstedet overstiger afstanden direkte retur efter privatrejsen. I dette tilfælde betales alene for de overskydende minutter.

### **3.5.4 Lukning af vognløb**

Entreprenøren er ansvarlig for at lukke vogne (hhv. reducere antallet af disponible vogne i vogngrupper), der ikke er i stand til at udføre kørsel for NT. Dette gøres enten via vognmandsportalen eller som meddelelse til driftspersonalet hos NT (når det drejer sig om kommende dage) eller telefonisk til NT's callcenter (vedr. ændringer til samme dag).

Hvis der mod forventning er behov for at foretage ændringer i åbningstiden på dagen, skal dette ske med mindst to timers varsel inden lukning ønskes. Lukning på dagen, før den planlagte lukketid, vil ske med en privatrejse, medmindre vognløbet er tomt i den resterende del af åbningstiden. Ved lange ture ud over regionsgrænsen skal NT's callcenter have besked om en forestående lukning af vognløbet, inden vognen kører hjemmefra. Vognløb der er tomme og holder på hjemstedet kan lukkes med det samme.

Hvis en vogn/et vognløb skal være lukket inden for perioden mellem kl. 19.00 om aftenen og kl. 09.00 den næste dag, så skal lukningen være foretaget inden kl. 18.00 den pågældende dag. Såfremt det konstateres, at tidspunktet (kl. 18.00) for lukning til næste dag giver driftsmæssige udfordringer i forhold til planlægningen, forbeholder NT sig ret til at ændre på tidspunktet. En sådan ændring vil blive varslet af NT med minimum fem arbejdsdages varsel, og ændringen vil gælde for alle NT's vognløb.

Dersom et vognløb lukkes ned umiddelbart efter sidste kundeafsætning på turen, dvs. inden returkørslen til hjemstedet, indlægger NT's callcenter en privatrejse til hjemstedet, således at der ikke afregnes for returkørslen.

Vognløbet lukkes i sin helhed, hvis det ikke skal være til rådighed for NT. Det betyder, at det ikke er muligt for entreprenøren at fjerne ture fra vognløbet. Dersom et vognløb er lukket ned efter ønske fra entreprenøren, kan vognløbet ikke genåbnes samme dag.

Af hensyn til forsyningssikkerheden er det et krav, at mindst 20% (afrundet til nærmeste hele tal) af vognene fra en vogngruppe tilbudt med seks eller flere vogne, som entreprenøren har åbnet i planlægningssystemet for en given ugedag, er til NT's rådighed den pågældende dag. Det betyder, at hvis en vogngruppe skal lukkes helt, skal det ske rettidigt til driftspersonalet hos NT, idet NT's callcenter ikke reducerer vogngruppen til mindre end 20% på dagen.

## **3.6 Julekørsel og forpligtede dage**

### **3.6.1 Julekørsel**

Op til 200 vogne fra udbuddene Flex25 og 31.2 skal stå til rådighed for NT den 24. december i et tidsbånd på 12 timer fastlagt af NT (den forpligtede periode), medmindre de er bundet af en kontrakt med skattepligtig indkomst til anden side i det pågældende tidsrum. Sådanne kontraktuelle bindinger skal dokumenteres overfor NT. Kan dokumentationen ikke fremsendes, skal vognen stå til rådighed for NT i minimum den forpligtede periode. Den forpligtede periode fastlægges af NT og er som udgangspunkt 14.00 – 02.00. Den forpligtede periode kan dog efterfølgende ændres af NT, men vil altid være på 12 timer. Flytning af den forpligtede periode vil altid ske på NT's opfordring, men efter gensidig aftale med entreprenøren.

Der vil være mulighed for at indlægge én sammenhængende spisepause af op til 3 timers varighed i forbindelse med kørsel den 24. december. Spisepausen skal placeres i tidsrummet 17.30 – 21.30, og skal afholdes i NT's område. Spisepausen fratrækkes i betalingen. Flyttes den forpligtede periode, jf. ovenfor, kan dette have indvirkning på placeringen af tidspunktet for spisepausen.

Det er ikke muligt at indlægge øvrige pauser eller privatrejser i kørslen den 24. december. For eldrevne vogne gælder, at spisepausen bl.a. skal bruges til opladning. Vognen skal kunne oplades til minimum 60% SoC i spisepausen/ladepausen.

NT udvælger vognene på følgende måde:

- Alle rådighedsvogne skal stå til rådighed
- Alle entreprenører skal stille med op til 25% af sine idriftsatte vognløb inden for alle vogntyper. Procentsatsen kan variere indenfor de enkelte vogntyper
  - Herfra trækkes det antal vogne, entreprenøren på dagen har kørende under VR-aftaler, F-aftaler og kontraktuelle bindinger udenfor NT, jf. ovenfor. Der rundes op til et helt antal vogne.
  - Vognen skal køre til den lavest tilbudte evalueringstekniske pris inden for den pågældende vogntype på tværs af F- og V-aftaler.
  - Har entreprenøren alene én vogn, skal entreprenøren som udgangspunkt stå til rådighed den 24. december hvert andet år. Det er NT, der fastlægger, hvilke år vognen skal være til rådighed.

De udvalgte vogne kan ikke frasige sig forpligtelsen til at køre 24. december. Ligeledes kan de udvalgte vogne ikke ændre på den forpligtede periode, hvor de skal stå til rådighed. Det er dog altid muligt at tilbyde en åbningstid udover den forpligtede periode. Det er heller ikke muligt for vognmanden at skubbe den forpligtede periode – hverken i den ene eller anden retning. Følgende eksempler vil således ikke kunne accepteres og vil medføre, at skemaet ikke er udfyldt korrekt:

- En periode fra 13.00 – 23.00
- En periode fra 12.00 – 00.00
- En periode fra 15.00 – 04.00

NT vil i disse situationer ændre tidsrummet til den forpligtede periode.

NT udsender senest i oktober måned et rådighedsskema for julekørslen til alle entreprenører, uanset om de er forpligtet til at stille vogn(e) til rådighed for NT den 24. december eller ej. Rådighedsskemaet skal udfyldes af alle og returneres til NT inden for tidsfristen. Det udfyldte skema er at betragte som et bindende tilsagn om rådighed for NT den 24. december over et bestemt antal vogne.

Indsendes rådighedsskemaet ikke rettidigt, er rådighedsskemaet ikke udfyldt korrekt, står en vogn ikke til rådighed for julekørslen eller er vognen ikke til rådighed i den forpligtede periode, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner i henhold til afsnit 3.19.

Alle udvalgte vogne honoreres med fire timers betaling, uanset om vognen kører 24. december eller ej. Der er således tale om en minimumsbetaling.

### **Eksempler på beregning af antal vogne til julekørsel**

Beregningen af antal vogne til kørsel den 24. december foretages efter følgende formel:

$$E = (V - VR - F - K) * P$$

Hvor:

E er det endelige antal vogne, entreprenøren skal stille med

V er antal idriftsatte/tilmeldte vognløb

VR er antal vogne, der skal køre rådighedskørsel den pågældende dag

F er antal vogne, der skal køre fast kørsel den pågældende dag  
K er antal vogne, der har kontraktuelle bindinger udenfor NT den pågældende dag, der medfører en skattepligtig indkomst  
P er den procentsats af vogne, der skal stilles med

#### Eksempel 1:

En entreprenør har 16 idriftsatte vognløb. Fire af disse vognløb er VR-aftaler, hvor vognen skal stå til rådighed juleaften. To vognløb har F-kørsel juleaften og en vogn har kontrakt til anden side. Procentsatsen det pågældende år er 25% for alle vogntyper. Entreprenøren skal således stille med:

$$E = (16-4-2-1) * 0,25$$

E = 2,25 som rundes op til tre vogne udover de fire VR-vogne og to F-vogne. Samlet set skal entreprenøren stille med ni vogne til julekørsel.

#### Eksempel 2:

En entreprenør har otte idriftsatte vognløb. Der er ingen vogne på VR-aftaler. Der er ingen vogne, der har kørsel under sine F-aftaler på dagen. Der er ikke vogne, der har dokumenteret kontrakt til anden side. Procentsatsen det pågældende år er 20% for alle vogntyper. Entreprenøren skal således stille med:

$$E = (8-0-0-0) * 0,20$$

E = 1,60 som rundes op til to vogne.

#### Eksempel 3:

Entreprenøren har tre idriftsatte vognløb. Alle vognløb er rådighedsvogne på VR-aftale. Det betyder, alle tre vogne skal køre juleaften i henhold til bestemmelserne for VR-aftaler.

#### Eksempel 4:

En entreprenør har ét vognløb, der alene kører variabel kørsel uden rådighedsaftale (V-aftale). Da entreprenøren alene har ét vognløb, skal dette som udgangspunkt stå til rådighed juleaften hvert andet år.

### **3.6.2 Forpligtede dage**

Entreprenøren er, udover kørsel den 24. december, forpligtet til at stille alle sine vogne, der har været til rådighed/tilmeldt i aftaleperioden, til rådighed for NT på en given dag, medmindre vognen er bundet af en kontrakt med skattepligtig indkomst til anden side i det pågældende tidsrum. Sådanne kontraktuelle bindinger skal dokumenteres overfor NT på samme vis som ved julekørsel, jf. ovenfor. Såfremt vognen er annulleret, jf. afsnit 3.9, bortfalder forpligtelsen.

NT har ret til at gøre brug af denne mulighed i op til tre dage pr. kontraktår med et varsel på fire uger. De konkrete dage kan variere fra entreprenør til entreprenør og på tværs af vognløb. Det er således ikke nødvendigvis de samme dage for alle, der vil være forpligtede dage.

NT fastlægger særlige tidsbånd for kørsel på disse dage. Tidsbåndet vil være af minimum otte timers varighed pr. dag indenfor tidsrummet 05.00 – 23.00. NT kan indlægge pause på vognløbet, som ikke medregnes i tidsbåndet. Entreprenøren kan give forslag til tidsbånd og placering af pause.

Opfylder entreprenøren ikke forpligtelsen til at stå til rådighed på de varslede dage, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner i henhold til afsnit 3.19.

### **3.7 Uddannelsesmæssige krav**

Entreprenøren er ansvarlig for, at de chauffører der anvendes til kørslen, har de kompetencer og uddannelser, der fremgår af bilag C. Det er et krav, at det administrative personale, der har med flextrafik kørsels afvikling at gøre, har gennemført og bestået modul 1 og modul 2 af chaufføruddannelsen inden kørselsstart.

Det er et krav, at entreprenøren udpeger en uddannelsesansvarlig, som kan varetage dialog vedr. uddannelseskrav samt agere som mentor på academy-systemet.

Alle entreprenører (og eventuelle underentreprenører) eller disses daglige ledere skal have gennemført del 1 og del 2 af "Trafikselskabernes Entreprenøruddannelse" inden kørselsstart. Dersom entreprenøren (eller underentreprenøren) har fået tildelt kørsel i et omfang på mere end 500 timer i løbet af et kontraktår (fra 1/7-30/6), skal uddannelsens del 3 og del 4 være gennemført inden for de første seks måneder af det påfølgende kontraktår. Den tildelte kørsel opgøres samlet for både V-kørsel, F-kørsel og VR-kørsel.

Hvis en entreprenør (eller daglig leder) har taget vognmandsuddannelsen for enten bus- eller taxivognmænd, eller har mindst fem års praktisk vognmandserfaring med flextrafikken, kan dette erstatte del 1.

Såfremt NT vurderer, der i kontraktperioden er yderligere relevant uddannelse, er entreprenøren forpligtet til at deltage i uddannelser, som NT ønsker gennemført. NT afholder eventuelle udgifter i denne forbindelse.

Såfremt bevis for de krævede kurser, og/eller skriftlig dokumentation for praktisk erfaring, allerede haves, skal disse indsendes i forbindelse med tilbudsafgivelsen. Uddannelsesbeviser, som ikke er indsendt inden driftsstart, vil blive indhentet som dokumentation. Se mere i bilag D.

### **3.8 Kvalitetsopfølgning**

NT lægger vægt på, at entreprenøren selv kan dokumentere, at de stillede kvalitetskrav opfyldes, og at opfølgningen foregår i tæt dialog mellem NT og entreprenøren. Fra NT's side vil der blive fulgt op på kvalitetskravene ved brugerundersøgelser, kundehenvendelser og kontroller. Vurdering af vognen ved en kontrol foretages ud fra kvalitetshåndbogen for flextrafik, som kan findes på NT's hjemmeside. NT forbeholder sig i den forbindelse ret til at foretage inspektion i og herunder fotografere/video optage de af entreprenøren til kørslen benyttede vogne. NT kan til enhver tid indkalde en vogn til kontrol. Entreprenøren har pligt

til at deltage i disse kontroller, ligesom entreprenøren modtager betaling for den tid, kontrollen tager. Udeblivelse fra kontrol eller manglende samarbejdsvilje til at kunne gennemføre en kontrol, udløser økonomiske sanktioner, jf. afsnit 3.19.

Ved behandling af en klage, der vedrører entreprenøren eller dennes medarbejdere, kan det være nødvendigt for NT, som led i sagsbehandlingen, at indhente en udtalelse fra entreprenøren. Entreprenøren skal i sådanne tilfælde fremsende en skriftlig udtalelse til NT inden fem dage. Under alle omstændigheder er det NT, der, på baggrund af resultatet af sagsbehandlingen, afgør udfaldet af klagen.

Entreprenøren skal medvirke til at gennemføre tællinger og andre undersøgelser, som NT måtte ønske.

### **3.8.1 Totalkontrol**

Alle vogne skal, inden de kan idriftsættes, godkendes i Totalkontrol. En godkendelse kræver, at vognen kan opnå karakteren 4 i indvendig rengøring og vedligehold samt karakteren 4 i udvendig rengøring og vedligehold bedømt efter kvalitetshåndbogen for flextrafik. Kan vognen ikke opnå den påkrævede godkendelse i Totalkontrollen, kan vognen ikke åbnes for variabel kørsel.

Der afholdes Totalkontrol i perioden 23. – 30. juni 2025. Entreprenøren skal selv booke tid til kontrol af alle vogne. NT udsender i foråret 2025 besked om hvor og hvornår, der kan bookes tider til Totalkontrol. Såfremt entreprenøren ikke får booket tid til kontrol indenfor fristen, kan entreprenøren ikke forvente, vognen kan komme med i den planlagte Totalkontrol.

Vogne der ikke skal idriftsættes til driftsstart, kan løbende booke tid til kontrol ved henvendelse til NT.

Ved fremmøde til Totalkontrol, skal skabelonen "Vognkort – Totalkontrol Flex25" være udfyldt og medbragt i vognen. Der skal udfyldes en skabelon for hver vogn, der kommer i kontrol.

Der ydes ikke betaling for deltagelse i Totalkontrol. Dette gælder også ved en eventuel genkontrol.

### **3.9 Afgifter**

En vogn kan flytte hjemsted eller byområde mod betaling af en afgift på kr. 1.000,- pr. flytning, jf. afsnit 3.2.1. Ved flytning af hjemsted vil vogntypen være uændret.

En vogn kan annulleres mod en afgift på kr. 5.000,- pr. vogn. Hvis en vogn annulleres, mod betaling af afgiften, bortfalder forpligtelsen til at køre 24. december og øvrige forpligtede dage i henhold til afsnit 3.6.

Såfremt en vogn skal køre som en anden vogntype, kan dette kun ske ved, at vognen



annulleres og derefter oprettes på ny. Der kan kun oprettes vogne indenfor de vogntyper, der er afgivet tilbud på.

Hvis en vogn anvendt hos én entreprenør ønskes flyttet til en anden entreprenør, kan dette kun ske ved at vognen annulleres hos den oprindelige entreprenør og derefter oprettes på ny. Annullation sker mod betaling af afgiften.

Oversigt over afgifter:

Ændring	Afgift pr. ændring pr. vogn
Flytning af hjemsted	1.000,- kr.
Flytning af byområde	1.000,- kr.
Annullering af vogn/stelnummer	5.000,- kr.
Annullering af vogn/stelnummer i vogngruppe	5.000,- kr.

Anmodning om flytning af hjemsted eller annullation af en vogn skal ske skriftligt til NT.

### 3.10 Betalingsmodel og afregning

Betalingen for kørslen afregnes efter køretiden og ventetiden. Køretiden justeres for ikke udført kørsel. Det betyder, at der alene afregnes for den del af turen/de ture, der er udført. Køretid og ventetid opgøres i minutter. Der betales dog ikke for ventetid i forlængelse af privatrejser. Betalingen beregnes i planlægningssystemet på følgende måde:

$$B = T_k * P_k + T_v * P_v + N$$

Hvor:

B = Betalingen

$T_k$  = Køretiden i minutter/køretidsfaktoren (afrundet til hele tal)

$P_k$  = Timeprisen for køretid/60 (afrundet til to decimaler)

$T_v$  = Ventetiden i minutter

$P_v$  = Timeprisen for ventetid/60 (afrundet til to decimaler)

N = Nattillæg for kørsel kl. 23:59 – 06:00

Der betales ikke nattillæg ved fremkørsel til privatrejser.

Der beregnes køretid fra hjemstedet og retur til hjemstedet. Den betalte køretid ( $T_k$ ) er dog kun identisk med den effektive køretid, når den såkaldte køretidsfaktor i planlægningssystemet er sat til normalen 1,0. Den betalte køretid fremkommer ved at dividere den effektive køretid med køretidsfaktoren og afrunde til hele tal.

Der er betalt ventetid i forbindelse med alle ophold uden for hjemstedet, dog ikke i forlængelse af privatrejser og ved ophold ønsket af vognmanden, fx pauser til chaufføren.

Minutpriserne for køretid og ventetid ( $P_k$  og  $P_v$ ) er de timepriser, der er angivet i tilbuddet divideret med 60 og afrundet til 2 decimaler.

*Eksempel:*

*En vogn (med køretidsfaktor 1,0) kører en tur i dagtid for NT med opsamling og afsætning af flere kunder. Fremkørselstiden til første kunde er 8 min. Køretid mellem første og sidste stop i alt: 142 min. Ventetid i alt: 17 min. Returkørselstid fra sidste kunde er 23 min. Alle de nævnte tider er beregnet i planlægningssystemet. Vognmanden har tilbudt følgende timepriser: 360 kr. for køretid og 300 kr. for ventetid. Betalingen beregnes således til:*

$$B = (8+142+23) * 360 \text{ kr./60} + 17 * 300 \text{ kr./60} = 1.123,00 \text{ kr.}$$

Betalingen udregnes automatisk i planlægningssystemet i forhold til de planlagte køre- og ventetider. Betalingen beregnes løbende vognløb for vognløb.

Kørsel den 24. december samt natten herefter vil blive honoreret med timepriserne plus et tillæg på 50% indtil senest kl. 5.29 den 25. december.

For de vogne der er udvalgt til julekørsel, honoreres kørsel den 24. december med minimum fire timers betaling. Såfremt den endelige køreordre for 24. december indeholder mere end fire timers kørsel, udgør køreordren minimumsbetalingen for 24. december. Skulle der blive tilføjet mere kørsel, end hvad der fremgår af den endelige køreordre, tillægges dette i betalingen. Eventuelle afbud kan reducere den ekstra betaling, men afbud kan ikke denne dag medføre, at der betales mindre end minimumsbetalingen.

Alle indtægter ved kørslen tilfalder NT.

### **3.10.1 Afregning**

Senest den 10. bankdag i måneden fremsender NT en kørselsopgørelse for den foregående måned. Betalingen er fratrukket den egenbetaling fra brugerne, som entreprenøren har modtaget. Eventuelle forsinkelser skal korrigeres manuelt.

Opgørelsen indeholder oplysninger om alle de vognløb, som entreprenørens vogne har udført den pågældende måned. Det fremgår hvilken dato kørslen er udført, hvem vognen har kørt med, hvor og på hvilket tidspunkt kunden er afhentet og afleveret samt betaling for vognløbet fratrukket evt. egenbetaling fra kunden. Det fremgår endvidere, hvor mange minutters køre- og ventetid, der er betalt for.

Samtidig med kørselsopgørelsen modtager entreprenøren et acontobeløb svarende til den opgjorte betaling for måneden. Entreprenøren har herefter en frist på seks hverdage til at fremkomme med bemærkninger til opgørelsen. Det bemærkes, at det på dette tidspunkt er for sent at indberette forsinkelser fra den foregående måned. Bemærkninger der indberettes til NT efter fristens udløb, vil ikke blive taget i betragtning.

Forsinkelser indberettes skriftligt til NT af entreprenøren. Indberetningen skal indeholde oplysninger om, hvilken tur det drejer sig om, forsinkelsens størrelse (i minutter) og årsagen til forsinkelsen. Indberetningen indsendes til NT på selve dagen eller senest den anden efterfølgende hverdag. Indberetninger der modtages senere, vil ikke blive taget i betragtning. Ændringer til afregningen der ikke kan verificeres af GPS-signaler fra vognen,

vil ligeledes ikke blive honoreret. Hvis turen ikke er udråbt som foreskrevet, kan der ikke efterfølgende korrigeres for forsinkelser på samme vognløb.

Det skal bemærkes, at det kun er forsinkelser, der skyldes forhold som entreprenøren ikke kan påvirke, der reguleres for. Det kan fx være forsinkelser hos kunden, særlige trafikforhold, vejrlig og lign. Der reguleres kun, hvis forsinkelsen overstiger 10 min. på det enkelte vognløb. Der reguleres i ventetidsprisen.

I tilfælde hvor vejrlig eller lignende medfører forsinkelser på ture i mere end 50% af NT's område, kan NT erklære dagens drift for nøddrift. Nøddriften indebærer, at der ikke vil blive foretaget individuelle korrektioner på vognløbene. Alle vognløb, der har udført kørsel for NT den dag, hvor der erklæres nøddrift, vil i stedet blive kompenseret med 20% ekstra betaling. Nøddriften omfatter alle vognløb, der har udført kørsel for NT den pågældende dag, uanset forsinkelsens varighed. Der kan på dage med nøddrift ikke forventes anden betaling end normal betaling +20% uanset tidsforbruget på vognløbet. Beslutning om at erklære nøddrift træffes af NT. I tilfælde hvor der ikke erklæres nøddrift, forbeholder NT sig retten til at begrænse korrektioner til maksimalt tre timer.

### **3.11 Indeksregulering**

Pristilbud afgives i prisniveau for november 2024.

De tilbudte priser vil blive reguleret månedligt efter Trafikselskabernes omkostningsindeks for buskørsel i Danmark. Første regulering vil ske pr. 1. august 2025.

Første prisregulering sker med forskellen mellem omkostningsindekset fra november 2024 til omkostningsindekset august 2025. Herefter reguleres priserne månedligt med forskellen i omkostningsindekset siden sidste prisregulering.

Reguleringen sker i henhold til bilag I.

Såfremt Trafikselskaberne i Danmark fastlægger et mere retvisende indeks, eller beslutter at anvende et andet indeks, i løbet af kontraktperioden, forbeholder NT sig ret til at overgå til dette.

### **3.12 Virksomheder, selskaber og foreninger**

NT kan til enhver tid forlange at få udleveret virksomhedens budget for det indeværende og eventuelt kommende regnskabsår.

For aktie- og anpartsselskaber skal NT, i forbindelse med aftaleindgåelsen, have oplysning om ejerforholdet. Ændringer i ejerforholdet i aktie- eller anpartsselskaber i løbet af aftaleperioden skal skriftligt meddeles NT. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10% af aktie-/anpartskapitalen skal dog ikke oplyses, medmindre en sådan aktiepost giver adgang til bestemmende indflydelse i selskabet. Selskaberne skal på eget initiativ indsende regnskaber til NT med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravene i selskabsloven senest 14 dage efter regnskaberne underskrivelse.

Hvis entreprenøren er organiseret som en forening, har NT krav på at få udleveret gældende vedtægter samt dokumenterede oplysninger om foreningens kapitalgrundlag og drift, fx i form af seneste regnskab revideret af registreret eller statsautoriseret revisor samt budgettet for indeværende og eventuelt kommende regnskabsår. Senest en måned efter at der foreligger revideret regnskab, skal NT have fremsendt regnskab. Hvis kapital- eller organisationsforholdene tilsiger det, kan NT kræve, at de entreprenører der er medlemmer af foreningen, og som deltager i kørslen under nærværende aftale, skal hæfte direkte over for NT for misligholdelse og alle forhold i forbindelse med deres egen kørsel.

Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende dele af kapitalen, er NT berettiget til at opsige aftalen med tre måneders varsel, hvis vægtige grunde taler herfor. Opsigelsen skal i givet fald ske senest én måned efter, NT har modtaget meddelelse om ændring i selskabet.

Hvis entreprenøren er organiseret som en forening og denne opløses, er NT berettiget til at opsige aftalen.

### **3.13 Personaleansvar**

Entreprenøren leder og driver selvstændigt sin virksomhed. Ethvert personaleanliggende afgøres af entreprenøren. Entreprenøren forpligter sig til at overholde den arbejdsklausul om løn og ansættelsesvilkår, der er gengivet i bilag E. Det er entreprenørens ansvar at vagtplaner for chaufførerne overholder bestemmelserne i arbejdsmiljølovgivningen. Der stilles ikke særlige krav til arbejdsmiljøet i udbudsbetingelserne, jf. bekendtgørelse nr. 1109 af 17. december 2001 om pligter efter lov om arbejdsmiljø i forbindelse med udbud af tjenesteydelser.

Entreprenøren forventes endvidere at være opmærksom på den enkelte kommunes og Region Nordjyllands politik, hvad angår sociale klausuler. Her henvises til kommunernes og regionens hjemmesider.

Hvis en chauffør giver anledning til berettiget kritik eller klager, kan NT give bod. NT kan kræve, at entreprenøren fjerner en chauffør fra den af aftalen omfattede kørsel for NT, hvis chaufføren ikke opfylder de krav, der er stillet i udbudsbetingelserne, ikke overholder gældende lovgivning, udsættes for berettiget kritik eller klager fra borgere eller andre berørte parter eller NT i øvrigt konstaterer overtrædelser af ikke-bagatelagtig karakter, der ikke er forenelig med kontraktens udførelse. Det er NT, der afgør om en chauffør skal fjernes. Er der tale om alvorlige eller gentagne overtrædelser kan NT kræve, at chaufføren fjernes straks.

Såfremt entreprenør selv agerer som chauffør på den af kontrakten omfattede kørsel, kan NT, ved alvorlig eller gentagen kritik af entreprenøren selv, anse dette for væsentlig misligholdelse og ophæve kontrakten med øjeblikkelig virkning, idet det betragtes som en skærpede omstændighed, at kritikken omfatter entreprenør selv, hvormed NT ikke længere kan have tillid til entreprenørens opfyldelse af aftaleforholdet.

Entreprenøren er forpligtet til at fremsende kopi af al korrespondance, der udveksles med

arbejdstilsynet, herunder tilsynsrapporter, påtaler, forbud mv. vedr. arbejdsmiljøet for ansatte, der udfører arbejdsopgaver i relation til nærværende aftale.

### **3.14 Virksomhedsoverdragelse**

Der vil efter NT's opfattelse ikke være tale om virksomhedsoverdragelse i forbindelse med udbuddet. I særlige tilfælde kan overtagelse af materiel og/eller personale dog bringe forholdet ind under virksomhedsoverdragelsesloven. NT vil i dette tilfælde ikke være part i en eventuel virksomhedsoverdragelse, der alene er et anliggende mellem afgivende og modtagende virksomhed.

### **3.15 Underentreprenør**

Entreprenøren er forpligtet til at udføre størstedelen af kørslen med egne ansatte. Det vil sige, entreprenøren, eller dennes ansatte, skal udføre minimum 50% af den kørsel, der er omfattet af NT's kontrakt.

Virksomheder der driver kørselskontor i henhold til taxilovens § 5, jf. Lov nr. 1538 af 19. december 2017 med ændringer, anses i den forbindelse for én leverandør bestående af tilknyttede vognmænd. Minimum 50% af kørslen skal her udføres af de vogne, som er tilknyttet kørselskontoret.

Entreprenøren har udover ovenstående mulighed for at anvende underentreprenører. Underentreprenører kan enten oplyses ved tilbudsafgivelsen, eller der kan søges om godkendelse af underentreprenører i kontraktperioden.

Såfremt der ønskes anvendt en underentreprenør, der ikke er oplyst ved tilbudsafgivelsen, eller en underentreprenør ønskes udskiftet, vil dette kræve en skriftlig ansøgning til NT mindst 14 dage forinden underentreprenøren ønskes anvendt. Der skal vedlægges en serviceattest for underentreprenøren. Underentreprenøren skal godkendes af NT, dog undtaget akutte tilfælde - driftsstop, sygdom eller lignende - hvor det på dagen er tilstrækkeligt at informere NT's callcenter. Såfremt der er brug for underentreprenørerne i længere tid end på dagen for akutte tilfælde, skal NT kontaktes.

Underentreprenører skal opfylde kravene til at kunne udføre kørsel i henhold til nærværende kontrakt.

Entreprenøren hæfter for sine underentreprenørers forhold på samme måde som for sine egne forhold. Entreprenøren har således det fulde ansvar over for NT for den kørsel, der udføres af underentreprenører. NT kommunikerer ikke med andre end entreprenøren.

NT er berettiget til at rette alle krav – uanset om de hidrører fra underentreprenørers forhold – mod entreprenøren. Entreprenørens mellemværende med eventuelle underentreprenører er NT uvedkommende.

### **3.16 Konkurs og overdragelse af forretning**

I det omfang konkurslovens regler ikke er til hinder herfor, kan NT ophæve aftalen, hvis entreprenøren går konkurs, standser betalingerne, hvis der åbnes forhandlinger om tvangsakkord eller hvis entreprenørens økonomiske forhold i øvrigt viser sig at være således, at denne må antages at være ude af stand til at opfylde aftalen. Hvis entreprenøren driver en personlig enkeltmandsvirksomhed og afgår ved døden, og vedkommendes bo behandles som gældsafståelsesbo, gælder det samme som anført ovenfor. Hvis boet har ret til at indtræde i aftalen i medfør af konkurslovens regler, skal boet, efter forespørgsel, inden for en frist på fem arbejdsdage give meddelelse om, hvorvidt det vil indtræde.

Ægtefælle eller børn kan indtræde i kørselsaftalen i stedet for entreprenøren. Entreprenøren kan i øvrigt overdrage sin forretning, helt eller delvist, til tredjemand, hvis NT godkender den nye entreprenør. Godkendelse af delvis overdragelse kræver særlige omstændigheder.

### **3.17 Erstatnings- og forsikringsansvar**

Hvis entreprenøren, under udførelse af sine pligter i henhold til aftalen, ved handlinger eller undladelser forårsager skader på personer eller gods, entreprenøren transporterer, eller tredjemands person eller gods, er alene entreprenøren ansvarlig for sådanne skader. Eventuelle omkostninger, herunder advokatombudsninger og øvrige sagsomkostninger, renter mv., som måtte blive påført NT i forbindelse hermed, skal entreprenøren friholde NT for.

Entreprenøren skal tegne tilstrækkelig forsikring i et anerkendt forsikringselskab til fuld dækning af enhver skade, som entreprenøren har ansvaret for. Entreprenøren skal under kontraktforholdet have tegnet forsikring for sine ansatte. I det tilfælde hvor der er sket person- eller tingsskade, kan NT, efter en konkret vurdering af sagens omstændigheder, pålægge entreprenøren at foretage anmeldelse til dennes forsikringselskab.

Entreprenøren er over for NT ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af aftalen, medmindre denne misligholdelse skyldes vejrlig man ikke med rimelighed kan kræve, at entreprenøren overvinder eller force majeure. Ved force majeure forstås ekstraordinære begivenheder, som hindrer opfyldelse af aftalen og, som opstår uden entreprenørens skyld ved forhold, over hvilke entreprenøren ikke er herre, og som vedkommende ikke burde have forudset.

### **3.18 Misligholdelse**

Såfremt entreprenøren væsentlig misligholder sine forpligtelser i henhold til aftalen, er NT berettiget til at ophæve aftalen helt eller delvist. Som væsentlig misligholdelse betragtes bl.a. det forhold, at entreprenøren trods skriftlig advarsel tilsidesætter centrale aftalemæssige forpligtelser. En misligholdelse kan dog også have en sådan grovhed, at NT kan ophæve aftalen eller dele heraf uden forudgående advarsel.

Såfremt entreprenørens tilladelse til erhvervsmæssig persontransport eller -befordring eller til offentlig servicetrafik tilbagekaldes af Færdselsstyrelsen, eller i tilfælde af taxitilladelse

tilbagekaldes af kommunalbestyrelsen eller anden myndighed, ophæves aftalen.

Såfremt entreprenøren ikke til enhver tid og på NT's forlangende kan fremsende kopi af EPT-, bus-, OST- eller taxitilladelse, registreringsattest (med tilladelsesindehaveren som registreret ejer eller bruger) samt evt. synsattest for køretøj med flere udførelser for de vogne, der udfører flextrafik for NT, ophæves aftalen.

En ophævelse af aftalen er ikke til hinder for, at NT tillige kræver erstatning efter afsnit 3.17.

Manglende samarbejdsvilje eller undladelse af at fremsende efterspurgte dokumenter kan ligeledes medføre lukning af vognløb uden varsel, indtil forholdene er bragt i orden. Der kan fx være tale om manglende velvilje til at deltage i kontroller, manglende dokumentation af fejl og mangler og lignende.

Såfremt det konstateres, at

- entreprenøren anvender en vogn, der ikke opfylder de aftalte krav
- entreprenøren på anden vis begår en kvalitetsbrist
- der opstår uoverensstemmelse mellem entreprenøren/chaufføren og NT omkring driftsmæssige forhold som NT vurderer, forstyrrer driften
- entreprenøren svigter sin forpligtelse til at overholde den arbejdsklausul, der er gengivet i bilag E

forbeholder NT sig ret til omgående at indstille tildelingen af variabel kørsel på den pågældende vogn/alle entreprenørens vognløb, indtil misforholdet er bragt til ophør og entreprenøren på tilfredsstillende vis har dokumenteret, at lignende brister, ikke vil ske i fremtiden. Hvis der sker tilsvarende fejl igen, forbeholder NT sig ret til at ophæve aftalen med øjeblikkelig virkning.

Hvis der ikke er tale om væsentlig misligholdelse, eller NT ikke vælger at gøre brug af muligheden for at ophæve aftalen helt eller delvist, har NT ret til at bringe de i afsnit 3.19 nævnte sanktioner i anvendelse, jf. dog afsnit 3.19 vedrørende gentagne tilfælde.

### **3.18.1 Russiske aktører**

På baggrund af EU's sanktioner mod Rusland kan der ikke tildeles offentlige kontrakter til økonomiske aktører i eller med forbindelse til Rusland. Entreprenøren har i forbindelse med tilbuddet fremsendt en tro- og loveerklæring vedrørende russisk involvering. Så længe EU's sanktioner mod Rusland er gældende, skal betingelser i tro- og loveerklæringen opretholdes.

Såfremt entreprenøren i løbet af kontraktperioden ikke kan opretholde vilkårene i tro- og loveerklæringen vedrørende russisk involvering, vil kontrakten ophøre med øjeblikkelig virkning.

### **3.19 Økonomiske sanktioner (bodsbetalinger)**

NT kan foretage økonomiske sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist konstateret af NT ved kontrol i eller uden for vognene eller i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrist.

I følgende situationer er NT berettiget til at modregne 500 kr. i betalingen pr. konstateret tilfælde:

- Forkert eller manglende firmanavn på vogn
- Vognen er ikke forsynet med førstehjælpskasse, ildslukker og hygiejnekit
- Bespændingsanordning, lader, batteri el.lign. er ikke forsvarligt fastmonteret
- Chaufføren har ikke noget synligt ID-kort
- Chaufføren kan ikke fremvise relevante certifikater/uddannelsesbeviser ved en kontrol
- Chaufføren har ingen brugerprofil på NTflexinfo-portalen
- Manglende rettidig indsendelse af udtalelse (inden fem dage) i forbindelse med fremsendte klager
- Manglende rettidig indsendelse af rådighedsskema for julekørslen
- Ikke korrekt udfyldelse af rådighedsskema for julekørslen

I følgende situationer er NT berettiget til at modregne 1.000 kr. i betalingen pr. konstateret tilfælde:

- Manglende tilmelding til vognløbets åbningstid
- Manglende udråb af privatrejser
- Manglende udråb af ture
- Undladelse af at udføre en aftalt kørsel uden forudgående rettidig underretning af NT's callcenter
- Nødvendig manuel replanering af en tur grundet tildeling til en vogn/et vognløb, der ikke er blevet lukket i tide, og som ikke kan eller vil køre turen
- Manglende overholdelse af de aftalte tider/køreplanstider
- Anvendelse af en vogn der ikke opfylder de aftalte krav, ikke har tilstrækkelig siddepladskapacitet eller ikke er af en god standard
- Forkert eller mangelfuld skiltning og design af vogn
- Chaufføren er ikke soigneret og forskriftsmæssigt uniformeret
- Overskridelse af chaufførens rygeforbud og overtrædelse af de i bilag B angivne retningslinjer
- Chaufførens optræden giver anledning til berettiget kritik og klager over denne
- Manglende framelding af en vogn, der er optaget af anden kørsel
- Manglende rettidig afgivelse af melding ved driftsuregelmæssigheder
- Manglende indberetning til NT's callcenter om, at der køres med en anden vogn end aftalt
- Anvendelse af reservevogn udover de tilladte 14 dage
- Manglende indsendelse af uheldsrapport inden 24 timer
- Manglende dokumentation for anvendelse af grøn el til drift af eldreven vogn
- Manglende rettidig dokumentation for anvendelsen af syntetisk diesel efter normen EN 15940 for kørsel med krav om anvendelse af syntetisk diesel
- Manglende rettidig dokumentation for at bestemmelserne omkring eventuelle vegetabiliske biokomponenter i syntetisk diesel overholdes
- Uacceptabel anvendelse af privatrejser
- Uacceptabel anvendelse af pauser
- Dieselvognen har ikke partikelfilter
- Manglende indsendelse af GPS-data
- Fejlindtastning eller urigtige oplysninger i ETHICS



I følgende situationer er NT berettiget til at modregne 2.000 kr. i betalingen pr. konstateret tilfælde:

- Manglende indberetning af forgæves kørsel
- Manglende indberetning af ikke udført kørsel eller andre afvigelser
- Uberettiget anvendelse af underentreprenør
- Manglende fastspænding af kørestol eller kørestolsbruger under transporten
- Trappemaskine af den foreskrevne type og/eller transportstol forefindes ikke i vognen, når dette er aftalt
- Chaufføren har ikke gennemført den af NT krævede uddannelse
- Personen der er sat til at varetage vagt- eller administrative opgaver i forbindelse med kørselens afvikling, har ikke gennemført den af NT krævede uddannelse
- Vognen udeblev fra kontrol eller vognløbet lukkes umiddelbart inden en kontrol
- Eldrevne vogne er ikke fuldt opladet ved vognløbets/en eventuel rådighedsperiodes start. Ved fuld opladning forstås minimum 90% SoC

I følgende situationer er NT berettiget til at modregne 5.000 kr. i betalingen pr. konstateret tilfælde:

- Vognen står ikke til rådighed for julekørslen
- Vognen er ikke til rådighed i den forpligtede periode i julekørslen
- Vognen står ikke til rådighed på de forpligtede dage
- Minimum halvdelen af kørslen ikke udføres med egne ansatte

Voggenes rengøring og vedligehold vurderes ud fra en karakterskala fra 1-5 i henhold til kvalitetshåndbog for flextrafik, hvor 5 er acceptabelt og 1 er uacceptabelt. Der modregnes 500 kr. ved en karakter på 3, 2.000 kr. ved en karakter på 2 og 5.000 kr. ved en karakter på 1. Modregningen fordobles ved gentagne konstateringer af samme fejl.

I følgende situation er NT berettiget til at udstede dagsbøder á 500 kr. pr. dag:

- Entreprenøren kan ikke fremvise dokumentation for at have gennemført, eller været tilmeldt, hele eller dele af Trafikselskabernes Entreprenøruddannelse som krævet

Såfremt chaufførens sprogkompetencer ikke vurderes at være tilfredsstillende, vil NT anmode entreprenøren om at anvende en anden chauffør, indtil chaufføren har tilegnet sig de nødvendige sprogkompetencer.

I gentagelsestilfælde er NT, efter skriftlig advarsel, berettiget til at ophæve aftalen med øjeblikkelig virkning, jf. afsnit 3.18.

Entreprenøren er forpligtet til at refundere udgifter til alternativ transport for kunder på grund af manglende eller forsinket transport, hvis forholdet skyldes fejl hos entreprenøren eller dennes personale. Dette gælder også, hvis rejsegarantien træder i kraft.

### **3.20 Voldgift**

Uoverensstemmelser mellem parterne, der ikke kan bilægges ved forhandling, kan af hver af parterne begæres afgjort ved voldgift efter dansk ret. Voldgiftsrettens afgørelse er bindende for parterne.

Voldgiftsretten består af tre medlemmer. Formanden udpeges på begæring af én af parterne af præsidenten for Vestre Landsret. Hver af parterne udpeger en voldgiftsmand.

Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden.

Voldgiftsretten fastlægger selv proceduren for behandlingen af den enkelte sag. Sagen skal dog optages til kendelse så vidt muligt senest 12 uger efter rettens nedsættelse.

Voldgiftsretten kan på én af parternes begæring indhente fornødne sagkyndige erklæringer. Voldgiftsretten fastsætter selv sit honorar og tager stilling til, hvordan dette skal fordeles mellem parterne. Voldgiftsretten kan derudover pålægge den ene part at svare den anden parts omkostninger.

### **3.21 Diskretion**

Entreprenøren og NT er gensidigt forpligtet til at behandle oplysninger om hinandens forretningsforhold samt om andre forhold, hvorom der med rimelighed kan kræves diskretion, fortroligt.

For brugere af kørselsordninger der er tilknyttet institutioner, er entreprenøren og chaufførerne undergivet samme tavshedspligt som personalet på de pågældende institutioner og må som følge heraf ikke drøfte personfølsomme oplysninger og øvrige personlige forhold vedr. brugerne med udenforstående.

Oplysninger om kunder er fortrolige og skal behandles efter reglerne i Databeskyttelsesforordningen. NT og entreprenøren betragtes i denne henseende begge som dataansvarlige.

Pligterne i henhold til ovenstående består også efter, at aftalen er bragt til ophør og uanset årsagen hertil.

## Bilag A. Kørsel under NT's planlægningssystem

Planet er NT's nuværende IT-system til samordning af individuelt bestilte ture.

### Bestilling af ture

Bestilling af ture modtages af NT's callcenter eller pågældende kommune/sygehus/institution alt efter, hvad der er aftalt. Det personale der modtager bestillingerne, lægger de bestilte ture ind i planlægningssystemet. Bestilling af ture kan også foretages gennem en online selvbetjeningsløsning. Den enkelte chauffør eller entreprenør er ikke involveret i modtagelsen af bestillinger fra brugerne.

Når de bestilte ture lægges ind i planlægningssystemet, sker der en automatisk planlægning af kørslen til senere udsendelse af kørselsordre til de vogne/entreprenører, der skal udføre kørslen.

### Kørselsplanlægning

Planlægningssystemet planlægger kørslen således, at den udføres bedst og billigst af de vogne og busser mv., der er tilkoblet systemet. Planlægningssystemet tager i planlægningen hensyn til en lang række faktorer:

- hvor vognen ifølge planlægningssystemet befinder sig
- hvor mange passagerer der er plads til
- hvilke sæder der er ledige
- hvad vognen koster
- hvorfra og hvortil der skal køres
- de erfaringsmæssige køretider knyttet til de konkrete vejstrækninger osv.

Alle disse oplysninger anvender planlægningssystemet til at planlægge kørslen og fordele den på vogne. Resultatet af planlægningen er et antal vognløb, som i de fleste tilfælde består af flere sammenkædede ture, men som også kan bestå af en enkelt tur. Information om vognløbene udsendes via kørselsordrer til vognene.

Planlægningssystemet vælger den i situationen planlægningsmæssigt billigste vogn, der kan opfylde kravene til at udføre en konkret kørselsopgave. Det betyder, at jo lavere timepris en vogn har, sammenholdt med den geografiske placering, jo større chance vil der være for at få kørsel.

De økonomiske gevinster ved anvendelse af planlægningssystemet opnås ved:

- at tomkørslen minimeres
- at der kommer til at sidde flere passagerer i vognen på samme tidspunkt

### Udsendelse af kørselsordre til vognene

Udsendelse (udråb) af kørselsordrer til de enkelte vogne sker automatisk gennem planlægningssystemet i takt med, at kørslen planlægges. Kørselsordren formidles til den enkelte vogn via datatelegrammer. Telekommunikationen muliggør, at chaufføren kan læse kørselsordren på en skærm, der er monteret i vognen eller på sin mobiltelefon. På

kørselsordren er hver tur beskrevet med tidspunkter, adresser og navnet på den person, der skal afhentes. Hvis der skal opkræves betaling fra brugeren, fremgår beløbet ligeledes af kørselsordren. Der skal altid kvitteres (udråbes) ved ankomst til adresserne.

Da kørslen planlægges i den takt bestillingerne indløber fra brugerne, medfører det løbende ændringer/justeringer i de planlagte vognløb, der udgør grundlaget for de kørselsordrer, der udsendes til vognene. Der kan løbende kobles flere ture på de enkelte vognløb, ligesom ture kan blive overflyttet fra ét vognløb til et andet.

Uanset årsagen og tidspunktet for ændringen, skal entreprenøren acceptere disse ændringer.

At kørslen planlægges i den takt, bestillingerne indløber indebærer, at efterfølgende bestillinger kan få indflydelse på fordelingen af kørslen. I den løbende planlægning vælges den på tidspunktet økonomisk mest fordelagtige vogn. For at optimere planlægningen foretages der hver dag flere replaneringer af al kørsel til næste dag med den prioritering, at først planlægges trappemaskinaturene, dernæst kørestolsturene, så de lange rejser og endelig den øvrige kørsel. For nuværende replaneres der kl. 12, omkring kl. 17 og efter kl. 19. NT optimerer løbende replaneringerne, hvorfor tidspunkterne for replanering kan variere i kontraktperioden. Denne optimering af kørselsplanlægningen er med til at sikre den for NT økonomisk mest fordelagtige drift, og derfor også den for entreprenørerne mest retfærdige, fordeling af kørslen.

Entreprenøren er forpligtet til at holde sig orienteret om kørslen gennem overvågning af kørselsordrer eller via vognmandsportalen, som bl.a. giver overblik over den forventede kørsel for de enkelte vognløb. Kun entreprenør eller driftsleder(e) må have adgang til vognmandsportalen. Såfremt chauffører som ikke har en driftslederrolle i firmaet får adgang til vognmandsportalen anses det som overskridelse af kravene til behandling af persondata. Gentagne eller grove brud på dette kan føre til ophævelse af kontrakten.

### **Driftsovervågning gennem planlægningssystemet**

Entreprenøren eller den enkelte chauffør har selv pligt til at løse problemer i forbindelse med afviklingen af kørslen. Kan problemer (fx defekte vogne, større forsinkelser, forkerte adresser) ikke umiddelbart løses af entreprenøren/chaufføren, kontaktes en trafikstyrer hos NT.

Trafikstyreren har til opgave at overvåge afviklingen af den samlede kørsel og løse opståede problemer, der ikke umiddelbart kan løses af entreprenøren/chaufføren. Trafikstyreren er således bindeleddet mellem planlægningssystemet og de enkelte vogne. Det skal her påpeges, at NT's driftsovervågning af den samlede kørsel ikke tilsidesætter entreprenørens ansvar for selv at overvåge egen drift. Vognmandsportalen giver entreprenøren mulighed for at overvåge egen kørsel.

### **Vogngrupper/enkeltvogne**

Vogne kan indlægges i planlægningssystemet på to måder, enten som vogngrupper eller som enkeltvogne. Vogngruppetilslutning kan benyttes for vogne, der er tilsluttet en taxibestillingscentral, hvor det vil være forskellige vogne, der udfører kørslen såvel i løbet af dagen som fra dag til dag. Vogngruppetilslutning kan også benyttes af vognmænd, der

har mange - mindst seks - vogne af samme type.

Såfremt NT konstaterer sammenfald i kørselsaftalenumre, forbeholder NT sig ret til at bede entreprenøren om at ændre kørselsaftalenumret.

Det bemærkes, at der er en ekspeditionstid for oprettelse af vogne i planlægningssystemet på op til 28 dage, fra alle krævede oplysninger er indsendt, herunder åbningstider og mobilnumre. Generelt skal entreprenøren regne med en ekspeditionstid for ændringer i planlægningssystemet på op til 14 dage, dog op til 28 dage før kørselsstart.

### **Til- og framelding af vogne**

Se afsnit 3.5.4.

### **GPS-positionering**

Entreprenøren er indforstået med, at NT må opsamle data indhentet via GPS fra entreprenørens vogne, mens de er tilmeldt og kører for NT. Dataene bruges til overvågning og analyse af driften samt til afklaring af hændelsesforløb i forbindelse med kundehenvendelser og lignende. GPS-positioner sendes kun til NT, når kommunikationsudstyret er tændt. Kommunikationsudstyret skal altid være tændt, når vognen er tilmeldt kørslen.

GPS-positioneringen giver NT mulighed for at få oplyst vognens position, fart og retning, når vognen udfører kørsel. Formålet for NT med GPS er at få større overblik over trafiksituationen og opsamle GPS-positioner til brug for fastsættelse af køretider. Hos NT vil GPS-informationerne blive vist på et digitalt kort. NT har i forbindelse med forsinkelser også mulighed for at indhente GPS-positioner på de enkelte vogne. NT ønsker kun at indhente GPS-positioner, når vognene er til rådighed for NT. Hvis vognen ikke er til rådighed for NT, kan der slukkes for GPS-kommunikationen, så der ikke sendes GPS-positioner til NT. Krav til kommunikationsudstyr er beskrevet i bilag F.

Alle vogne skal være forsynet med kommunikationsudstyr, der gør NT i stand til at modtage GPS-positioner fra vognen, i udgangspunktet som minimum hvert minut, men frekvensen skal i aftaleperioden kunne øges til hvert 10. sekund efter anmodning fra NT. Udstyret skal endvidere kunne modtage og sende meddelelser til og fra planlægningssystemet. Udstyret anskaffes og vedligeholdes af entreprenøren. For taxicentraler kan egne kommunikationssystemer anvendes, såfremt funktionaliteten er tilsvarende. Over for vogne der ikke er forsynet med behørigt kommunikationsudstyr, eller sender GPS positioner som aftalt til NT, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner i henhold til afsnit 3.19.

### **Planlægningsprisen**

Der er i planlægningssystemet mulighed for at give en reduktion eller en forøgelse af planlægningsprisen. Dette har ingen indvirkning på afregningsprisen. Entreprenøren afregnes med de timepriser, tilbuddet lyder på, men vognen vil indgå i planlægningen med en ændret timepris. Lavere eller højere planlægningspris vil påvirke mulighederne for at få kørsel. NT anvender afvigende planlægningspris i følgende situationer:

- NT kan reducere i planlægningsprisen for ventetid for at øge chancerne for, at vognene får en rejse i stedet for at returnere tomme. Der gives samme reduktion til alle vogne.
- NT kan reducere planlægningsprisen for returkørsel. Der gives samme reduktion til alle

vogne.

NT vil rent administrativt anvende en fiktiv planlægningspris for rådighedsvogne for at sikre kørsel til rådighedsvognene.

### **Køretidsfaktor**

For vogne der ikke er indregistreret som busser, betales køretid med de satser, der er angivet i tilbuddet, idet køretidsfaktoren i planlægningssystemet er sat til normalen 1,0.

For vogne af klassen M2, der er indregistreret som busser, betales køretid også med de satser, der er angivet i tilbuddet. Køretidsfaktoren for disse vogne er som standard forøget i planlægningssystemet til 1,1 for at give længere køretid. Det betyder, at disse vogne får 66 minutter i planlægning for hver times (60 minutters) afregning.

Såfremt NT over en længere periode kan konstatere, at der på et vognløb køres væsentligt under de tilladte hastighedsgrænser, og dette ikke skyldes forhold, som chaufføren er ansvarlig for (fx dårligt vejr, vejarbejde mv.) forbeholder NT sig retten til at øge køretidsfaktoren på det pågældende vognløb. En eventuel forøgelse af køretidsfaktoren skal bevirke, at forsinkelser kan minimeres og sikre, at den fremadrettede kørsel kan planlægges så retvisende som muligt. En forøgelse af køretidsfaktoren har ingen påvirkning på afregningen.

## **Bilag B. Retningslinjer for kørsel**

Kørslen mellem de enkelte opsamlings- og afsætningssteder skal gennemføres ad korteste rute og hurtigst muligt.

NT disponerer over vognen i den tid, der ydes betaling. Det betyder, NT frit kan anvende vognen både under fremkørsel, under udførelse af ruten og på returkørslen. Hvis der er ledige pladser i en vogn, disponerer NT over disse. Der må ikke befordres andre personer med vognen(e) uden forudgående at have indhentet tilladelse af NT.

Der må ikke befordres flere passagerer end NT har godkendt vognen til.

Omplacering af elever/brugere må under ingen omstændigheder finde sted, medmindre det er aftalt på forhånd med NT/kommunen eller institutionen. En aftalt omplacering må i øvrigt kun finde sted på skole-/institutionsområder.

Børn og borgere der ikke kan klare sig selv, må ikke efterlades alene.

### **Krav til chaufførerne**

Fysisk og psykisk magtanvendelse, ydmygende eller anden form for krænkende og nedværdigende behandling af passagerne må ikke finde sted.

Chauffører skal være villige til at tage de fornødne hensyn og yde den hjælp, der er nødvendig, for at kørslen kan udføres på bedst mulig måde for den enkelte. Dette kan være for børn med specialbehov, demente ældre og andre med ekstra servicebehov. Fast ekstra service vil være meldt ud i køreplanen.

Der må ikke føres private telefonsamtaler, når der er kunder i vognen.

Chaufførerne skal opretholde en professionel distance til kunderne. For at der ikke kan sås tvivl om den professionelle distance, er det NT's anbefaling, at chauffører hverken søger eller accepterer venskaber med passagerer, herunder på sociale medier.

### **Alkohol og rygning**

Chauffører må ikke indtage, være påvirket af eller lugte af alkohol eller andre rusmidler i forbindelse med kørsel for NT. Entreprenøren er forpligtet til at sende chaufføren til kontrol på politistationen eller på sygehuset, hvis der er mistanke om, at chaufføren er påvirket.

Al rygning, herunder også elektroniske cigaretter og lignende, er ikke tilladt i forbindelse med udførelse af kørsel for NT. Rygeforbuddet gælder også udenfor vognen i forbindelse med afhentning og aflevering.

### **Særlige kvalifikationer**

For kørsel til institutioner kan det være nødvendigt med særlige kvalifikationer, eksempelvis tegnsprog. Ligeledes kan det i forbindelse med ind- og udstigning for personer med handicap være nødvendigt, at chaufføren har særlige kvalifikationer i forflytningsteknik. Kræves særlige kvalifikationer, fx i tegnsprog eller til anvendelse af hjælpemidler til forflytning, kan chaufføren blive pålagt undervisning heri. Pålagt undervisning pålægges ud

fra hensyn til borgeren, dennes sikkerhed og arbejdsmiljøet. Tidsforbruget til undervisningen honoreres altid med den tilbudte timepris for den pågældende vogntype. Chaufførerne er forpligtet til at deltage i denne undervisning.

### **Børne- og straffeattest**

Entreprenøren skal indhente såvel straffe- som børneattest på alle chauffører, der benyttes til kørslen. Børne- og straffeattest skal være indhentet inden ansættelse og skal fornyes en gang årligt.

NT skal på anmodning have forelagt straffeattest og/eller børneattesten. Entreprenøren har pligt til at indhente samtykke hos chaufførerne til eventuel videregivelse af attesterne. Entreprenøren skal årligt kunne fremvise indhentelse af nye børne- og straffeattester i forbindelse med kontrol heraf.

Entreprenøren har pligt til at indhente børneattester i henhold til § 2, stk. 1. nr. 1-3 i bekendtgørelse nr. 485 af maj 2012 om indhentelse af børneattest ved ansættelse og beskæftigelse af personer i myndigheder, institutioner, virksomheder mv. inden for Transport- og Boligministeriets ressortområde.

I tilfælde af at børneattesten ikke er ren, har entreprenøren pligt til straks at fjerne chaufføren, som ikke har ren børneattest, og samtidig give besked til NT herom.

I tilfælde af at straffeattesten ikke er blank, er entreprenøren forpligtet til at videresende straffeattesten til NT, der tilsikrer, at straffeattesten er forenelig med chaufførens opgavevaretagelse. Vurderer NT, at forholdene på straffeattesten ikke er forenelige med opgavevaretagelsen under denne kontrakt, er entreprenøren forpligtet til at fjerne chaufføren fra kørsel for NT.

### **Kontaktoplysninger**

Entreprenøren har pligt til at give oplysning om navnene på de chauffører, der benyttes. Entreprenøren har desuden pligt til at kontrollere, at chaufførerne har det fornødne kørekort/chaufførkort. NT kan til enhver tid forlange at se dokumentation for entreprenørens kontrol af kørekort/chaufførkort.

### **Køreplaner**

Rute og køreplan fastlægges af NT og de kommuner/institutioner, der udføres kørsel for. Rute- og køreplan udformes som vognløb over personer, der skal befordres med oplysning om, hvor opsamling og afsætning skal ske samt tidspunkter herfor. Køreplanerne for ruterne revideres løbende som følge af erfaringer om køretider i forbindelse med til- eller afgang af personer eller lignende. Køretiderne revideres i øvrigt, hvis andre forhold gør det nødvendigt for institutionerne at ændre på kørslen.

### **Færdselsuheld**

Såfremt en vogn bliver indblandet i et færdselsuheld, der medfører personskade eller skade på materiellet i et sådant omfang, at kørslen ikke umiddelbart kan fortsætte, er chaufføren/entreprenøren forpligtet til så hurtigt som muligt at underrette både institutioner/kommuner og NT. I tilfælde hvor færdselsuheldet medfører personskade, skal der optages politirapport. Endvidere skal NT, af hensyn til besvarelse af forespørgsler



herom fra pressen eller andre, underrettes skriftligt/modtage en uheldsrapport om enhver form for driftsuheld inden 24 timer efter uheldstidspunktet.

### **Vejrlig**

Entreprenøren afgør efter en kritisk vurdering af situationen, om det er forsvarligt at gennemføre kørslen i tilfælde af dårligt vejr (snestorm, dårligt føre og lign.). Hvis myndighederne fraråder al unødigt udkørsel, skal entreprenøren være opmærksom på, at NT har kørsel, der ikke omfattes af kategorien "al unødigt udkørsel", og derfor stadig skal gennemføres. Kan en kørsel ikke gennemføres, kontaktes NT's callcenter og eventuelt institution. Hvis vejrlig eller lignende medfører, at børn ikke kan afleveres, skal chaufføren sikre at børn køres tilbage på skolen/institutionen, medmindre der arrangeres anden modtagelse. NT's callcenter kontaktes altid i sådanne tilfælde.

### **Opdatering af retningslinjer**

Retningslinjer for kørsels udførelse kan løbende blive revideret og ajourført. Entreprenøren og chaufførerne er forpligtet til at følge de retningslinjer, der udarbejdes af NT og institutionerne.

De generelle retningslinjer kan blive ajourført og meddelt via NTflexinfo-portalen ([www.NTflexinfo.dk](http://www.NTflexinfo.dk)). NT forventer, at chaufførerne holder sig løbende orienteret på NTflexinfo på ugentlig basis. Det hører derfor til entreprenørens pligter at sørge for, at chaufføren/chaufførerne har en brugerprofil på portalen. Er det ikke tilfældet, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner jf. afsnit 3.19.

### **Kommunikation med entreprenør**

Entreprenøren skal udføre kørslen i nært samarbejde med NT. NT skal have mulighed for at kommunikere med entreprenøren via telefon og e-mail. NT skal kunne komme i telefonisk kontakt med entreprenøren, eller en repræsentant for denne, i det tidsrum, hvor entreprenøren har sine vognløb åbne. Entreprenøren skal også sikre, at den oplyste e-mail overvåges i tidsrummet 06.00-18.00, således at NT er sikker på, at driftsinformation håndteres løbende, uden unødige forsinkelser.

## Bilag C. Krav til chaufførens kompetencer og uddannelse

Generelt forventer NT, at chauffør, der udfører kørsel for NT, besidder den viden og de kompetencer, der er nødvendige for at kunne udføre flextrafik, herunder at chaufføren kan udføre en ekstraordinær og imødekommende service overfor vores kunder.

### Krav til chaufførens kompetenceprofil

NT's krav og forventninger til chaufførens viden og kompetencer kan opdeles i faglige, almene og personlige servicekompetencer.

#### Faglige kompetencer:

NT forventer, at chaufføren har indgående fagligt kendskab til:

- flextrafikens rejsebestemmelser og -regler
- flextrafikens kørselsordninger og produkter i al almindelighed
- NT's system og procedurer for indberetning af driftsforstyrrelser, ulykker m.m.
- at kunne betjene det udstyr og de systemer, der findes i vognen/bussen
- at kunne orientere sig geografisk i de lokale trafik- og bynet i de udbudte områder
- at kunne udføre en miljøvenlig, tryk og sikker kørsel

#### Almene kompetencer:

NT forventer, at chaufføren:

- kan beherske det danske sprog i skrift og tale på et sådant niveau, at aftalte opgaver, der gives af trafikskabet, kan udføres som foreskrevet. Eksempler på opgaver, der kræver tilstrækkelige dansksproglige kompetencer er:
  - læsning og forståelse af kørselsordrer og informationsmateriale vedr. flextrafik
  - telefonsamtale med trafikskabets personale om bl.a. den konkrete og fremtidige kørselsopgave
  - forståelse af mundtlige anvisninger fra trafikskabets personale, kunder m.fl.
- besidder grundlæggende regnekundskaber
- besidder grundlæggende IT-kundskaber
- kan begå sig på engelsk

#### Personlige (service)kompetencer:

NT forventer, at chaufføren:

- kan yde en korrekt og imødekommende kundeservice ved at sætte sig i kundens sted og give kunden den rette service, herunder at kunne udvise passende konduite
- forstår at afværge og/eller nedtrappe en konflikt

Generelt gælder det for chaufførens viden og kompetencer, at de konkrete krav til de faglige, almene og personlige kompetencer løbende fastlægges i et samarbejde mellem NT og entreprenøren. Hvis der i løbet af kontraktperioden opstår behov for nye kompetencer, forpligtes entreprenøren til at sikre, at chaufføren gennem oplæring og uddannelse opnår de rette kompetencer og den rette viden. Det kan fx være krav om brugen af IT eller miljømæssige funktioner etc.

NT udarbejder løbende informations- og vejledningsmateriale (herunder manualer), og det forventes, at disse er tilgængelige for og kendt af alle chauffører. Det er entreprenørens ansvar at sørge for, at egne chauffører har kendskab til og kan anvende dette materiale. Det forventes også, at alle chauffører løbende holder sig opdateret om, hvad der sker i NT gennem de medier (app, portaler etc.), som NT stiller til rådighed for chaufførerne.

Til opnåelse af ovenstående kompetenceprofil stiller NT en række krav, som er rettet mod chauffører, der udfører flextrafik.

### **Krav om instruktion og geografisk kendskab**

Entreprenøren er ansvarlig for, at de chauffører der anvendes til kørslen, gennem uddannelse eller instruktion er i stand til at betjene det udstyr, der findes i vognen, og kender reglerne for transport af handicappede mv.

Entreprenøren er ligeledes ansvarlig for, at chaufførerne har det nødvendige geografiske kendskab og de nødvendige opslagskort. I forbindelse med navigationsanlæg er det entreprenørens ansvar, at anlægget er opdateret med nyeste kort. Vejledningsmateriale udarbejdet af NT til brug for chaufførerne skal være tilgængeligt for og kendt af chaufførerne. For de chauffører, der udfører flextrafik, gælder nedenstående krav.

### **Krav om chaufføruddannelse (modul 1-2-3-4 og førstehjælp)**

Entreprenøren er forpligtet til udelukkende at anvende chauffører til kørslen, der har gennemført og bestået de nedenfor angivne kurser, som udbydes af forskellige uddannelsescentre i Danmark. Herudover er der krav om færdselsrelateret førstehjælp.

- Modul 1 (AMU-kode 47874): Introduktion til offentlig servicetrafik (1 dag)
- Modul 2 (AMU-kode 48104): Befordring af sygdoms- og alderssvækkede passagerer (2 dage)
- Modul 3A (AMU-kode 49974) Befordring af fysisk handicappede med liftbil (2 dage)
- Modul 3B (AMU-kode 49975) Befordring af fysisk handicappede med trappemaskine (2 dage)
- Modul 4 (AMU-kode 48206): Ajourføring af chauffører i offentlig servicetrafik (3 dage)

#### Modul 1 og 2

Det er et krav, at alle chauffører, der udfører flextrafik, gennemfører og består modul 1 og 2, **inden** kørslens påbegyndelse.

#### Modul 3

Det er et krav til de chauffører, der udfører transport af kørestolsbrugere, tillige at gennemføre og bestå modul 3 **inden** kørslens påbegyndelse. Modul 3A gælder for alle chauffører, der skal køre liftbil. Modul 3B gælder tillige de chauffører, der skal køre liftbil med trappemaskine.

Hvis en chauffør inden for de seneste 10 år har gennemført et 5-dages AMU-kursus i befordring af bevægelseshæmmede (BAB-kursus), kan dette dog erstatte begge modul 3 kurser.

## Modul 4

Endelig er det et krav til alle, der har taget uddannelsen, at modul 4 skal være gennemført senest fem år efter gennemførelsen af modul 2. I tilfælde af, at modul 2 er gennemført og bestået mere end én gang, vil dette krav gælde i forhold til første gang modul 2 blev bestået.

## Førstehjælp

Det er et krav, at chaufføren til enhver tid kan fremvise et gyldigt bevis for gennemført uddannelse i færdselsrelateret førstehjælp. Beviset må maksimalt være to år gammelt. Uddannelsen skal følge Dansk Førstehjælpsråds kursus "Opdatering af førstehjælp for flextrafik- og taxichauffører". Taxikvalifikationsuddannelsen dækker kravet til førstehjælp i to år fra udstedelsesdato.

## **Krav om brugen af NT's academy-system**

NT har udviklet et elektronisk academy-system, som har til formål at styrke chaufførens viden og kompetencer samt styrke den interne kommunikation mellem NT, entreprenører og chauffører. Systemet er både web- og appbaseret og fungerer som en faglig og social platform for alle chauffører, der udfører NT-kørsel.

Systemet, der er et kommunikations-, informations- og læringsmedie, samler nyttig viden om flextrafik. Chaufføren kan teste sin viden, tilegne sig ny viden og læring, være opdateret og komme i dialog med andre chauffører og NT omkring faglige spørgsmål. NT stiller systemet til rådighed og er ansvarlig for udvikling og opdatering af faglig viden og indhold på portalen. NT stiller sig gerne til rådighed for undervisning i brugen af portalen. Det nuværende system hedder [www.NT.flexinfo.dk](http://www.NT.flexinfo.dk).

## **Dokumentation via egenkontrol**

Entreprenøren forpligtes til, ved forespørgsel fra NT, at kunne dokumentere via egenkontrol, at chaufførerne lever op til ovenstående krav vedr. kompetenceprofil, uddannelse og academy-systemet.

Kopi af certifikat/uddannelsesbevis for krævede kurser skal kunne forevises, hvis NT forlanger det fx i forbindelse med kontroller. Her er det muligt at fremvise et billede, en kopi eller registrering på ID-kortet. For at få certifikater/uddannelsesbeviser registreret på ID-kortet, skal der ske henvendelse til NT.

## **Betaling og refusion**

Entreprenøren skal afholde alle udgifter, der er forbundet med chaufføruddannelse og brugen af academy-systemerne.

Da flere af uddannelserne gennemføres i AMU-regi, kan der søges om VEU-godtgørelse (løntabsgodtgørelse) og befordringstilskud i henhold til de gældende AMU-regler. Oplysninger om VEU-godtgørelse findes på Undervisningsministeriets hjemmeside: [www.ug.dk/uddannelser/artikleromuddannelser/oekonomi/veu-godtgoerelse](http://www.ug.dk/uddannelser/artikleromuddannelser/oekonomi/veu-godtgoerelse)

Tilmelding til AMU-kurser kan ske på [www.voksenuddannelse.dk](http://www.voksenuddannelse.dk).

### **Dispensation**

Der vil i særlige tilfælde, efter en konkret og individuel vurdering, kunne dispenseres fra kravene (fx ved akut mangel på chauffører, manglende kursusudbud, sygdom etc.) under forudsætning af, at det manglende uddannelsesniveau og/eller øvrige krav opfyldes så hurtigt som muligt. Anmodning herom skal ske skriftligt til NT.

### **Økonomiske sanktioner**

NT kan foretage økonomiske sanktioner (bod), hvis det konstateres, at ovenfornævnte krav ikke er opfyldt, jf. afsnit 3.19.

## **Bilag D. Krav til uddannelse af entreprenøren og administrativt driftspersonale**

Generelt forventer NT, at entreprenøren selv og dennes administrative vagt- og driftspersonale besidder den viden og de kompetencer, der er nødvendige for at kunne lede, drive og drifte virksomhedens udførelse af den respektive kørsel for NT.

### **Krav om uddannelse for det administrative driftspersonale**

Entreprenøren forpligtes til at sikre, at vagtpersonale og administrativt personale, der har med kørsels afvikling at gøre, har gennemført og bestået de nedenfor angivne AMU-kurser, som udbydes af forskellige uddannelsescentre i Danmark.

- Modul 1 (AMU-kode 47874): Introduktion til offentlig servicetrafik (1 dag)
- Modul 2 (AMU-kode 48104): Befordring af sygdoms- og alderssvækkede passagerer (2 dage)

Det er et krav, at vagtpersonale og administrativt personale, der har med kørsels afvikling at gøre, har gennemført og bestået modul 1 og 2 før kørselsstart.

Kursuscertifikat for modul 1 og 2 eller kopi af disse, som dokumenterer, at det respektive personale har gennemført uddannelsen og bestået alle prøver, skal kunne fremvises NT ved forlangende. Kan personalet ikke forevise dokumentation for bestået uddannelse, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner, jf. afsnit 3.19.

### **Krav om uddannelse for entreprenøren**

Entreprenøren eller dennes daglige leder (som drifts- og/eller personaleansvarlig), og en eventuel underentreprenør eller dennes daglige leder, er forpligtet til at have gennemført og bestået de nedenfor angivne AMU-kurser inden kørselsstart, som udbydes af forskellige uddannelsescentre i Danmark.

- Grundforløb, del 1 (AMU-kode 48736): Branche- og forretningsforståelse i Flextrafik (5 dage)
- Grundforløb, del 2 (AMU-kode 48737): IT- og økonomiforståelse i Flextrafik (7 dage)
- Suppleringsforløb, del 3 (AMU-kode 48738): Formidling og samarbejde i Flextrafik (3 dage)
- Suppleringsforløb, del 4 (AMU-kode 48739): Service og kvalitet i Flextrafik (5 dage)

Entreprenøren skal forvente et uddannelsesomfang i kontraktperioden på op til 20 dage (ekskl. eventuel merit).

Hvis entreprenøren (eller den daglige leder) har taget vognmandsuddannelsen for enten bus- eller taxivognmænd, eller har mindst fem års praktisk vognmandserfaring med flextrafikken, betragtes dette som svarende til del 1 og kan derfor erstatte denne del.

Alle 4 kurser er tilrettelagt efter de nationale AMU-regler med lokal tilpasning i et samarbejde mellem kursusudbyder, NT's Entreprenørudvalg for flextrafik og NT. Uddannelsen gennemføres i AMU-regi med mulighed for at søge VEU-godtgørelse i henhold til gældende regler. De konkrete kursusdatoer kan fremsøges på [www.voksenuddannelse.dk](http://www.voksenuddannelse.dk).

Alle kurser afsluttes med en prøve og med udstedelse af et kursusbevis og et certifikat, der

dokumenterer, at kurset er gennemført og bestået. Kopi af certifikater skal fremsendes, hvis NT forlanger det. Det samme gælder for et bevis for en eventuel vognmandsuddannelse samt dokumentation for en meritgivende vognmandserfaring med flextrafikken. Kan der ikke forevises dokumentation for bestået uddannelse, er NT berettiget til at gøre brug af økonomiske sanktioner, jf. afsnit 3.19.

### **Krav i forhold til academy-systemerne og mentor**

NT har udviklet et elektronisk academy-system, som har til formål at styrke chaufførens viden og kompetencer samt styrke den interne kommunikation mellem NT, entreprenører og chauffører. Systemet er både web- og appbaseret og fungerer som en faglig og social platform for alle chauffører, der udfører NT-kørsel.

Systemet, der er et kommunikations-, informations- og læringsmedie, samler nyttig viden om flextrafik. Chaufføren kan teste sin viden, tilegne sig ny viden og læring, være opdateret og komme i dialog med andre chauffører og NT omkring faglige spørgsmål. NT stiller systemet til rådighed og er ansvarlig for udvikling og opdatering af faglig viden og indhold på portalen. NT stiller sig gerne til rådighed for undervisning i brugen af portalen. Det nuværende system hedder [www.NTflexinfo.dk](http://www.NTflexinfo.dk).

NT forpligter entreprenøren til at udpege min. én medarbejder, som kan varetage opgaven som uddannelsesansvarlig og mentor på academy-systemerne. Mentoren får rettigheder og adgang til egne brugeres profiler i forhold til at kunne se, redigere og vedligeholde disse. Mentor kan trække rapporter over egne brugeres aktivitetsniveau. Det forventes, at mentor holder sig ajour på systemet på ugentlig basis. NT stiller sig til rådighed i undervisning af brugen af systemet og mentorens rettigheder.

Entreprenøren (mentor) er ansvarlig for:

- at egne chauffører er oprettet som bruger og har en opdateret brugerprofil (navn, adresse, mail og telefonnummer)
- at vedligeholde brugerprofiler i egne brugergrupper, herunder frigive chauffører til andre entreprenører
- at egne chauffører har elektronisk adgang til NT's academy-system, fx via PC-, tablet- eller smartphone
- løbende at følge op på egne chaufførs anvendelses- og aktivitetsniveau på academy-systemet
- at egne brugere overholder god takt og tone på systemet
- at yde support til egne chauffører
- ved efterspørgsel fra NT at dokumentere, fx via udskrifter fra systemet, at kravene til academy-systemet er opfyldt

### **Dokumentation via egenkontrol**

Entreprenøren forpligtes til at kunne dokumentere via egenkontrol, at entreprenøren lever op til ovenstående krav vedr. uddannelse og academy-systemet. Kopi af certifikat/uddannelsesbevis for krævede kurser skal kunne forevises, hvis NT forlanger det.

### **Betaling og refusion**

Entreprenøren skal afholde alle udgifter, der er forbundet med ovenstående krav til uddannelse samt administration og brug af academy-systemerne.

Det tilstræbes, at uddannelserne gennemføres i AMU-regi, således der kan søges om VEU-godtgørelse (løntabsgodtgørelse) og befordringstilskud i henhold til de gældende AMU-regler. Oplysninger om VEU-godtgørelse findes på Undervisningsministeriets hjemmeside: [www.ug.dk/uddannelser/artikleromuddannelser/oekonomi/veu-godtgoerelse](http://www.ug.dk/uddannelser/artikleromuddannelser/oekonomi/veu-godtgoerelse).

### **Dispensation**

Der vil i særlige tilfælde, efter en konkret og individuel vurdering, kunne dispenseres fra kravene (fx ved akut mangel på chauffører, manglende kursusudbud, sygdom etc.) under forudsætning af, at det manglende uddannelsesniveau og/eller øvrige krav opfyldes så hurtigt som muligt. Anmodning herom skal ske skriftligt til NT.

### **Økonomiske sanktioner**

NT kan foretage økonomiske sanktioner (bod), hvis det konstateres, at ovenfor nævnte krav ikke er opfyldt, jf. afsnit 3.19.



# Bilag E. Arbejdsklausul

## Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for Nordjyllands Trafikselskab

### 1. Forpligtelsen

Entreprenøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte som entreprenøren og eventuelle underentreprenører beskæftiger i Danmark, med henblik på opgavens udførelse, har løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, der ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

Entreprenøren og eventuelle underentreprenører skal sikre, at de ansatte får oplysninger om de vilkår, der følger af arbejdsklausulen.

#### 1.1. Krav til medarbejderens ansættelsesforhold og identifikation

Alle medarbejdere skal inden en måned efter arbejdets påbegyndelse have modtaget et ansættelsesbevis samt orienteres af entreprenøren om gældende løn- og arbejdsvilkår. Entreprenøren er endvidere ansvarlig for, at der kun anvendes medarbejdere med gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Medarbejdere skal på forlangende kunne dokumentere deres identitet ved fremvisning af billedlegitimation.

#### 1.2. Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere

Entreprenøren er forpligtet til at sikre, at såfremt entreprenøren eller dennes underentreprenører har anmeldelsespligt til RUT-registret, overholder de deres forpligtelse og på eget initiativ sender en kvittering for anmeldelsen til registret til NT straks efter anmeldelsen.

### 2. Dokumentation for overholdelse af forpligtelsen

Der skelnes i nærværende arbejdsklausul mellem krav til dokumentation og krav til redegørelse.

Ved beregning af frister betegnes arbejdsdag som mandag til fredag, bortset fra helligdage, grundlovsdag, juleaftensdag og nytårsaftensdag.

#### 2.1. Dokumentation

Entreprenøren har bevisbyrden for at forpligtelsen, jf. klausulens afsnit 1, er overholdt. NT kan på forlangende kræve at se dokumentation for entreprenørens og dennes underentreprenørers overholdelse heraf.

Relevant dokumentation skal som minimum omfatte lønsedler, E-indkomstkvittering, lønregnskaber, ansættelsesbeviser, kvittering for pension og feriepenge samt arbejdstidsregistrering. Entreprenøren skal oplyse, hvilken referenceramme, entreprenøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. Herudover kan NT i den konkrete sag anmode entreprenøren om at fremsende andre relevante dokumenter, herunder opholds- og arbejdstilladelser.

## **2.2. Redegørelse**

Såfremt NT har en mistanke om overtrædelse, skal entreprenøren, efter påkrav, fremsende en fyldestgørende redegørelse vedrørende arbejdsklausulens overholdelse, jf. klausulens afsnit 1.

NT kan i den konkrete sag anmode entreprenøren om yderligere at uddybe redegørelsen, såfremt redegørelsen vurderes at være mangelfuld.

## **2.3. Frister**

Ved indhentelse af dokumentation fastsættes en passende frist for entreprenørens tilvejebringelse heraf. Særligt i forbindelse med gentagne tilfælde af arbejdsklausulens overtrædelse og ved grove overtrædelser heraf vil fristen forkortes. Såfremt dokumentation ikke fremsendes af entreprenøren inden for den angivne frist, vil NT anvende en efter forholdet passende sanktion, herunder men ikke begrænset til lukning af kørsel, dagbøder, tildeling af skriftlig advarsel eller ophævelse af kontraktforhold.

## **2.4. Videregivelse af dokumentation**

NT kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. klausulens afsnit 2.1, til SKAT eller Arbejdstilsynet, såfremt videregivelsen vurderes at være af væsentlig betydning for myndighedernes virksomhed. Ydermere kan NT videregive dokumentation til relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer til faglig vurdering af entreprenørens overenskomstforhold.

NT kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. klausulens afsnit 2.1, til politiet, såfremt der er mistanke om et begået strafbart forhold.

## **3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen**

Ifalder entreprenøren nedenstående sanktioner eller andre misligholdelsesbeføjelser, fritages denne ikke for pligten til at opfylde kontrakten.

Mht. opkrævning af bod refererer "arbejdsdag" nedenfor til hverdage, weekender og helligdage, hvor en vogn er åbent for modtagelse af kørsel.

### **Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 1**

Entreprenøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag udgør 500,00 kr. pr. dag pr. chauffør, indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.

### **Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 2**

Entreprenøren ifalder bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag efter fristens udløb, jf. klausulens afsnit 2.3., udgør 1.000,00 kr. pr. dag, indtil entreprenøren har imødekommet NT's påkrav. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.

### **3.1. Sanktion ved væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen**

Entreprenørens eller dennes underentreprenørers væsentlige overtrædelser af arbejdsklausulen vil altid berettige NT til at ophæve kontrakten helt eller delvist. Ved væsentlig misligholdelse forstås fx grove eller gentagne overtrædelser af arbejdsklausulen, jf. klausulens afsnit 1 og 2.

### **4. Kontrolforanstaltninger**

NT, eller dennes stedfortræder, herunder eksterne konsulenter eller parter mv., vil i kontraktens løbetid løbende kunne gennemføre forskellige kontrolforanstaltninger, eksempelvis foretage anmeldte og uanmeldte kontrolbesøg hos entreprenøren samt i vogne/busser for at sikre overholdelse af arbejdsklausulen.

Entreprenøren skal sikre, at der ligeledes er en adgang for NT til at gennemføre kontrolforanstaltninger hos eventuelle underentreprenører.

## Bilag F. Krav til kommunikationsudstyr

Vogne, der udfører flextrafik, skal være forsynet med kommunikationsudstyr, til modtagelse af kørselsordrer fra planlægningssystemet, med tilsluttet GPS. Vognen skal sende GPS-positioner til NT, med oplysning om vognens position, fart og retning, i udgangspunktet som minimum hvert minut, men frekvensen skal i aftaleperioden kunne øges til hvert 10. sekund efter anmodning fra NT. Kommunikationsudstyret skal kunne kommunikere med NT's planlægningssystem.

Hvis vognen er tilsluttet en bestillingscentral/-kontor, kan der træffes aftale om en anden løsning. Eksempelvis kan bestillingscentralen/-kontoret automatisk være opkoblet til planlægningssystemet. For vogngrupper kan egne kommunikationssystemer anvendes, såfremt funktionaliteten er tilsvarende.

Entreprenøren betaler selv alle udgifter til hardware og software i forbindelse med opkobling til planlægningssystemet. Omkostninger til udvikling af andet software, der kan kommunikere med planlægningssystemet, påhviler entreprenøren og/eller producenten af softwaren.

På FlexDanmarks hjemmeside findes en liste over leverandører, der har et godkendt link til kommunikation mellem planlægningssystemet og vogne/centraler:

<https://flexdanmark.dk/vognkommunikation/positivlisten>.

Eventuel fjernelse af en leverandør på positivlisten og deraf følgende omkostninger til skift af vognkommunikationsleverandør afholdes alene af entreprenøren. Entreprenøren skal være opmærksom på, at NT kan nedlukke entreprenørens vognløb, hvis det anvendte vognkommunikationssystem fjernes fra positivlisten. Vognløbene åbnes først igen, når der er etableret en ny løsning fra en godkendt leverandør.

Selvom FlexKom findes på FlexDanmarks positivliste, anser NT FlexKom som en reservekommunikationsløsning. Systemet kan derfor kun bruges som et nødsystem ved eventuelle driftsudfordringer, f.eks. nedbrud hos en leverandør på et givent styresystem. FlexKom er en ren softwareløsning, hvor entreprenøren selv skal anskaffe hardware, mobildata mv.

NT kan derfor kræve, at entreprenøren installerer FlexKom på det udstyr, som forefindes i vognen og anvendes af chaufføren til modtagelse af ture fra flextrafik. Entreprenøren er i denne forbindelse forpligtiget til at instruere chaufføren i brugen af FlexKom. Entreprenøren skal henvende sig til NT for at få udleveret manualer til FlexKom. Derudover er entreprenøren forpligtiget til at sikre, at udstyret i vognene er opsat korrekt, så FlexKom kan benyttes på udstyret i tilfælde af driftsforstyrrelser.

I tilfælde af driftsforstyrrelser skal entreprenøren ligeledes bistå NT i at omstille modtagelse af ture fra egen vognkommunikationsløsning til FlexKom, hvis NT konstaterer driftsproblemer med vognkommunikationen.

Bliver NT opmærksom på, at entreprenøren ikke lever op til ovenstående krav, vil dette medføre bod.

Alle vogne/chauffører skal være udstyret med mobiltelefon, i sagens natur med et unikt

telefonnummer. Det skal være muligt at komme i kontakt med vognen, og chaufføren skal kunne komme i kontakt med omverdenen. Under kørslen skal mobiltelefonen sidde i en holder, der ligesom andet kommunikationsudstyr skal være fastmonteret i vognen.

Benyttes mobiltelefon til modtagelse af kørselsordrer, skal telefonen være en smartphone med en skærm på minimum 4 tommer.

Omkostninger ved kommunikationen finansieres på følgende måde:

- Beskeder fra planlægningssystemet til de enkelte terminaler betales af NT
- Beskeder fra de enkelte vogne til NT's planlægningssystem betales af entreprenøren

### **Telegramstandard**

Alle taxicentraler/entreprenører skal anvende SUTI2012 eller tilsvarende telegramstandard til vognkommunikation med trafikskabets system.

FlexDanmarks SUTI Selvdeklaration findes på FlexDanmarks hjemmeside:  
<https://flexdanmark.dk/vognkommunikation/tekniske-informationer-samt-skabeloner>.

Eventuelle udgifter i forbindelse med indkøb eller udvikling af software/hardware, der kan anvende SUTI2012 eller tilsvarende telegramstandard, herunder eventuelle udgifter i forbindelse med tests, skal afholdes af den enkelte taxicentral/entreprenør.

### **Kommunikationsmetode**

Al vognkommunikation skal foregå via ActiveMQ Openwire.

Eventuelle udgifter i forbindelse med indkøb eller udvikling af software/hardware, der kan anvende ActiveMQ Openwire, herunder eventuelle udgifter i forbindelse med tests, skal afholdes af den enkelte taxicentral/entreprenør.

# Bilag G. Vogntyper og krav til vogne

## Generelle krav til alle vogntyper

### Love og myndighedskrav (herunder miljøkrav)

Alle vogne skal til enhver tid opfylde alle love og myndighedskrav vedrørende persontransport/befordring samt som minimum have den lovpligtige forsikringsdækning. Vognene skal endvidere opfylde de krav om indretning og færdselssikkerhed, som myndighederne kræver.

### Skiltning og design

Markering på flexvogne skal ske i henhold til NT's gældende designmanual for flextrafik. Designmanualen kan rekvireres hos NT og findes desuden på NT's hjemmeside: <https://www.ntrejse.dk/om-nt/designmanualer>

Der skelnes mellem to former for skiltning på flextrafik-vogne. Det for en given vogn specifikke mindstekrav afhænger af om vognen (1.) kun er omfattet af en V-aftale eller kører pakkekørsel udbudt med mindre end 1.200 årlige køreplantimer, eller (2.) kører pakkekørsel udbudt med mindst 1.200 årlige køreplantimer.

I førstnævnte tilfælde er mindstekravet designløsning 1: Gul foliestribe skal monteres i eller under vognens sideruder. Retningslinjer for placering, typografi og folietyper skal ske i henhold til NT's gældende designmanual for flextrafik.

I det andet tilfælde er mindstekravet designløsning 2: Hele vognen skal folieres eller bemales i henhold til NT's designmanual for flextrafik. Yderligere retningslinjer for farver, folietyper, typografi og placeringer af design skal ligeledes ske i henhold til NT's designmanual for flextrafik.

Alene påskrifter der er godkendt af NT, og defineret i NT's designmanual, må anvendes. Er der et konkret behov, som ikke er defineret i manualen, tages kontakt til NT med henblik på at finde en designmæssig løsning, der er i tråd med NT's design.

### Reklamer

NT har ret til at opsætte reklamer udvendigt på flexvogne, der kører pakkekørsel for NT udbudt med mindst 1.200 årlige køreplantimer uden merbetaling til operatøren. Det vil sige vogne, der skal folieres eller bemales i henhold til designløsning 2 i NT's designmanual for flextrafik.

Størrelse og placering af reklamerne kan variere fra en mindre sticker/reklame til en helfoliering. Ved helfoliering med reklame frafaldes kravet om bemaling efter NT's designmanual for flextrafik – herunder kravet om den gule stribe. Der skal dog altid være firmanavn på vognen. Ved helfoliering afholder NT udgiften til at montere firmanavnet på vognen.

NT har fri råderet ift. placering af de forskellige stickers/folier. Perioden for reklamens/helfolieringens placering på vognen må maksimalt vare 26 uger.

Mindre stickers/reklamer skal opsættes af entreprenøren uden beregning. Større reklamer og helfolieringer skal monteres og demonteres af en professionel på NT's regning.

Lygter, nummerplade og ruder må ikke folieres.

Alle stickers/folier til montering og afmontering af entreprenøren selv, leveres som kampagnefolie med en ikke-permanent klæber.

Tidspunktet for montering og afmontering af større reklamer/folieringer aftales med NT. Tidspunktet for rådighedsvogne kan ligge udenfor rådighedsperioden.

NT afregner for den tid, hvor vognen stilles til rådighed til montering og afmontering til den tilbudte timepris på rådighedsvognen/den faste kørsel. NT afholder desuden udgifterne til evt. genetablering af designet for bemaling/foliering, jf. NT's designmanual for flextrafik.

For flexvogne, der er udbudt med mindre end 1200 køreplantimer, det vil sige vogne omfattet af designløsning 1, kan NT efter frivillig aftale med entreprenøren købe sig til reklameplads udvendigt på vognen på markedsmæssige vilkår.

### **Vinterdæk**

Alle vogne skal være forsynet med vinterdæk (M+S godkendte) på alle hjul i perioden 1. november – 31. marts.

### **Miljøkrav**

Entreprenøren skal for alle vogntyper overholde de til enhver tid gældende energi- og miljøkrav, som følger af lovgivningen.

Alle dieselvogne skal fra kontraktstart være udstyret med partikelfilter.

Specifikt for type 1 vogne stilles der krav om, at vogne der er ny- eller omregistrerede efter 1. september 2024 skal være nulemissionsbiler, der ikke udleder CO<sub>2</sub> eller lokal luftforurening (NO<sub>x</sub> og partikler) fra bilens motor. Emissionsfri biler omfatter for tiden elbiler og brintbiler.

NT forbeholder sig ret til at skifte til en mere miljøvenlig drivmiddelteknologi i kontraktperioden. Entreprenøren vil i så fald blive kompenseret for de dokumenterede merudgifter.

### **Krav til vogntyper**

Kravene til vogntyperne er minimumskrav. Disse minimumskrav skal opfyldes af alle vogne af de pågældende typer.

#### Vogntype 1: Lille vogn

Vognen skal have plads til 4 personer (ekskl. fører) med en sådan rummelighed, at de 3 på bagsædet kan sidde komfortabelt. Vognen skal endvidere være udstyret med mindst 4 døre. Der skal være plads til kunders bagage svarende til mindst 2 sammenklappelige kørestole.

### Vogntype 2: Stor vogn

Vognen skal have plads til 7 personer (ekskl. fører). Vognen skal være udstyret med hjælpetrin og være indrettet således, at der er gode adgangsforhold til samtlige siddepladser. Indstigningstrin og evt. efterfølgende trin skal være lavest mulige. Vognen skal have plads til kunders bagage svarende til mindst 2 sammenklappelige kørestole.

### Vogntype 3: Lille kørestolsvogn

Vognen skal have plads til 1 (el)kørestol samt 4 siddepladser til øvrige passagerer med en sådan rummelighed, at de 3 på bagsædet kan sidde komfortabelt. Vognen skal endvidere være udstyret med mindst 4 døre. Når der ikke er kørestolsbrugere med, skal vognen have plads til kunders bagage svarende til mindst 2 sammenklappelige kørestole.

Vognen skal være indrettet til at kunne transportere en kørestol med maksimal bredde inkl. bruger på 75 cm og maksimal længde inkl. bruger på 130 cm. Vognen skal være monteret med godkendt elektrisk spil til at trække kørestolen op i vognen med en personvægt på minimum 200 kg.

### Vogntype 4: Stor kørestolsvogn

Vognen skal have plads til 2 (el)kørestole samt 5 siddepladser til øvrige passagerer. Alle sæder skal være fremadrettede; også kørestole skal placeres fremadrettet, og der skal være adgang fra kørestolsområdet til alle stolesæder (forsæde undtaget).

Vognen skal være udstyret med hjælpetrin og være indrettet således, at der er gode adgangsforhold til samtlige siddepladser. Indstigningstrin og evt. efterfølgende trin skal være lavest mulige.

Vognen skal være indrettet til at kunne transportere kørestole med maksimal bredde inkl. bruger på 75 cm og maksimal længde inkl. bruger på 130 cm.

Vognen skal være forsynet med automatisk lift. Liften skal være godkendt og (efter)synet af en ekstern autoriseret sagkyndig tilknyttet et godkendt serviceværksted. Liften skal være behørigt forsynet med synsmærke, og vognen skal medbringe en synsrapport, der viser, at liften er blevet synet og godkendt som foreskrevet i brugsanvisningen og efter fabrikantens anvisninger (og med mindst ét hovedeftersyn inden for de sidste 12 mdr.). Det er således ikke tilladt for entreprenøren eller dennes virksomhed selv at foretage lifteftersynet.

Liftpladen må maksimalt stige 25%, svarende til 25 cm pr. løbende meter. Liftpladen skal minimum være 90 cm bred og 150 cm lang. Liftens flader skal være skridsikre i både tør og våd tilstand. Der skal være afkørselsstop på liften. Døråbningen, hvor liften er monteret, skal mindst være 90 cm bred og 170 cm høj, og afstanden mellem vognens gulv og loft skal indvendigt være mindst 180 cm. Liften skal have en bæreevne på min. 500 kg.

Vognen skal være forsynet med udstyr til fastgørelse af kørestole. Udstyret skal opfylde kravene i gældende lovgivning. Kørestole skal under transporten være fastlåst med 4-punkts sele- eller stropbæspænding. Kørestolsbrugerne skal tilbydes en 3-punkts sikkerhedssele, som skal benyttes under transporten.



Vognen skal have plads til kunders bagage svarende til mindst 2 sammenklappelige kørestole.

#### Vogntype 5: Trappemaskinevogn

Vognen skal, fraregnet kravet til kunders bagage, opfylde samme krav som til vogntype 4 med følgende tilføjelser:

Vognen skal være udstyret med en trappemaskine med automatisk driftsbremse, der opfylder kravene i Arbejdstilsynets bekendtgørelse om indretning af tekniske hjælpemidler. Trappemaskinen skal kunne benyttes på alle former for trappeløb inklusive vindeltrapper.

Trappemaskinen skal være indrettet til at kunne betjene manuelle kørestole med en maksimal længde på 120 cm og hjulbredde fra 37 til 75 cm. Trappemaskinen skal minimum kunne løfte 120 kg.

Vognen skal endvidere være udstyret med transportstol, en almindelig, sammenklappelig kørestol, som skal kunne benyttes af dårligt gående personer og kunne placeres på den benyttede trappemaskine. Vognen skal derudover have plads til kunders bagage svarende til mindst 1 sammenklappelig kørestol.

## Bilag H. Grønne drivmidler

Transporten er en af de store syndere i forhold til både udledning af drivhusgasser som belaster klimaet, emissioner som truer sundheden og endelig støj, som også påviseligt er årsag til sygdomme.

Med en målsætning om at den nordjyske kollektive trafik skal være endnu grønnere, har NT udarbejdet en Grøn Strategi, hvori målsætningerne om en nedbringelse af den kollektive trafiks miljøpåvirkning er fastlagt. NT's grønne strategi findes på NT's hjemmeside.

### Grønne drivmidler

Fossilfrie (CO<sub>2</sub>-neutrale) køretøjer anvender ikke konventionel diesel, men kører i stedet på et fossilfrit drivmiddel. Fossilfrie drivmidler kan eksempelvis være syntetisk 2. generations biodiesel (BTL/HVO). Disse køretøjer bidrager dog stadig til den lokale luftforurening med eksempelvis partikeludledning.

Emissionsfrie køretøjer udleder derimod hverken CO<sub>2</sub>, NOX-partikler eller andre miljøskadelige stoffer i driften. Med den på nuværende tidspunkt tilgængelige teknologi vil det betyde, at disse køretøjer skal køre på enten el eller brint.

### Anvendelse af syntetisk diesel efter normen EN 15940

Hvis tilbudsgiver afgiver et bud, der indebærer brug af syntetisk diesel, skal det i tilbudsblanketten angives hvilken syntetisk diesel, der bydes ind med. Dokumentation for brugen skal indsendes til NT én gang årligt. Manglende rettidig dokumentation bodsbelægges i henhold til afsnit 3.19.

Såfremt der bydes ind med et drivmiddel, der helt eller delvist baserer sig på vegetabiliske komponenter, skal der fremlægges dokumentation for, at drivmidlet ikke indeholder førstegenerations-biomasse eller biomasse, der ved sin fremstilling fortrænger fødevarerproduktion. Dette skal dokumenteres én gang årligt i hele kontraktperioden. Manglende rettidig dokumentation bodsbelægges i henhold til afsnit 3.19. Fossilfriheden kan i øvrigt ikke opnås igennem klimakompensation.

### Eldrift

Hvis der bydes ind med eldrift, skal type 1 køretøjer have en opgivet rækkevidde på mindst 450 km efter WLPT standard og køre på grøn strøm. Kravet til rækkevidde for vogntype 2-5 er mindst 350 km efter WLTP standard, og de skal ligeledes køre på grøn strøm. Ved grøn strøm forstås certificeret grøn strøm fra vedvarende energikilder, eksempelvis i form af RECS-certifikater (Renewable Energy Certificate System). Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra entreprenørens eventuelle egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder. Manglende dokumentation for anvendelse af grøn el til drift af eldrevne vogn bodsbelægges i henhold til afsnit 3.19.

Entreprenøren skal selv indgå aftale omkring etablering af ladeinfrastruktur. Det er endvidere entreprenørens ansvar, at den eldrevne vogn er fuldt opladet ved kørselens start. Ved fuld opladning forstås minimum 90% SoC. Derudover skal vognen kunne oplades til minimum 60% SoC i ladepausen. Manglende opladning kan medføre driftssvigt.

For eldrevne vogne gælder, at ophold i køreplanen bl.a. skal bruges til opladning. Entreprenøren er ansvarlig for at finde opladningsmuligheder.

### **Kortlægning af miljøforhold**

Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at medvirke til at kortlægge miljøforholdene i virksomheden, så der kan udarbejdes grønne regnskaber.

NT kan kræve, at entreprenøren for hver enkelt vogn/bus giver oplysninger om kørte kilometer, energiforbrug og andre nøgletal, der kræves for at kunne foretage en beregning af miljøbelastningen. Oplysningerne skal sendes til NT med en måneds skriftligt varsel såfremt NT anmoder herom.

Entreprenøren er eksempelvis forpligtet til at kunne oplyse/fremvise følgende:

- Hvor mange km entreprenørens køretøjer hver især har kørt hver måned
- Type og mængden af brændstoffet entreprenørens køretøjer hver især har anvendt hver måned
- Hvad gennemsnitsforbruget har været de enkelte måneder og totalt set i kontraktperioden
- En kopi af køretøjernes registreringsattest

## Bilag I. Regulering for pris- og lønudvikling

Der reguleres efter ét af nedenstående indeks. Det konkrete indeks afgøres af, hvilket drivmiddel de tilbudte vogne har på tilbudstidspunktet, og indekset er fast i hele kontraktperioden (inkl. eventuelle forlængelser). Det betyder, at såfremt en vogn er tilbudt på diesel og senere udskiftes med en elbil, vil reguleringen af prisen fortsat ske efter dieselindekset i den resterende del af kontraktperioden.

En eventuel forsinkelse i offentliggørelsen af de enkelte delindeks vil betyde forskydning i tidspunktet for regulering.

Hvis de enkelte delindeks ændrer indhold eller bortfalder i aftaleperioden, forbeholder NT sig ret til at indsætte et andet tilsvarende indeks.

### Dieselindeks

Omkostningsindekset baseret på anvendelse af diesel beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på:

<https://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne-omkostningsindeks/>

Det fælles omkostningsindeks for dieseldrift beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik, idet de anførte vægte løbende justeres efter den relative udvikling i de enkelte indeks:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON2 – Total - Sæsonkorrigeret), 60 % i januar 2008
- Forbrugerprisindekset for dieselolie (DS PRIS 6 – Diesel og smørelolie), 17 % i januar 2008
- Forbrugerprisindeks i alt (DS PRIS 6 - I alt), 8 % i januar 2008
- Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (DS PRIS 10 – Maskiner og værktøjer - I alt), 9 % i januar 2008
- Obligationsrentegennemsnittet (DS MPK3 – Samtlige serier), 6 % i januar 2008

Dieselindekset for november 2024 er 137,0.

### El-indeks

El2023-omkostningsindekset baseret på anvendelse af elektricitet beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på:

<https://www.trafikselskaberne.dk/el2023-omkostningsindeks/>

Det fælles el-omkostningsindeks beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik, idet de anførte vægte løbende justeres efter den relative udvikling i de enkelte indeks:

- Løn: SBLON1: Virksomheder og organisationer. TOT Erhverv i alt
- El: Day-Ahead Prices (spotmarkedspriser), Middelværdi af DK1 og DK2 (månedlig, DKK/MWh)
- Forbrug: DST PRIS111: Forbrugerprisindeks - 00
- Maskiner: DST PRIS1115.87, Køretøjer og dele dertil, i alt
- Rente: Average Bond Yield, rentegennemsnit

El-indekset for november 2024 er 104,2.

### **HVO-indeks**

Omkostningsindekset baseret på anvendelse af HVO beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på:

<https://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne-indeks-hvo-indeks/>

Det fælles HVO-omkostningsindeks beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik, idet de anførte vægte løbende justeres efter den relative udvikling i de enkelte indeks:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON12 – Total - Sæsonkorrigeret), 59,9% i februar 2018
- Forbrugerprisindekset i alt - (DS PRIS 111 - I alt), 7,4% i februar 2018
- Prisindeks for indenlandsk vareforsyning - (DS PRIS 1115 – Køretøjer og dele hertil - I alt), 7,8% i februar 2018
- Rentegennemsnit - (Nasdaq - Average Bond Yield), 0,6% i februar 2018
- Brændstof 24,2%\*

\*Ved beregningen af HVO-omkostningsindeks anvendes et særligt HVO-prisindeks. Dette HVO-prisindeks beregnes ud fra udviklingen i et svensk indeks for HVO. Det svenske HVO-indeks er udarbejdet af Indexrådet med deltagelse af Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag og Svenska Taxiförbundet. Indekset er baseret på svenske HVO- priser inkl. skatter og ekskl. moms.

HVO-indekset for november 2024 er 150,0.

### **Regulering af kørsel og betaling ved større kriser**

I tilfælde af større kriser som eksempelvis, men ikke begrænset til, pandemier eller epidemier, kan NT regulere kørslen ubegrænset.

NT betaler sædvanlig kontraktlig betaling for det fulde kørselsomfang i henhold til kontrakten, men med fradrag af entreprenørens sparede omkostninger ved den reducerede drift, herunder særligt brændstof/drivmidler og vedligeholdelse af materiel.

Entreprenøren er forpligtet til at genetablere normal drift med kort varsel. Ved besked inden kl. 18.00 skal entreprenøren være klar til at genstarte driften fra næste dag kl. 05.00. Driften kan genetableres med kortere varsel end beskrevet, såfremt parterne er enige herom. NT kan ligeledes forpligte entreprenøren til at genetablere driften gradvist, således at kapaciteten opfylder de aktuelle transportbehov hos brugerne.

Såfremt der er hjælpepakker eller lignende, er entreprenøren forpligtet til at anvende alle relevante muligheder inden for rammerne af hjælpepakker og at videregive besparelserne til NT via reduktioner i afregningen.

Såfremt entreprenøren i øvrigt frigør sig for eller omdisponerer lønomkostninger, f.eks. gennem aftaler med arbejdsmarkedets parter, skal disse besparelser ligeledes refunderes til NT.

Entreprenøren forpligter sig til at give NT indsigt i de opnåede besparelser, herunder modtaget kompensation fra hjælpepakker eller lignende. NT kan efterfølgende kræve

dokumentation for, at en entreprenør har løftet forpligtelsen til at begrænse sit realiserede tab inden for rammerne af hjælpepakker. NT kan alternativt kræve revisionspåtegnet dokumentation fra entreprenørens statsautoriserede revisor. Udgiften til revisionspåtegning afholdes af NT.

# Bilag J. Kontraktdokument om variable vogne

mellem

---

(entreprenør)

og Nordjyllands Trafikselskab

Aftalevilkårene fremgår af det offentliggjorte udbudsmateriale for Flex25 – udbud af flextrafik i Region Nordjylland (inkl. eventuelle rettelser og tilføjelser).

Aftalen omfatter de vogntyper, der er angivet i det medfølgende skema. Skemaet indeholder oplysninger om aftaleform, tilbudsnummer, vogntype, tilbudspriser, dato for kørselsstart og dato for aftalens udløb.

Ved signering af kontrakten bekræfter entreprenøren, at der senest den 22. april 2025 for samtlige vogne, der ønskes idriftsat til kørselsstart, foreligger den nødvendige EPT-, bus-, OST- eller taxitilladelse.

Ligeledes bekræftes det, at der for samtlige idriftsatte vogne foreligger registreringsattest, med tilladelsesindehaveren som registreret ejer eller bruger, samt eventuel synsattest for køretøj med flere udførelser.

## Bilag K. Elektronisk tilbudsgivning i ETHICS

NT's udbud er elektronisk. Tilbudsgiverne udfylder tilbudsblanketter i NT's udbudsportal.

En dansksproget vejledning i brugen af ETHICS kan findes her:

[Vejledninger for tilbudsgivere - ETHICS Denmark - Merzell Support Live](#)

Her gennemgås dels, hvordan man bliver oprettet som bruger på portalen, hvordan man tilmelder sig det aktuelle udbud og, hvad der ellers hører til den elektroniske tilbudsgivning.

Det fremgår af Udbudsloven og lovbekendtgørelsen om EU's Forsyningsvirksomhedsdirektiv, at ordregiver skal kræve, at tilbudsgivere benytter det fælles europæiske udbudsdokument. I daglig tale omtales det ofte som ESPD, hvilket er en forkortelse af dokumentets engelske titel "European Single Procurement Document".

NT kræver således, at et udfyldt ESPD er indsendt sammen med det afgivne tilbud.

Udfyldelsen og indsendelsen af ESPD'et er blevet en integreret del af den elektroniske tilbudsgivning i ETHICS. ESPD'et skal således udfyldes på samme måde som de øvrige blanketter.