



B-KONTRAKT OM BUSKØRSEL

Indholdsfortegnelse

1. Generelt	2
2. Køreplanlægning	3
3. Kørselsomfang og reduktion af kørselsomfang	4
4. Kørsels udførelse, kundebetjening, busterminaler mv.	5
5. Kvalitetsstyring mv.....	8
6. Takst, kontrol, tælling, IT-udstyr mv.....	9
7. Kørselsmateriellet.....	10
8. Betalingsmodellen	11
9. Afregning mv.....	13
10. Ikrafttræden og opsigelse	13
11. Konkurs og overdragelse.....	14
12. Erstatnings- og forsikringsansvar	15
13. Misligholdelse og modregning i betalinger.....	16
14. Bonus.....	19
15. Russiske aktører	19
16. Voldgift	19
17. Underskrifter	21
 Bilag 1 – Køreplanssamarbejdet	22
Bilag 2 – Opsætning af køreplantavler	23
Bilag 3 – Opgørelse og regulering af køreplantid.....	24
Bilag 4A – Kvalitetsstyring, bonus, arbejdsmiljø, miljøforhold mv.	26
Bilag 4B – Krav til chaufføruddannelse, brugen af academy-system og uddannelsesansvarlige/mentorer	32
Bilag 5 – Kørselsindberetning.....	37
Bilag 6 – Rejsekort og andet IT-udstyr	39
Bilag 7 – Oversigt over kørselsmateriellet.....	57
Bilag 8 – Regulering for pris- og lønudvikling (§ 18).....	58
Bilag 9 – Afgivelse af oplysninger om personaleforhold mv. ved kontraktudløb	60
Bilag 10 – Arbejdsklausul – løn- og ansættelsesvilkår.....	63
Bilag 11 – Typer af ekstrakørsel	66



B-KONTRAKT OM BUSKØRSEL

(i det følgende kaldet entreprenøren) og

Nordjyllands Trafikselskab (i det følgende kaldet NT) indgår følgende aftale om buskørsel.

Nærværende aftale indgås på baggrund af EU udbud _____.

Aftalen omfatter følgende kørsel: Pakke 274.

Såfremt aftalen omfatter flere delkontrakter (pakker) skal disse i forhold til aftalens bestemmelser anses for én delkontrakt, hvor intet andet er angivet.

1. Generelt

§ 1 Kontraktgrundlaget består af de tre nedenfor nævnte dele og er prioriteret på følgende måde:

- 1) Kontrakten med bilag
- 2) Udbudsmaterialet med eventuelle rettelsesblade
- 3) Den vindende entreprenørs tilbud med tilhørende bilag

§ 2. Kørslen udføres på de vilkår, der fremgår af nærværende kontrakt med bilag.

Stk. 2. Kontrakten kan indgås med en enkeltperson, et selskab eller en anden juridisk person.

Stk. 3. Kontrakten underskrives i en enkeltmandsejet virksomhed af ejeren, der samtidig er den ansvarlige leder af virksomheden. Ved kontraktindgåelse med et interessentskab underskrives kontrakten af samtlige interessenter. NT skal have en kopi af en eventuel interessentskabskontrakt. Ved kontraktindgåelse med et aktie- eller anpartsselskab skal kontrakten underskrives af en person, der er tegningsberettiget for selskabet. Tegningsretten skal dokumenteres.

Stk. 4. For aktie- og anpartsselskaber skal NT i forbindelse med kontraktindgåelsen have oplysning om ejerforhold. Ændringer i ejerforholdet i aktie- eller anpartsselskaber i løbet af kontraktperioden skal meddeles skriftligt til NT. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10 pct. 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 med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravene i aktieselskabsloven senest 14 dage efter regnskabernes underskrift.

Stk. 5. Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende andele i kapitalen, er NT berettiget til at opsiges kontrakten med tre måneders varsel, hvis væg-



tige grunde taler herfor. Opsigelsen skal i givet fald ske senest én måned efter, at NT har modtaget meddelelse om ændringen i ejerforholdet. Entreprenøren kan klage over afgørelsen, jf. § 25.

Stk. 6. Entreprenøren udpeger en kontaktperson, der med bindende virkning for entreprenøren kan indgå alle aftaler vedrørende den løbende opfyldelse af kontrakten. Den udpegede kontaktperson skal have hjemsted eller bopæl i Danmark. Kontaktpersoner skal kunne skrive og tale dansk, da al kommunikation med NT skal foregå på dansk.

Stk. 7. Entreprenøren skal oplyse om eventuelle underentreprenører og om omfanget af disses kørsel. Antagelse eller udskiftning af underentreprenør samt væsentlige ændringer i omfanget af underentreprenørers kørsel skal godkendes af NT. Entreprenøren er eneansvarlig over for NT og har det fulde ansvar for den kørsel, der udføres af underentreprenører.

Stk. 8. Til sikkerhed for entreprenørens opfyldelse af kontrakten stilles en anfordringsgaranti på 50.000 kr. pr. driftsbus. Garantien skal stilles gennem anerkendt pengeinstitut eller kautionsselskab, og indestå indtil tre måneder efter kontraktens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien. Garantien skal på anfordring fra NT frigives, uden NT kan dokumentere sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller voldgiftskendelse. Garantiteksten fremgår af bilag D til udbudsvilkårene.

§ 3. Entreprenøren leder og driver selvstændigt sin virksomhed. Ethvert personaleanliggende afgøres af entreprenøren.

Stk. 2. Entreprenøren er forpligtet til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. busloven § 18, stk. 2.

Stk. 3. Entreprenøren er forpligtet til at overholde den arbejdsklausul, der er gældende for NT's entreprenører som udfører bustrafik. Kravene i arbejdsklausulen er præciseret i bilag 10.

2. Køreplanlægning

§ 4. NT fastlægger linjeføring og køreplan.

Stk. 2. NT fastlægger de vognløbsplaner, der anvendes som grundlag for beregningen af kontraktbetalingen.

Stk. 3. Påtænkte ændringer af linjeføring, køreplan og vognløb drøftes mellem NT, entreprenøren og chauffører eller deres repræsentanter, inden NT træffer beslutning herom. Entreprenøren skal deltage aktivt i dette samarbejde og via prøvekørsler mv. medvirke til at sikre, at køretider mv. kan overholdes. Entreprenøren skal sikre, at forslag og kommentarer fra kunder og chauffører kommer videre til NT. Den endelige køreplan sendes så vidt muligt senest tre måneder inden ikrafttræden til entreprenøren. Hvis ændringen gennemføres med kortere varsel end tre måneder, drøftes konsekvenserne heraf mellem parterne. Mindre køreplanændringer i løbet af køreplanåret, vil kunne blive iværksat med ned til én uges varsel.



Stk. 4. Opsætning af køreplantavler kan pålægges entreprenøren uden ekstra betaling. Opgavens omfang er beskrevet i bilag 2.

3. Kørselsomfang og reduktion af kørselsomfang

§ 5. Ved ikrafttrædelsen omfatter kontrakten et årligt kørselsomfang på 4.044 køreplantimer, opgjort ud fra udbudsmaterialet inkl. ændringer, der er fremsendt til byderne, inden tilbud er afgivet. Køreplantimer opgøres som angivet i bilag 3.

Stk. 2. Det antal køreplantimer, der er nævnt i stk. 1, kan frit ændres med op til 20 % i kontraktperioden i både opadgående og nedadgående retning med bibeholdelse af de kontraktlige enhedspriser.

Stk. 3. Ved nedskæringer i kørselsomfanget over 20 % eller såfremt antallet af køreplantimer i en køreplanperiode reduceres med mere end 7,5 % i forhold til køreplantimetallet før reduktionen betales der godtgørelse til entreprenøren.

Stk. 4. Det antal køreplantimer der ydes godtgørelse for efter 20 % reglen beregnes som det antal timer reduktionen i kontraktperioden udgør udover 20 % af det oprindelige køreplantimetaltal. Er der tidligere i kontraktperioden ydet godtgørelse efter 20 % reglen, reduceres timetallet der nu ydes godtgørelse for, med det antal timer, der tidligere er ydet godtgørelse for.

Stk. 5. Det antal køreplantimer, der ydes godtgørelse for efter 7,5 % reglen beregnes som det antal timer, reduktionen udgør ud over 7,5 % i forhold til antallet før reduktionen.

Der ydes alene godtgørelse for det største af de beregnede to tal efter henholdsvis 20 % reglen eller 7,5 % reglen.

Godtgørelsen beregnes efter følgende regler:

- 18 % af timebetalingen efter § 17 stk. 2, for det antal køreplantimer, der overstiger nedskæringen jf. stk. 3.
- 50 % af den fast betaling (§ 17, stk. 3) for de busser, der bliver overtallige, fordi nedskæringen overstiger jf. stk. 3.

Godtgørelsen betales for kontraktens restperiode, dog maksimalt ét år. Betalingen sker som et engangsbeløb forud. Entreprenøren kan ikke herudover rejse noget krav.

Ovenstående § 5, stk. 2 og 5 beregnes af det samlede kørselsomfang opgjort i § 5, stk. 1.

Stk. 6. Entreprenøren kan uanset godtgørelse vælge at opsiges kontrakten til næstfølgende køreplansskifte efter nedskæringen på mere end 20 %. Godtgørelsen beregnes i så faldt kun frem til kontraktophør, såfremt restperioden er under et år.



Stk. 7. Hvis antallet af driftsbusser reduceres med et omfang svarende til det samlede antal busser i aftalen, vil entreprenøren blive kompenseret for de faktiske omkostninger samt den mistede fortjeneste i den resterende del af kontraktperioden, dog maksimalt for 2 år. Entreprenøren kan ikke rejse yderligere krav.

Stk. 8. Entreprenøren er i tillæg til stk. 1 i videst muligt omfang forpligtet til at imødekomme NT's behov for udførelse af lejlighedsvis ekstra kørsler på ruten. Det vil oftest være ekstra tidlige hjemkørsler i forbindelse med alternative undervisningsdage, f.eks. sidste undervisningsdag før en skoleferie. Disse ture afregnes efter § 17 stk. 2, da de kan udføres af kontraktbussen og kører normalt ruteforløb.

Stk. 9. Kørslen kan omfatte svømmekørsel, hvilket vil fremgå af afregningsvognløbet. For denne kørsel vil afgangstider, ugedage og kørselsomfang typisk variere fra år til år. For den løbende kørsel vil der udarbejdes et skema med kontaktoplysninger, som udleveres til entreprenøren. Ved aflysning af kørslen senest en uge før påbegyndt kørsel, modregnes kørslen som aflyst tur i afregningsmæssig henseende. For kørsel aflyst senere end en uge før påbegyndt kørsel, vil entreprenøren modtage betaling, som var kørslen afviklet.

Stk. 10 En anden type ekstrakørsel, som afviger fra det normale ruteforløb, kan udføres ved undervisningsrelevante formål, hvis skolen/kommunen står inde for at kørslen er nødvendig (Lov om Trafikskoler §5, stk. 6). Kørslen skal kunne udføres i tidsrummet 8-13 på skoledage og skal varsles til NT minimum 2 uger i forvejen. Kørslen afregnes efter Betaling for dublinger til arrangementer m. særlig køreplan foretaget med busser i kontrakt (kontraktbusser), jfr. udbudsvilkårenes bilag A.

4. Kørslens udførelse, kundebetjening, busterminaler mv.

§ 6. Entreprenøren er ansvarlig for kørslens planmæssige gennemførelse, medmindre denne hindres af vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).

Stk. 2. Ved driftsstop, sygdom eller lignende skal entreprenøren indsætte reservemateriel, reservechauffører eller træffe aftale med anden trafikudøver om kørslens gennemførelse, jf. dog stk. 1.

Stk. 3. Entreprenøren er forpligtet til hurtigst muligt at underrette NT om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen, samt i øvrigt at indberette enhver udgået tur og kørsel, der forsinkes mere end 15 minutter efter nærmere anvisning fra NT.

Stk. 4. Entreprenøren skal sikre, at korrespondancer overholdes i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af NT.

Stk. 5. NT skal i hele driftsperioden kunne komme i kontakt med entreprenøren eller en repræsentant for denne. NT skal have mulighed for at kommunikere med entreprenøren via telefon, e-mail og Internet.



Stk. 6. Entreprenøren skal sørge for, at busserne ved endestationen efterses for glemte sager og for, at fundne sager indsamles, opbevares og afleveres til politiet i overensstemmelse med NT's rejsebestemmelser. Kunderne skal kunne henvende sig til entreprenøren om glemte sager, medtagning af cykler, samt køreplantider, forsinkelser, takster mv. for egne ruter i almindelig kontortid, dvs. minimum kl. 8-15 på hverdage. Der kan indgås anden aftale om håndtering af glemte sager.

Stk. 7. For at sikre den mest effektive anvendelse af driftsbusserne kan NT i de perioder, hvor busserne ikke er anvendt ifølge afregningsvognløbene, forlange, at entreprenøren udfører kørsel på de linjer, som entreprenøren betjener, eller på andre linjer eller strækninger, til betalingen efter § 17, stk. 2. Kørslen skal iværksættes med én uges varsel.

Stk. 8. Hvis der i entreprenørens busser er installeret IT-udstyr i henhold til § 11, er entreprenøren forpligtet til at udpege en eller flere superbruger(-ere) og sørge for den nødvendige uddannelse og instruktion af chauffører og andet berørt personale. Det er entreprenørens ansvar at sikre, at udstyret betjenes korrekt. Det er entreprenørens ansvar at sikre, at vognløbsdata indberettes/inddateres, hvis der er behov herfor samt at sikre, at busserne er korrekt tilmeldt, og at der kun anvendes tilmeldte busser, samt at udstyret betjenes korrekt. Ansvarsfordelingen og forretningsgange i forbindelse med anvendelse af IT er nærmere beskrevet i bilag 6. Der skal være adgang til entreprenøren via fast internetforbindelse (min. 512 kb).

Stk. 9. Ekstra- og dubleringskørsel, der ikke kan indpasses i afregningsvognløbene, betales efter dubleringsaftale (ikke-kontraktbusser), jfr. udbudsvilkårenes bilag A.

Stk. 10. Er bussen forsynet med en lift, skal denne skal være godkendt og (efter)synet af en ekstern autoriseret sagkyndig tilknyttet et godkendt serviceværksted. Liften skal være behørigt forsynet med synsmærke og bussen skal medbringe en synsrapport, der viser at liften er blevet synet og godkendt som foreskrevet i brugsanvisningen og efter fabrikantens anvisninger (og med mindst et hovedeftersyn inden for de sidste 12 mdr.). Det er således ikke tilladt for entreprenøren eller dennes virksomhed selv at foretage lifteftersynet.

Stk. 11. Entreprenøren skal efter behov og efter aftale med NT deltage i den lokale beredskabsstab. Desuden skal entreprenøren, under koordination af Nordjyllands Politi, stille buskapacitet til rådighed med henblik på transport af skadelidte, pårørende, indsatspersonel mv. ved større hændelser i regi af den lokale beredskabsstab.

Stk. 12. Entreprenøren har pligt til at sikre sig at personer, der har været straffet for forbrydelser mod børn og unge, ikke benyttes som chauffører på den af aftalen omfattede kørsel. Entreprenøren skal indhente såvel straffe- og børneattest på alle chauffører, der benyttes til kørslen. NT kan til enhver tid forlange at se dokumentation for indhentelse af straffe og børneattest.

Stk. 13. Entreprenøren har pligt til at sikre sig, at der bliver gennemført alkoholkontrol på alle chauffører inden kørsel påbegyndes, enten i form af kontrol ved fremmøde eller ved montering af alkoholåse i alle busser.



Stk. 14. Al rygning, herunder også elektroniske cigaretter og lignende, er ikke tilladt i forbindelse med udførelse af kørsel for NT. Rygeforbuddet gælder også udenfor bussen i forbindelse med pause.

Stk. 15. Entreprenøren har ansvaret for at sikre, at alle busser (el. chauffører) udstyres med tablets eller lign., som kan tilgå internettet.

§ 6a. Ansvaret for aftaler om busterminaler mv. påhviler NT. Entreprenøren har ansvaret for busanlæg og for nødvendig parkering uden for busanlæg.

Stk. 2. NT kan stille parkering på busterminaler til rådighed for entreprenøren. Antal pladser og regler for brugen fastsættes af NT.

Stk. 3. Entreprenøren er i henhold til Arbejdsmiljøloven og bekendtgørelse nr. 290 af 5. maj 1993 om skiftende arbejdssteders indretning forpligtet til at sikre ansattes velfærdsforanstaltninger, herunder adgang til toilet, håndvask, spisested m.m.

Stk. 4. De fællesfaciliteter, som NT i løbet af kontraktperioden råder over, stilles til rådighed for chauffører, der foretager NT kørsel med anløb til en busterminal, hvor faciliteterne forefindes. Det påhviler entreprenøren at sikre, at chaufførernes brug af fællesfaciliteter sker under hensyntagen til ansvarlig brug.

§ 7. Entreprenøren er ansvarlig for at billettering sker korrekt. Chaufførerne skal have rådighed over det nødvendige billetteringsudstyr og til enhver tid have tilstrækkelig beholdning af billetteruller mv. Chaufførerne skal endvidere have et grundigt kendskab til NT's takstsystem og være så godt kendt med det samlede trafiknet, at de er i stand til at vejlede passagererne. Vejledningsmateriale, udarbejdet af NT til brug for chaufførerne samt andet relevant materiale, skal være tilgængeligt for og kendt af chaufførerne. Chaufførerne skal kunne tale og forstå dansk og kunne begå sig på engelsk.

Stk. 2. Chaufførerne, andet personale og entreprenøren skal yde en korrekt betjening af kunderne. NT præciserer eventuelle krav om hjælp til handicappede.

Stk. 3. Entreprenørerne har ansvaret for, at chaufførerne får en grund- og efteruddannelse, der gør dem i stand til at leve op til de krav til arbejdsudførelse og til kundebetjening, der er angivet i stk. 1. og 2. Kravene til chaufføruddannelse er nærmere præciseret i bilag 4B. Entreprenøren skal endvidere sørge for en passende efteruddannelse af det øvrige personale, herunder driftsledelsen. Entreprenøren skal afrapportere om uddannelsesforløbet for samtlige medarbejdere.

Stk. 4. Entreprenøren og dennes personale skal deltage i instruktionsmøder om takst- og billetteringssystem, chaufførkurser o. lign., der arrangeres af NT. Chaufførerne skal normalt deltage i ét møde pr. år. Udgifter hertil dækkes af entreprenøren.

Stk. 6. Entreprenøren skal på forlangende kunne dokumentere kompetenceudvikling af egne chauffører. Kravene er præciseret i bilag 4B.



Stk. 7. NT kan kræve, at entreprenøren udnytter sine muligheder for at frigøre sig fra en chauffør, hvis denne gentagne gange har givet anledning til berettigede kundehenvendelser, eller på anden vis har udvist uansvarlig opførsel overfor kunder eller samarbejdspartnere.

5. Kvalitetsstyring mv.

§ 8. Entreprenøren forpligter sig til at deltage i og udvikle det kvalitetsstyringssystem og miljøarbejde, som NT anvender. Kvalitetsstyringssystemet er nærmere beskrevet i bilag 4A.

Stk. 2. Entreprenøren forpligter sig til at udføre de opgaver - f.eks. indhentning og bearbejdning af oplysninger - som er forudsat i kvalitetsstyringssystemet, herunder at afgive løbende indberetning om kørsels udførelse. Løbende indberetning af kvalitetsoplysninger sker sammen med indberetningen af oplysninger til brug for den månedlige afregning, jf. § 20, og på de skemaer, der fremgår af bilag 5.

Stk. 3. Hvis der registreres en kvalitetsbrist hos en entreprenør, skal entreprenøren udarbejde et forslag til afhjælpning af manglen. Hvis der er enighed om forslaget, er entreprenøren forpligtet til at føre det ud i livet.

Stk. 4. NT er berettiget til at føre kontrol med entreprenørens opfyldelse af kontrakten ved inspektion af eller i de anvendte busser. En sådan kontrol fritager ikke entreprenøren for ansvaret for, at busserne opfylder de aftalte betingelser, og at kørslen udføres som aftalt.

Stk. 5. Entreprenøren forpligter sig til at bidrage med de oplysninger, der er nødvendige for udarbejdelse af grønne regnskaber, som nærmere beskrevet i bilag 4A.

Stk. 6. Entreprenøren er forpligtet til at fremsende kopi af al korrespondance, der udveksles med Arbejdstilsynet – herunder tilsynsrapporter, påtaler, påbud mv. – vedr. arbejdsmiljøet for ansatte, der udfører arbejdsopgaver i relation til nærværende kontrakt. Kopi skal fremsendes til NT hurtigst muligt, efter materialet er modtaget eller afsendt.

Stk. 7. Entreprenøren er forpligtet til at gennemføre egenkontrol som beskrevet i bilag 4A, og skal fremsende dokumentation til NT vedr. chaufførernes grund- og efteruddannelse samt status vedr. miljøsyn af busser. Dokumentationen, hvis form og indhold aftales mellem entreprenøren og NT, skal omfatte status opgjort pr. kvartal, og dokumentationen skal fremsendes efter forespørgsel fra NT. Endvidere skal entreprenøren årligt indsende en opgørelse over kørselsmateriellet, jfr. § 13, stk. 2.

Stk. 8. NT forbeholder sig ret til at gennemføre uanmeldte miljøsyn. Målingen vil blive forsøgt foretaget, så den er til mindst mulig gene for operatøren, og kan foretages uden forudgående varsel og uden beregning, når bussens drift ikke forstyrres derved. Entreprenøren skal stille bus med chauffør til rådighed for miljøsynet uden omkostninger. Miljøsyn skal udføres efter retningslinjerne i Trafikselskabernes Miljøsynsmanual Del 1: Emissionsmåling og Del 2: Støj. For el- og brintbusser gælder det, at disse alene skal kontrolleres i forhold til Del 2: Støj. Såfremt det uanmeldte miljøsyn ikke medfører bemærkninger i miljøsynsrapporten, vil NT afholde udgiften til miljøsynet.



6. Takst, kontrol, tælling, IT-udstyr mv.

§ 9. NT fastlægger takst- og billetteringssystem og øvrige rejsebestemmelser.

Stk. 2. Entreprenøren medvirker til gennemførelsen af de kontrolforanstaltninger, der iværksættes af NT, herunder passagerkontrol i busserne.

§ 10. NT kan iværksætte trafiktællinger og undersøgelser. Entreprenøren og dennes personale medvirker hertil i op til 10 dage om året pr. rute uden særskilt kontraktbetaling.

§ 11. NT har ret til at installere billetteringsudstyr, herunder rejsekortudstyr, busradio, og andet lignende udstyr i entreprenørens busser. Den daglige service og vedligeholdelse af udstyret varetages af entreprenøren. Reservedele hertil leveres af NT. Øvrig vedligeholdelse forestås og betales af NT. Entreprenøren skal gennemføre daglig egenkontrol vedr. IT- og billetteringsudstyr samt straks sende meddelelse til NT, hvis udstyret ikke fungerer tilfredsstillende, jf. bilag 6.

Stk. 2. NT forbeholder sig ligeledes ret til at bede entreprenøren om at indkøbe og installere ekstra IT-udstyr, eksempelvis computer, net-udstyr, positioneringsudstyr, dataopsamlingsudstyr, udstyr til kommunikation mellem bussen og gadesignalanlæg samt busradio i entreprenørens busser. NT betaler for den dokumenteret investering.

Ønsker entreprenøren at skifte bus, udenfor den aftalte busudskiftningsplan, afholder entreprenøren udgifterne til demontering og geninstallation af udstyr i bussen.

Stk. 3. I busser, hvor der stilles krav om Realtids- og korrespondancesystem (SmartVMS), automatisk stoppestedannoncering, infotainmentsystem til passagerinformation, automatisk passagertælling m.m. afholder entreprenøren omkostningerne til anskaffelse, installation, drift og vedligehold. Udgifter til overflytning af udstyr i forbindelse med busudskiftning eller omflytning afholdes af entreprenøren. Den daglige service af udstyret varetages af entreprenøren.

Stk. 4. Entreprenøren skal straks meddele NT, hvis NT-ejet udstyr ikke fungerer tilfredsstillende. Ved reparation af udstyret afholdes udgiften af NT med mindre, reparationen skyldes medarbejdernes uhensigtsmæssige brug af udstyret, hærværk, tyveri, brand mv., jf. bilag 6.

Stk. 5. Chaufførernes personlige billetteringsudstyr (møntveksler/-bord og taske) anskaffes og betales af entreprenøren. For de pakker der indeholder krav om tælleudstyr påhviler det entreprenøren at afholde omkostningerne, hjemtage og installere tælleudstyret.

Stk. 6. Udstyr, der er stillet til rådighed af NT, tilbageleveres ved kontraktens udløb i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage. Entreprenøren bærer risikoen for udstyret i forbindelse med brand, trafikskade, hærværk og tyveri.



7. Kørselsmateriellet

§ 12. I *Liste over Busmateriel* angives krav til kørselsmateriellet ved kontraktens indgåelse, herunder hvilken min. total- og siddepladskapacitet, der stilles til rådighed.

§ 13. Kørslen kan udføres med forskellige busser. Busserne skal opfylde eventuelle krav til busstype, -alder, - design o. lign., dog kan mindre afvigelser accepteres, hvor det er hensigtsmæssigt af økonomiske eller betjeningsmæssige grunde, fx hvor mindre busser er store nok i forhold til kapacitetsbehovet, og hvis forholdene ellers gør det muligt. Afvigelser skal godkendes af NT. Det er desuden et krav, at der stilles tilstrækkelig siddepladskapacitet til rådighed på alle afgange, og at billettering kan ske på rimelig måde.

Stk. 2. Entreprenøren skal minimum en gang årligt indtaste/ajourføre en opgørelse over kørselsmateriellet i NT's busdatabase – opdelt på pakker – til NT. Opgørelsen skal indeholde en status over kørselsmateriellet primo køreplanåret og den skal være NT i hænde senest en måned efter køreplansskiftet.

§ 14. De anvendte busser skal have en rimelig standard, og de skal være rengjorte og velvedligeholdte. Bussen skal hovedrengøres mindst én gang om året. Entreprenøren har oplysningspligt om, hvornår busserne bliver hovedrengjort. Manglende rettidig hovedrengøring samt dokumentation af samme vil blive bodsbelagt i henhold til kontraktens § 32. Busserne skal desuden overholde de beskrevne krav til sikkerhedsudstyr, stk. 13.

Stk. 2. De anvendte busser skal være forsynet med destinationsskilte, der angiver rutenummer og ruteforløb. Destinationsskilte anskaffes og betales af entreprenøren. Busser, der udfører kørsel i lygtetændingstiden, skal være forsynet med destinations- og rutenummerskilte, som er læsbare under alle lysforhold – og til enhver tid. Omkostningerne ved ændring af navne i forbindelse med rute- eller kørselsomlægninger afholdes af entreprenøren.

Stk. 3. NT forbeholder sig ret til at skifte til en mere miljøvenlig brændstofteknologi i kontraktperioden. Entreprenøren vil i så fald blive kompenseret for de dokumenterede merudgifter

Stk. 4. Alle drifts- og reservebusser skal være bemalet i henhold til NT's nye designmanual.

Stk. 5. Anvendelse af drifts- og reservebusser over 16 år forudsætter en aftale med NT.

Stk. 6. Bydes der ind med kørsel på en fossilfri syntetisk diesel, som opfylder EN15940-normen, kan dette eksempelvis opfyldes ved anvendelse af HVO. Den valgte drivmiddelform skal i hele kontraktperioden køres på 100% EN15940. Dokumentation herfor indsendes til NT årligt.

Stk. 7. Såfremt entreprenørens drivmiddel helt eller delvist baserer sig på vegetabiliske komponenter, skal der en gang årligt i hele kontraktperioden fremlægges dokumentation for at drivmidlet ikke indeholder 1. generations biomasse eller biomasse, der ved sin fremstilling fortrænger fødevarerproduktion.

Stk. 8. Regulering af betaling ved anvendelse af EN15940 som drivmiddel følger det fælles omkostningsindeks for HVO, jf. bilag 8.



Stk. 9. Før en drifts- eller reservebus indsættes, kan NT kræve, at en ekstern part skal godkende, at bussen lever op til Trafikselskaberne i Danmarks busforskrifter. Dette kan ske samtidigt med, at bussen synes 1. gang. Hvis ikke der anvendes de af staten godkendte synshaller til verifikationen, skal den eksterne part godkendes af NT. Entreprenøren er forpligtet til i hele kontraktperioden at foretage årlige miljøsyn på busserne ved en godkendt uvildig måleinstans efter de retningslinjer, der er angivet i Trafikselskabernes Miljøsynsmanual Del 1: Emissionsmåling. Manualen kan rekvireres hos NT.

Stk. 10. Entreprenøren skal en gang årligt indsende en miljørapport som dokumentation for miljøsynet. Det skal af rapporten fremgå, om bussen har "bestået" miljøsynet.

Stk. 11. Målinger foretages i kalenderåret fra 1.1. til 31.12. Perioden fra kontraktstart til 31.12. samme år er ikke omfattet af kravet om miljøsyn, dog undtaget kontrakter med kontraktstart i 1. halvdel af kalenderåret. NT forbeholder sig ret til at offentliggøre resultaterne fra miljøsynene med oplysning om entreprenør og busfabrikat.

Stk. 12. Driftsbusser kan, uden for de tidsrum hvor der udføres kørsel for NT frit, anvendes til anden kørsel, når NT's bomærke overdækkes.

Stk. 13. Alle drifts- og reservebusser skal som minimum overholde følgende krav til sikkerhedsudstyr:

- Holdebremse, som sikrer at bussen ikke kan køre med åben dør.
- Klemsikring på alle døre, således at passagerne under ingen omstændigheder kan fastklemmes ved åbning eller lukning af døre.
- Udstigningslys, som lyser ned over udstigningsområdet (fortov, grøftekant mv).
- Cyklistspejle, der giver chaufførerne større udsyn ved højresving til sikkerhed for cyklister m.fl.
- Bakalarm, så passagerne bliver gjort opmærksom på det, når bussen bakker.

Stk. 14. NT har ikke pligt til at overtage kørselsmateriellet ved udløbet af kontrakten.

8. Betalingsmodellen

§ 15. Grundlaget for beregningen af betalinger er opgivet på tilbudsblanketten vedhæftet kontrakten som bilag 12. Alle indtægter ved kontraktkørsel tilfalder NT.

§ 16. Antallet af køreplantimer beregnes efter reglerne i bilag 3.

Køreplantiden justeres for ekstrakørsel og ikke-udført kørsel efter de månedlige indberetninger, se også bilag 11.

§ 17. Betalingen for kørslen opgøres pr. udført køreplantime og pr. vognløb.

Stk. 2. Til dækning af timeafhængige omkostninger betales pr. køreplantime: XXX kr.



Stk. 3. Til dækning af busafhængige omkostninger betales: XXX kr. pr. bus pr. måned.

Stk. 4. I forbindelse med kontraktstart- og afslutning betales efter § 17, stk. 3, jf. det antal dage der køres den pågældende måned.

Stk. 5. Udgifter til anløb af busterminaler og andre udgifter forbundet med benyttelsen af stoppesteder m.v. betales af NT.

Stk. 6. Hvis planmæssig kørsel ikke gennemføres, bortfalder betalingen efter § 17, stk. 2 og 3. Dog har entreprenøren krav på at oppebære samme betaling, hvis vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe og som har en ekstraordinær karakter (force majeure), hindrer den planmæssige kørsels gennemførelse. Der fradrages den eventuelle besparelse, som entreprenøren opnår i sådanne tilfælde. Entreprenøren er forpligtet til hurtigst muligt at underrette NT om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen. Publikum informeres efter aftale med NT.

Stk. 7. Uagtet det i stk.6 anførte bortfalder betaling efter § 17 fuldt ud ved driftsafbrydelser på grund af arbejdskonflikt, blokade eller lignende. Dette gælder, uanset om ovennævnte forhold rammer entreprenøren direkte eller andre, der medvirker til entreprenørens opfyldelse af kontrakten. Hvis kun en del af kørslen er indstillet, betales den tilbageværende kørsel som en forholdsmæssig andel af den samlede betaling. Andelen opgøres på grundlag af det udførte antal køreplantimer i forhold til det samlede antal køreplantimer.

Stk. 8. Betalingen efter § 17, stk. 3-4, gælder for busser, som har samme, gennemsnitlige busstørrelse som ved kontraktens ikrafttræden. Hvis den gennemsnitlige busstørrelse ændres i forbindelse med en busudskiftning, som følge af krav fra NT, reguleres betalingen efter § 17, stk. 3-4, fra og med indsættelsestidspunktet efter udskiftningen med 0,75 % pr. afregningsplads, som gennemsnitsstørrelsen ændrer sig.

Stk. 9. En siddeplads regnes som én afregningsplads, en ståplads som en halv afregningsplads.

Stk. 10. Busdriften i kontrakten gennemføres med busser der kører på drivmiddel.

Stk. 11. Indekset ved kontraktstart er

§ 18. Satserne i § 17 reguleres månedligt efter indekset i bilag 8.

§ 19. Parterne er berettiget og forpligtet til at forhandle om betalingens størrelse, hvis omkostningsudviklingen vedrørende busdrift på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra reguleringen i § 17.

Stk. 2. Entreprenøren og NT kan delegere forhandlingsretten/-pligten i stk. 1 til de forhandlingsberettigede organisationer, henholdsvis Trafikselskaberne i Danmark.



9. Afregning mv.

§ 20. Entreprenøren skal efter retningslinjer fastsat af NT føre særligt indtægtsregnskab for kontraktkørsel, ligesom ekstrakørsel og ikke-udført kørsel skal oplyses på den månedlige indberetning, jf. bilag 5. De anførte bilag ændres løbende til elektronisk indberetning/bestilling.

Stk. 2. Senest den 7. bankdag i måneden sender entreprenøren en opgørelse til NT over indtægterne, ekstrature og ikke-udførte ture i den foregående måned, samt en indberetning om kørslens udførelse. Ved for sen indberetning udskydes NT's betaling efter § 21, stk. 1 med samme antal bankdage.

§ 21. Senest den sidste bankdag i måneden sender NT et acontobeløb svarende til forskellen mellem de skønnede udgifter og indtægter ved kørslen i den pågældende måned. Endelig afregning sker samtidig med aconto afregningen, men afregnes 2 måneder bagud. F.eks. afregnes der endeligt for januar senest den sidste bankdag i marts.

Stk. 2. Ved overskridelse af betalingsfristen i stk. 1 anvendes reglerne i lov om renter ved forsinket betaling (Renteloven) jf. LBK nr. 459 af 13/05/2014.

Stk. 3. Udbetaling af acontobeløb standses, hvis entreprenøren ikke efterkommer bestemmelserne om indberetning og eventuel indbetaling til NT. Enhver indberetning underskrives af entreprenørvirksomhedens ansvarlige leder eller af en person, der har fået fuldmagt hertil af denne.

Stk. 4. Rejsehjemmel solgt i bussen f.eks. billetter solgt på rejsekortudstyr, eller udleveret fra NT f.eks. billetter/kort med fortrykt værdi, modregnes månedsvis i afregningen.

10. Ikrafttræden og opsigelse

§ 22. Kørslen påbegyndes 12. august 2024.

§ 23. Kontrakten gælder til køreplansskiftet i 2029. NT kan forlænge kontrakten med yderligere op til 2 år. Kontraktforlængelsen skal meddeles senest et år før kontraktophør og kan foretages helt eller delvist for den samlede kontrakt.

§ 24. Kontrakten er uopsigelig for entreprenøren i kontraktperioden, jf. dog § 29.

§ 25. Hvis udbuddet vedrørende det af nærværende aftale omfattede kørsel indbringes for Klagenævnet for Udbud eller for domstolene, og NT's beslutning om at tildele entreprenøren aftalen annulleres, og/eller aftalen eller dele heraf erklæres for "uden virkning", eller NT i øvrigt pålægges at bringe aftalen til ophør, kan aftalen i hele kontraktperioden – helt eller delvist – opsiges skriftligt af NT med et passende varsel alene mod betaling af entreprenørens positive udgifter i anledning af opsigelsen (negativ kontraktinteresse).

Såfremt der i det påbud, der udstedes med det af Klagenævnet for Udbud eller domstolene er indeholdt yderligere betingelser eller krav, er NT berettiget til at videreføre disse betingelser eller



krav i opsigelsen over for entreprenøren under forudsætning af, at dette er sagligt begrundet. Entreprenøren skal i så fald efterleve disse.

11. Konkurs og overdragelse

§ 26. I det omfang konkurslovens regler ikke er til hinder herfor, kan NT ophæve kontrakten, 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 kontrakten. Hvis entreprenøren driver en personlig enkeltmandsvirksomhed og afgår ved døden, og hans bo behandles som gældsfragåelsesbo, gælder det samme som anført ovenfor. Hvis boet har ret til at indtræde i kontrakten i medfør af konkurslovens regler, skal boet efter forespørgsel inden for en frist på fem arbejdsdage give meddelelse om, hvorvidt det vil indtræde.

§ 27. Ægtefælle eller børn kan indtræde i kontrakten i stedet for entreprenøren.

Stk. 2. 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. Anmodning om overdragelsen af forretning til 3. mand skal fremsendes til NT med rimeligt varsel, minimum én måned før overdragelsen.

§ 28. Såfremt betingelserne, for at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, er opfyldt i forbindelse med kontraktens indgåelse, skal reglerne i Lov nr. 710 af 20. august 2002 om Lønmodtagernes retsstilling ved virksomhedsoverdragelse (herefter Virksomhedsoverdragelsesloven) følges. Entreprenøren vil derfor være stillet som erhverver af en virksomhed i virksomhedsoverdragelseslovens forstand. Dette betyder, at entreprenøren er forpligtet til at overtage al personale, der er knyttet til den udbudte leverance, og at entreprenøren indtræder i de pligter, som påhvilede tidligere entreprenør i henhold til (1) Kollektiv overenskomst og aftale, (2) bestemmelser om løn- og personaleforhold, der er fastsat eller godkendt af offentlig myndighed, og (3) individuel aftale om løn- og arbejdsforhold, jf. virksomhedsoverdragelsesloven § 2, stk. 1.

Stk. 2. Såfremt betingelserne for at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand ikke er opfyldt, er entreprenøren forpligtet til at ansætte de hos den tidligere entreprenør ansatte medarbejdere på datoen for kontraktens ikrafttræden i det omfang, at de pågældende medarbejdere er tilknyttet de af kontrakten omfattede busruter og ønskes overdraget af den hidtidige entreprenør. Entreprenøren er ligeledes forpligtet til at give de pågældende medarbejdere minimum de samme vilkår, som påhvilede den tidligere entreprenør i henhold til (1) Kollektiv overenskomst og aftale, (2) bestemmelser om løn- og personaleforhold, der er fastsat eller godkendt af offentlig myndighed, og (3) individuel aftale om løn- og arbejdsforhold. Dermed er entreprenøren ikke forpligtet til at overtage krav, som de lønmodtagere, som overtages, måtte have pr. datoen for kontraktstart mod den tidligere entreprenør.



Stk. 3. Entreprenøren er direkte forpligtet overfor lønmodtageren, jf. stk. 1 og 2, uanset lønmodtagerens position som tredjemand i relation til nærværende aftale. Lønmodtagere, som er omfattet af overdragelsen, kan således gøre krav, jf. stk. 1 og 2, gældende direkte overfor entreprenøren.

Stk. 4. Kørslen forudsættes ved genudbud at være omfattet af lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. Entreprenøren har i det løbende kontraktforhold og i forbindelse med kontraktudløb pligt til at afgive de erklæringer og oplysninger, der er nødvendige for at efterleve bestemmelserne i loven. Entreprenøren har ligeledes pligt til at orientere egne medarbejdere, der berøres af overdragelsen, ligesom entreprenøren ved kontraktophør hæfter for opfyldelse af samtlige forpligtelser vedrørende de omfattede medarbejdere, der påhviler entreprenøren indtil overdragelsesdagen. Det er specificeret nærmere hvilke oplysninger, der skal afgives, og givet procedureforslag i bilag 9. Procedureforslaget er vedlagt uden ansvar for NT, idet entreprenørens pligter vil rette sig efter den til enhver tid gældende lovgivning på området.

Stk. 5. Entreprenøren må ikke efter fremsendelse af oplysninger, jf. stk. 4, indgå lokalaftaler eller personlige aftaler med personalet, som påfører merudgifter for den entreprenør, der overtager kørslen.

Stk. 6. De nødvendige oplysninger vedr. det personale der skal overtages, er angivet under den enkelte pakkebeskrivelse. Oplysningerne er givet af den afgående entreprenør under henvisning til, at det angivne personale har en reel tilknytning til den udbudte kørsel. Oplysningerne oplyses uden ansvar for NT.

Stk. 7. En eventuel uenighed i relation til virksomhedsoverdragelse, som opstår mellem entreprenøren og den tidligere entreprenør eller mellem entreprenøren og lønmodtagere eller disse faglige organisationer, er NT uvedkommende.

Stk. 8. Entreprenørens manglende efterlevelse af stk. 1-7 betragtes som en væsentlig misligholdelse, der kan resultere i ophævelse af kontrakten, jf. § 30.

12. Erstatnings- og forsikringsansvar

§ 29. Hvis entreprenøren, under udførelse af sine pligter i henhold til kontrakten, 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 advokatomkostninger og øvrige sagsomkostninger, renter mv., som måtte blive påført NT i forbindelse hermed, skal entreprenøren friholde NT for.

Stk. 2. Entreprenøren skal tegne og opretholde tilstrækkelig forsikring i et anerkendt forsikrings-selskab til fuld dækning af enhver skade, som entreprenøren har ansvaret for, i hele kontraktperioden. Entreprenøren skal endvidere tegne og opretholde forsikring for sit mandskab, herunder ansvars- og ulykkesforsikring. I det tilfælde entreprenøren ved handling eller undladelse forårsager person- eller tingsskade, jf. stk. 1, kan NT efter en konkret vurdering af sagens omstændigheder pålægge entreprenøren at foretage anmeldelse til dennes forsikringsselskab.



Stk. 3. Entreprenøren er over for NT ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af aftalen, medmindre denne misligholdelse skyldes vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (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.

Entreprenøren er i tilfælde af misligholdelse, opsigelse eller ophævelse i de i §§ 1, stk. 5, 26, 30, 32 og 34 nævnte tilfælde ansvarlig overfor NT for NT's dokumenterede økonomiske tab efter dansk rets almindelige regler. Evt. modregnede beløb i henhold til § 32 fragår i tabsberegningen.

13. Misligholdelse og modregning i betalinger

§ 30. Enhver af parterne kan ophæve kontrakten helt eller delvist med øjeblikkeligt varsel, hvis modparten gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen misligholdelse af kontraktens bestemmelser. Undtaget herfra er misligholdelser, der skyldes ekstraordinære vejrforhold eller andre udefra kommende ekstraordinære begivenheder, som opstår uden entreprenørens skyld, og som han ikke burde have forudset og ikke kan afværge eller afhjælpe (force majeure).

Stk. 2. Hvis entreprenøren, uden at der foreligger force majeure eller forhold omfattet af stk. 1, gør sig skyldig i forhold, der giver grund til at antage, at entreprenøren ikke fremover vil udføre kørslen forsvarligt, eller på anden måde misligholder sine forpligtelser i henhold til kontraktens bestemmelser, herunder de nedenfor i § 32 omtalte modregningstilfælde, kan NT opsiges kontrakten helt eller delvist med fire ugers varsel. Som misligholdelse betragtes bl.a. det forhold, at entreprenøren trods skriftlig advarsel fortsat tilsidesætter aftalemæssige forpligtelser.

Stk. 3. Entreprenøren kan inden to uger efter modtagelsen af en opsigelse efter stk. 2 eller efter § 2, stk. 5, indbringe opsigelsen for den i kapitel 14 nævnte voldgiftsret. Medmindre retten træffer afgørelse om det modsatte, har en sådan indbringelse opsættende virkning.

Stk. 4. Entreprenøren er over for NT ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af kørselsaftalen medmindre denne misligholdelse skyldes vejrforholdene eller andre udefra kommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure).

§ 31. Hvis udbuddet vedrørende det af nærværende aftale omfattede kørsel indbringes for Klagenævnet for Udbud eller for domstolene, og NT's beslutning om at tildele entreprenøren aftalen annulleres, og/eller aftalen eller dele heraf erklæres for "uden virkning", eller NT i øvrigt pålægges at bringe aftalen til ophør, kan aftalen i hele kontraktperioden – helt eller delvist - opsiges skriftligt af NT med et passende varsel alene mod betaling af entreprenørens positive udgifter i anledning af opsigelsen (negativ kontraktinteresse).

Såfremt der i det påbud, der udstedes med det af Klagenævnet for Udbud eller domstolene er indeholdt yderligere betingelser eller krav, er NT berettiget til at videreføre disse betingelser eller krav i opsigelsen over for entreprenøren under forudsætning af, at dette er sagligt begrundet. Entreprenøren skal i så fald efterleve disse.



§ 32. Hvis misligholdelsen ikke er af en sådan karakter, at opsigelse af kontrakten kan komme på tale, men den manglende overholdelse af kørselsaftalens enkelte punkter alligevel er til gene for passagererne eller medvirkende til, at den forudsatte standard for kørslen ikke overholdes, har NT ret til at bringe nedennævnte sanktioner i anvendelse. Undtaget herfra er force majeure situationer.

Stk. 2. NT kan foretage økonomiske sanktioner i forbindelse med kvalitetsbrist konstateret af NT's medarbejdere (eller en anden part, som NT har indgået aftale med) ved kontrol i eller uden for busserne eller i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrist.

I følgende situationer har NT ret til at modregne op til 500 kr. pr. konstateret tilfælde, modregningen fordobles ved gentagne konstateringer af samme fejl:

- Manglende overholdelse af afgang- og korrespondancetider
- Manglende adgang til bus ved endestationsophold
- Manglende NT-informationsmateriale i bussen
- Manglende uniformering
- Manglende tidsforbrug på NT's academy-system
- Chaufføren har ingen brugerprofil på NT's academy-system
- Manglende tablet i bus
- Rengøringsartikler placeret synligt i bussen
- Manglende ajourføring af kørselsmateriel i NT's busdatabase

I følgende situationer har NT ret til at modregne op til 1.000 kr. pr. konstateret tilfælde, modregningen fordobles ved gentagne konstateringer af samme fejl:

- Manglende certificering pr. overskredet måned pr. chauffør
- Overskridelse af chaufførens rygeforbud
- Manglende stoppestedsannoncering
- Manglende infotainmentvisning
- Manglende dokumentation af gennemførte miljøsyn
- Manglende indberetning af data til udarbejdelsen af grønne regnskaber mv.
- Manglende dokumentation for anvendelsen af syntetisk diesel (EN 15940) for kørsel med krav om anvendelse af syntetisk diesel
- Manglende dokumentation for, at bestemmelserne omkring eventuelle vegetabiliske biokomponenter i syntetisk diesel overholdes
- Manglende dokumentation af anvendelsen af certificeret biogas for kørsel med krav om anvendelse af biogas
- Manglende overholdelse af svarfrist (5 dage) ved henvendelser fra NT
- Berettigede klager der kan henføres til chaufførens eller entreprenørens forhold

I følgende situationer har NT ret til at modregne op til 2.000 kr. pr. konstateret tilfælde, modregningen fordobles ved gentagne konstateringer af samme fejl:

- Forkert eller mangelfuld destinationsskiltning



- Manglende billettering
- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr
- Forkert indstilling af billetmaskiner og ur og zonenummer på passagerdisplayet
- Manglende rettidig afgivelse af melding ved driftsuregelmæssigheder
- Manglende udførsel af tur
- Manglende turvalg i Rejekort og SmartVMS
- Manglende modtagelse af data fra bus
- Manglende udfyldelse af egenkontrolrapport
- Manglende dokumentation af årlig hovedrengøring af bus
- Manglende årlig syn af lift
- Anvendelse af bus med lift eller rampe, hvor liften/rampen ikke er funktionsdygtig eller chaufføren ikke kan anvende disse
- Manglende seler i bussen til bespænding af kørestol
- Manglende udfyldelse af egenkontrolrapport
- Manglende indberetning til NT af klage modtaget af entreprenør fra kunde
- Manglende eller mangelfuld bemaling af materiel
- Manglende indberetning til NT vedr. korrespondance med Arbejdstilsynet jf. §8 stk. 6
- Manglende overholdelse af krav til sikkerhedsudstyr
- Manglende indsendelse af uheldsrapport inden 24 timer

NT forbeholder sig ret til at indkalde til mindre mødeaktivitet i forbindelse med udvikling og revidering af bonusmodellen. Kvalitetsstyringssystemet er beskrevet i bilag 4A.

Stk. 3. Ved anvendelse af kontraktbus herunder også reservebus, der ikke opfylder kravene eller som ikke fremgår af busdatabase uden forudgående aftale med NT modregnes 5.000 kr. pr. dag.

Stk. 4. Bussernes rengøring, vedligehold vurderes ud fra en karakterskala fra 1-5, 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.

Stk. 5. Der afregnes ikke for udgåede ture. Undtaget herfra er kørsel, der udgår på grund af vejrforhold eller andre udefrakommende begivenheder, som entreprenøren ikke kan afværge eller afhjælpe, og som har en ekstraordinær karakter (force majeure). Dog hvis hele turen udgår grundet force majeure, trækkes der 100 kr. pr. køreplantime (indeksreguleret). Er turen forsøgt kørt men ikke gennemført, afregnes der for hele turen. Udgået kørsel som følge af arbejds-konflikt, blokader eller lignende afregnes der ikke for. Hvis NT ikke har modtaget data, anses turen for udgået.

Stk. 6. Hvis entreprenøren ikke efterlever kravene til chaufføruddannelsesindsats i bilag 4B, har NT ret til at modregne 500 kr. pr. manglende uddannelsesdag.

Stk. 7. Hvis entreprenøren ikke efterlever kravene i NT's arbejdsklausul i bilag 10 afsnit 1, har NT ret til at modregne 500 kr. pr. påbegyndt arbejdsdag indtil overtrædelsen er bragt til ophør.



Efterleves kravene i afsnit 2 ikke, modregnes entreprenøren 1.000 kr. pr. dag indtil entreprenøren har imødekommet NT's krav.

Stk. 8. Ved overtrædelse af 1. synsdato for busmateriel modregnes 5.000 kr. pr. dag. Gentagne tilfælde betragtes som en væsentlig misligholdelse af kontrakten, der kan resultere i ophævelse af kontrakten, jf. § 30.

Stk. 9. De sanktioner, der er opregnet i de foregående stykker, kan bringes i anvendelse, selv om NT ikke kan sandsynliggøre/dokumentere noget økonomisk tab. Det forhold, at entreprenøren må tåle modregning i henhold til ovenstående stykker, fritager ham ikke fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må han også for samme forhold tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner i henhold til kontrakten kan bringes i anvendelse.

Stk. 10. De nævnte beløb i stk. 2-9 er i 2009-priser og justeres årligt med nettoprisindekset.

Stk. 11. Entreprenøren er forpligtet til at refundere udgifter til alternativ transport for kunder, der har krav på refusion i henhold til NT's rejsebestemmelser eller anvendt praksis hos NT på grund af manglende eller forsinket transport, hvis forholdet skyldes fejl hos entreprenøren eller dennes personale.

14. Bonus

§ 33. NT har afsat en pulje svarende til 1 % af kontraktbetalingen for B-kontraktkørsel til udbetaling af bonus for god kvalitet. Kriterierne for udbetaling af bonus er fastlagt i en bonusmodel, der er udarbejdet i samarbejde med entreprenørerne, jf. bilag 4A. Bonusbetalingen lægges oven i betalingen efter § 17.

15. Russiske aktører

§ 34. Entreprenøren har i forbindelse med tilbuddet fremsendt en tro- og loveerklæring vedrørende russisk involvering. Så længe EU's sanktioner mod Rusland er gældende, skal betingelserne 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.

16. Voldgift

§ 35. 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.

Stk. 2. Voldgiftsretten består af tre medlemmer. Formanden udpeges, på begæring af en af parterne, af præsidenten for Vestre Landsret. Hver af parterne udpeger en voldgiftsmand.



Stk. 3. Voldgiftsmændene skal udpeges og anmeldes til formanden senest 14 dage efter, at denne er udpeget. Foreligger en sådan anmeldelse ikke, vælger formanden voldgiftsmanden.

Stk. 4. 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.

Stk. 5. Voldgiftsretten kan på en 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.



17. Underskrifter

Denne kontrakt er udfærdiget og underskrevet elektronisk af begge parter.



Bilag 1 – Køreplansamarbejdet

For at sikre de bedst mulige køreplaner udarbejder NT disse i dialog med entreprenørerne og chaufførernes repræsentanter.

NT indkalder bemærkninger og ændringsforslag til køreplanerne hos entreprenørerne (chaufførerne) i forbindelse med den årlige køreplanproces. Disse forslag indgår - sammen med de øvrige forslag, som NT modtager – i køreplanarbejdet, hvor alle forslag vurderes.

Efterfølgende fremsender NT forslag til ændringer på køreplanerne for de enkelte ruter i høring til bl.a. entreprenørerne (chaufførerne).

Det er entreprenørens ansvar, at forslag og bemærkninger fra chaufførerne videresendes til NT, samt at høringsmateriale mv. fra NT videresendes til chaufførerne.

Desuden foregår dialogen omkring udarbejdelse af køreplaner i NT's udvalg og arbejdsgrupper, således at det sikres, at køreplanerne kan gennemføres hensigtsmæssigt.

Foruden den årlige køreplanproces kan der opstå behov for at drøfte ændringer eller specifikke behov mellem NT og entreprenøren. Entreprenøren og dennes linjerepræsentant er forpligtet til at deltage i sådanne drøftelser.



Bilag 2 – Opsætning af køreplantavler

For nedenstående pakker/ruter skal alle tavler skiftes mellem to hverdage før og to hverdage efter et køreplansskifte. Der skiftes normalt køreplaner en gang om året. På ruter med sommerkøreplan kan det desuden være nødvendigt at skifte køreplantavler før og efter sommerferien.

Pakke	Rutenr.	Ruteforløbet
274	274	Dronninglund – Agersted – Præstbro – Ørtoft – Sæby
274	275	Dronninglund – Agersted – Præstbro – Voerså – Sæby



Bilag 3 – Opgørelse og regulering af køreplantid

1. Opgørelse af køreplantid

Ved køreplantid forstås den køretid, der indgår i de køreplaner, NT fastlægger. Pauser medregnes ikke, heller ikke de pauser, der fremgår af køreplanen. Tomkørsel medregnes kun i det omfang, det fremkommer i nedenstående beregningsmodel, eller hvis der træffes aftale herom, jf. nedenfor under pkt. 2. Køreplantiden opgøres i køreplantimer.

Køreplantiden for en køreplanperiode opgøres ved at opgøre den daglige køreplantid for hvert vognløb og for dage med forskellig køreplan. Den daglige køreplantid ganges med antallet af dage af den pågældende type.

Afregningen sker på grundlag af den månedlige køreplantid, der opgøres tilsvarende som ovenfor beskrevet, men med det dagantal, der er i måneden. Den beregnede månedlige køreplantid justeres for ekstrakørsel og ikke-udført kørsel ud fra de afvigelser, entreprenøren har indberettet.

2. Tomkørsel

Entreprenøren afgør selv, hvor busserne skal være stationeret. Der er i afregningsvognløbene fastsat et beregningsmæssigt stationeringssted, der benyttes til at opgøre tomkørslen, i forbindelse med beregningen af køreplantiden.

I køreplantiden indregnes kun følgende tomkørsler: Tomkørsel fra det forudsatte stationeringssted til første turs startdestination og fra sidste turs slutdestination til stationeringsstedet, samt fra en turs slutdestination til næste turs startdestination. Andre former for tomkørsel medregnes ikke. Der medregnes f.eks. ikke tomkørsler, der er begrundet i chaufførvagter, kørsel til og fra rengørings- eller værkstedsfaciliteter eller i forbindelse med brug af bussen til andre kørselsformål.

Hvis en køreplanændring medfører, at der, iflg. ovenstående beregningsmodel, skal betales for mere tomkørsel, end forudsat i udbudsmaterialet, optages der forhandling om i hvilket omfang tomkørsel skal medregnes som køreplantid, eller om busstationeringen skal ændres.

NT kan, hvis entreprenøren vælger et andet busstationeringssted end det i afregningsvognløbene forudsatte, pålægge entreprenøren at ændre tomkørsel, der er et resultat heraf, til køreplanlagt kørsel, mod at det ekstra tidsforbrug ved ændringen indregnes som køreplantid.

Opgørelse af tid til tomkørsel foretages i hele minutter efter almindelig afrunding. Der regnes med en hastighed på 60 km/t.

3. Indberetning af afvigelser i forhold til afregningsvognløb

Som udgangspunkt bliver entreprenøren automatisk afregnet ifølge de afregningsvognløb som udsendes ca. 3 måneder før opstart af et køreplanår, og som evt. kan reguleres i løbet af året ved nødvendige ændringer.



Hvis det reelle kørselsomfang afviger fra afregningsvognløb pga. driftssvigt eller aftalte aflysninger eller aftalt ekstrakørsel, skal entreprenøren indberette denne kørsel månedligt til NT, se bilag 5.



Bilag 4A – Kvalitetsstyring, bonus, arbejdsmiljø, miljøforhold mv.

1. Kvalitetsstyring af NT's kørsel

Kvalitetsstyringen er et redskab til at sikre, at kunderne får et servicetilbud, som de er tilfredse med, og at dette servicetilbud udvikles i takt med kundernes ønsker. Kvalitetsstyringen anvendes også til at sikre, at entreprenørerne overholder de kvalitetskrav, der er specificeret i kontrakten.

NT ønsker at honorere leveret kvalitet ud over minimumskravene og har til dette formål afsat en pulje svarende til 1 % af kontraktbetalingen for kørslen.

De løbende justeringer af kriterierne for udbetaling af bonus fastlægges i samarbejde med entreprenørerne.

Bonus opnås, hvis entreprenøren leverer god kvalitet. NT kan omvendt, hvis entreprenøren ikke lever op til den kvalitet, der som minimum må forventes ud fra kontraktens krav, foretage modregning i betalingen, jf. § 32 stk. 1-9.

2. Incitamentsaftale

2.1 Kunder

NT ønsker at honorere leveret kvalitet ud over minimumskravene og har til dette formål afsat en pulje svarende til 1 % af kontraktbetalingen for kørslen. Bonuspuljen ligger oven i kontraktbetalingen og reguleres parallelt med kontraktbetalingen. Den præcise størrelse af bonuspuljen lægges endelig fast for året, når det endelige afregningsgrundlag foreligger.

Bonuspuljen fordeles mellem entreprenørerne på rute- eller kvalitetsenhedsniveau efter køreplan-timer beregnet efter afregningsgrundlaget. Der udbetales ikke mere bonus, end der er i bonuspuljen.

Incitamentsmodellen er opbygget omkring to fokusområder, hvor der til hvert område afsættes en andel af bonuspuljen:

<i>Fokusområder</i>	<i>Andel af bonuspuljen</i>
Kundetilfredshed	60%
Brændstof	40%

Kundetilfredshed og et godt miljø er vigtige parameter for NT. For at sikre chaufførmotivationen, da de er ambassadører for NT i deres møder vores kunder både børn og voksne henstiller NT til, at bonussen også kommer chaufførerne til gode.

Kundetilfredshed

Kundetilfredsheden vil blive målt via en årlig eller to halvårige kundeundersøgelser. Undersøgelserne vil blive gennemført af et uafhængigt analysebureau. Et vægtet gennemsnit for kundernes tilfredshed beregnes på baggrund af disse resultater på rute- eller kvalitetsenhedsniveau.

Servicescoren (kundetilfredshedsscoren) beregnes som ét gennemsnitstal af spørgsmålene nedenfor, som entreprenør og chauffør har helt eller delvist indflydelse på.

Spørgsmål	Vægtning
Bussens overholdelse af køreplanen	2
Chaufførens kørsel	2
Chaufførens kundeservice og fremtræden	2
Bussens indvendige vedligeholdelse	1
Bussens indvendige rengøring	1
Tryghed i bussen	2

Tilfredsheden måles på en skala fra 0 til 10, hvor 10 er udtryk for "Meget tilfreds" og 0 er udtryk for "Meget utilfreds".

For at opnå bonus skal entreprenøren opnå en bedre samlet kundetilfredshed som er større end gennemsnittet – 0,3, jf. nedenstående skala. Bonussen vil være stigende i takt med at den opnåede kundetilfredshed/servicescore stiger. Skalaerne ser således ud:

Service-score	-0,30	-0,20	-0,10	Gens.	+0,1	+0,2	+0,3	+0,4	+0,5	+0,6
Andel af pulje	0%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%

Bonusudbetalingen vil blive opgjort med udgangspunkt i det pågældende bonusårs gennemsnitlige servicescore. Den gennemsnitlige servicescore vil blive beregnet ud fra gennemsnittet af alle B ruter. De kvalitetsenheder, der opnår en servicescore som er lig den gennemsnitlige servicescore, vil få udbetalt 40% af bonuspuljen. For kvalitetsenheder hhv. over eller under gennemsnittet se ovenstående skalaer. Der kan ikke udbetales mere end 100% af bonuspuljen.

I det tilfælde den gennemsnitlige servicescore er 9,4 og derover fastfrysers gennemsnittet på 9,4. Omvendt hvis den gennemsnitlige servicescore er 7,8 og derunder fastfrysers gennemsnittet på 7,8.

Under B-kontrakter er der i høj grad tale om en transporttype, hvor de samme børn dagligt, hele året rundt, transporteres til og fra skole. Derfor vil kundeundersøgelsen primært foregå via interview med forældre og skoler eventuelt suppleret med interviews ude på ruten.

2.2. Brændstof

Der er afsat 40% af den samlede bonuspulje til brændstofbonus. Fokus ligger på besparelsen af brændstof. Jo mindre brændstofforbrug jo mere bonus.

Udgangspunktet for beregning af brændstofbonus er det indberettede brændstofforbrug sammenholdt med køreplantimerne for den pågældende kørsel.

Bonus ved mindsket brændstofforbrug			
Forbrug/kplt	Bonus	Forbrug/kplt	Bonus
13,1 L/kplt	0 kr/kplt	12,2 L/kplt	3 kr/kplt
13,0 L/kplt	1,0 kr/kplt	12,0 L/kplt	3,5 kr/kplt
12,8 L/kplt	1,5 kr/kplt	11,8 L/kplt	4 kr/kplt
12,6 L/kplt	2 kr/kplt	11,6 L/kplt	4,5 kr/kplt
12,4 L/kplt	2,5 kr/kplt	11,4 L/kplt	5,0 kr/kplt

Der vil blive udarbejdet statusrapporter med en opgørelse over bonus for brændstofforbrug. Entreprenørerne er forpligtet til at oplyse deres brændstofforbrug, og NT kan forlange, at opgørelsen påtegnes af en revisor.

Ovenstående model er alene vejledende. Skulle det vise sig efter det første år, at modellen ikke har det korrekte nulpunkt, vil dette blive revideret ud fra indkomne data.

2.3 Bod og evt. ubrugte bonusmidler

I henhold til kontrakten kan der opkræves bod, hvis en række minimumsværdier for kvalitet mv. ikke overholdes. Evt. bod lægges oven i bonuspuljen for øvrig B-kontraktkørsel og indgår således i det samlede beløb, der kan fordeles.

Overløbet (bod og ubrugte bonusmidler) bliver fordelt med 50% til pulje til serviceforbedrende tiltag og 50% til enheder som har opnået kundetilfredshedsbonus. Puljen til serviceforbedrende tiltag, som omfatter den andel af bonus, som ikke bliver udbetalt, kan anvendes til fælles formål og/eller individuelle tiltag på de enkelte ruter/kvalitetsenheder.

2.4 Bonusår, rapportering og aftaleperiode

Bonusåret følger kalenderåret. Det første bonusår i kontraktperioden, vil dog få en varighed på omkring 1,5 år og det sidste bonusår en varighed af 0,5 år. Det første bonusår vil derfor løbe fra kørselsstart i august 2024 til 31. december 2024. Det næstfølgende bonusår vil løbe fra 1. januar 2025 til 31. december 2025.

Der vil blive udarbejdet en løbende status, som entreprenørerne har adgang til, og hvoraf det fremgår, hvor stor en del af bonuspuljen, entreprenørerne kan forvente at få udbetalt efter et bonusår afsluttes. En endelig bonusopgørelse vil foreligge i 1. halvår efter afslutning af et bonusår.

Incitamentsaftalen kan ændres i det omfang parterne – dvs. entreprenørerne og NT - er enige om det.

Kundemålinger

NT gennemfører kundeundersøgelser (interviews) til brug for bonusmodellen og for at få oplysning om kundernes oplevelse af busrejsen i øvrigt.



Entreprenøren og dennes chauffører skal medvirke ved undersøgelsesernes gennemførelse. Bistand sker inden for den ramme, der er nævnt i § 10 uden ekstra kontraktbetaling.

I tilknytning til kundemålingerne kan NT gennemføre en måling af, hvordan entreprenørens ansatte oplever tilbuddet til passagererne. Entreprenøren forpligter sig til at medvirke ved undersøgelsens gennemførelse mv. Denne type undersøgelse vil finde sted højst én gang årligt.

3. Kvalitetsstyring

3.1 Egenkontrol

NT's kvalitetskontrol består blandt andet af kontroller i busserne. Entreprenørerne skal sikre, at kvaliteten til enhver tid er i overensstemmelse med kontraktens krav, så kunderne får så positiv en oplevelse som muligt, når de benytter busserne. Entreprenøren skal dagligt, typisk morgen og eftermiddag, gennemføre egenkontrol i busserne af kundevedte og driftscentrale systemer, herunder skal entreprenøren dokumentere observationerne. Som eksempler skal det kontrolleres, om det er muligt at pålogge NT-software, i dag SmartVMS, og rejsekortudstyr, om alle rejsekortlæsere og printer er funktionsdygtige, og om infotainmentskærme og stoppestedsannoncering fungerer efter hensigten.

Ved observerede fejlfunktioner, skal NT-ejet udstyr fejlmeldes efter anvisningerne for det pågældende udstyr. NT skal have adgang til egenkontrol-rapporterne på forlangende, og kan gennemføre stikprøver for at verificere rapporterne.

Der lægges også vægt på, at entreprenøren har procedurer og opfølgningssystemer for vedligeholdelse, rengøring samt sikring af, at materiellet til stadighed er i vedligeholdet og rengjort stand i hele kontraktperioden.

Den konkrete praksis vedr. egenkontrol, herunder rapporteringsform aftales nærmere mellem NT og entreprenøren.

3.2.Observationer foretaget af NT's kontrollører

NT's kontrollører foretager i forbindelse med udførelsen af billetkontrol i busserne og i forbindelse med andre arbejdsopgaver i marken observation af kvaliteten på en række af de punkter, der indgår i bonusmodellen.

Entreprenøren er forpligtet til at arbejde for, at der opnås et positivt samarbejde mellem NT's kontrollører og chauffører og andet personale hos entreprenøren.

3.3.Regularitetsmålinger

Entreprenøren installerer tabletPC i busser til B-kontraktkørsel, hvorpå NT leveret software, i dag App'en SmartVMS, skal afvikles. Måling af regulariteten foregår ved hjælp af central opsamling af data fra dette udstyr.



Målingerne kan efter behov udføres ved, at NT's kontrollører noterer, hvornår busserne ankommer og afgår fra centrale checkpunkter, f.eks. busterminaler. Kontrollørerne noterer også, hvornår bussen kører til perron og åbner dørene for passagererne på busterminaler og endestationer. Målingerne foregår spredt over hele driftsdøgnet og hele året.

3.3 Indberetning om driftens udførelse

Entreprenøren har ansvaret for, at de kvalitetskrav, der er specificeret i kontrakten, overholdes i forbindelse med den daglige drift.

Entreprenøren skal umiddelbart underrette NT om alle driftsuregelmæssigheder, forsinkelser o. lign., som har betydning for NT's besvarelse af forespørgsler fra kunder og pressen. Indberetningen sker via NT's driftsmeldesystem. Endvidere skal NT underrettes om alle større driftsuheld med alvorlig personskade og alle større driftsuheld uden personskade, hvor entreprenøren vurderer, at det kan betydning for NT's besvarelse af forespørgsler fra kunder og pressen. Entreprenøren skal indsende en uheldsrapport til NT indenfor 24 timer ved uheld med person- eller materielskade.

Ved indstilling henholdsvis genoptagelse af kørsel, bortfald af ture, forsinkelser over 15 min, betydende korrespondancesvigt o. lign. skal der ske indberetning via driftsmeldesystemet, senest 10 min efter hændelsen har fundet sted, jf. § 6, stk. 3.

3.4 Kunde henvendelser

Skriftlige kunde henvendelser til NT vedr. entreprenøren eller dennes medarbejdere besvares af NT. Henvendelse direkte til entreprenøren besvares af entreprenøren, og NT underrettes ved fremsendelse af kopi af henvendelsen og entreprenørens svar. Henvendelser direkte til entreprenøren af generel eller principiel karakter fremsendes til NT til besvarelse.

3.5 Opfølgning på kvalitetsbrist

Konkrete kvalitetsbrist skal afhjælpes hurtigst muligt. Hvis det er kvalitetsbrist, entreprenøren selv først registrerer, skal NT orienteres om, hvordan bristen er afhjulpet. Hvis det er en kvalitetsbrist, der påpeges af NT, skal entreprenøren udarbejde et forslag til afhjælpning af bristen. Hvis der er enighed om forslaget er entreprenøren forpligtet til at føre forslaget ud i livet jf. kontrakten § 8, stk. 3.

3.6 Kvalitetsudmeldinger

Resultaterne af kundemålinger og de øvrige kvalitetsmålinger følges løbende i samarbejde mellem entreprenøren og NT. Som udgangspunkt forventer NT årlige opfølgninger, og dette aftales nærmere med entreprenøren. Resultaterne vil desuden blive brugt til løbende kvalitetsudvikling, og i informationen af kunderne og den øvrige omverden samt i NT's markedsføring.

4. Arbejdsmiljø

Entreprenøren er jf. § 8, stk. 6, forpligtet til at fremsende kopi af alt materiale og korrespondance, der udveksles med Arbejdstilsynet hurtigst muligt efter det er modtaget eller afsendt.

5. 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 bus giver oplysning om kørte kilometer, brændstof-forbrug og andre nøgletal, der kræves for at kunne foretage en beregning af miljøbelastningen. Rapporteringsformen vil blive fastlagt i samarbejde med entreprenørerne.



Bilag 4B Krav til chaufføruddannelse, brugen af academy-system og uddannelsesansvarlige/mentorer

Generelt forventer NT, at alle chauffører, der kører for NT, besidder den viden og de kompetencer, der er nødvendige for at kunne udføre buskørsel i den kollektive trafik i Nordjylland – herunder, at chaufføren kan udføre en ekstraordinær og imødekommende service over for vores fælles kunder.

1. 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:

- NT's takster og takstsystem, kort- og billettyper samt billetteringsudstyr (rejsekort-udstyr)
- NT's rejsebestemmelser, rejsegaranti og produkter i al almindelighed
- NT's system for indberetning af driftsforstyrrelser
- Den/de ruter, der udføres kørsel på - samt et rimeligt kendskab til det lokale trafik- og bynet i det udbudte område samt korresponderende ruter
- Miljøvenlig, tryk og sikker kørsel

NT udarbejder løbende vejledningsmateriale om zoner, kort- og billettyper, rejsebestemmelser mv., og det forventes, at disse er tilgængelige for og kendt af alle chauffører. Det forventes også, at alle chauffører løbende holder sig opdateret om, hvad der sker i NT gennem de medier, som NT stiller til rådighed for chaufførerne.

Almene kompetencer:

NT forventer, at chaufføren:

- kan læse og tale dansk
- kan forstå og forklare sig på dansk
- besidder de grundlæggende regnekundskaber
- besidder de grundlæggende IT-kundskaber
- kan begå sig på engelsk

Personlige (service)kompetencer:

Ved chaufførens personlige (service)kompetencer forstås evnen til at yde en korrekt og imødekommende kundeservice. NT forventer, at chaufføren:

- fremstår velsoigneret, præsenteret og er iført uniform
- forstår at sætte sig i kundens sted og give kunden den rette service
- forstår at afværge og/eller nedtrappe en konflikt

Generelt gælder det for chaufførens kompetencer, at de konkrete krav til de faglige, almene og personlige kompetencer løbende fastlægges i et samarbejde mellem NT, entreprenørerne, chaufførerne og de enkelte uddannelsessteder.



Entreprenøren er forpligtet til, at samtlige chauffører, der udfører buskørsel for NT, løbende gennemfører og består relevante uddannelsesforløb svarende til 2 uddannelsesdage pr. år pr. chauffør beregnet som et gennemsnit over en periode på 5 år.

Det er ligeledes entreprenørens ansvar at sørge for, at egne chauffører er NT-certificeret og løbende anvender NT's academy-system.

Disse krav er beskrevet nærmere nedenfor.

2. Krav om certificering og recertificering

Formålet med en NT-certificering er at sætte fokus på de kompetence- og servicekrav, som NT stiller til chaufførjobbet – jf. kompetenceprofil ovenfor. Certificeringen består af en teoretisk, elektronisk prøve fra en spørgsmålsbank. Prøven er udarbejdet af NT med baggrund i de krav, der stilles.

2.1 Krav om NT-certificering

NT stiller følgende krav ift. certificering:

- Chauffører, der ikke er certificeret, skal senest 12 måneder efter kontraktstart certificeres.
- Chauffører, der ansættes i kontraktperioden, skal senest 6 mdr. efter ansættelsen certificeres.
- Certificerede chauffører skal recertificeres inden der er gået 2,5 år.

Praktikken omkring certificeringen:

Al certificering foregår via et elektronisk academy-system, som NT stiller til rådighed. Certificeringen kan foregå som afslutningen på et uddannelsesforløb eller ved nærmere aftale med et uddannelsessted. Det tilstræbes, at certificeringen er en del af en AMU-uddannelse, således der kan søges statslig VEU-godtgørelse som kompensation for lønomkostninger.

Prøven skal gennemføres ved personligt fremmøde på et uddannelsessted, som udbyder og sikrer overvågning og kontrol med certificeringen.

Hvis prøven ikke består, skal prøven tages om. Det kan ske max. 2 gange og skal ske indenfor 2 måneder. Hvis chaufføren ikke har bestået prøven efter 3 forsøg, skal der laves en aftale med NT omkring det videre forløb med chaufføren.

2.2 Krav til nye chauffører (grunduddannelse og service)

Nye chauffører i NT's område skal:

- enten *inden* opstart have gennemført en 8 ugers NT servicegrunduddannelse
- eller have en 6 ugers grunduddannelse (kørekort) suppleret med en NT målrettet serviceuddannelse. Serviceuddannelsen skal være gennemført senest 6 måneder efter ansættelse.

2.3 Krav til ansatte chauffører (certificering og løbende efteruddannelse)

Chauffører, som har kørt buskørsel i mere end 1 år, må ikke have en certificering, der er mere end 2,5 år gammel. Recertificeringen skal ske, inden der er gået 2,5 år og sker ved at bestå NT's



certificeringsprøve. Det anbefales, at chaufføren forud for prøven kompetenceafklares og gennemfører en NT serviceeftersuddannelse, som opkvalificerer deres kompetencer og viden – jf. kompetenceprofilen for en NT chauffør. For at sikre løbende kompetenceudvikling er der krav om 2 uddannelsesdage pr. år pr. chauffør over en periode på 5 år. Disse uddannelsesdage kan søges afholdt i AMU-regi, således der kan søges om VEU-godtgørelsen til kompensation for lønomkostninger.

Godkendte uddannelsesforløb

Følgende uddannelser kan helt eller delvist indgå i NT's krav om 2 uddannelsesdage pr. år pr. chauffør over en periode på 5 år:

Erhvervsuddannelser

Rutebuschaufføruddannelsen (trin 1), erhvervsuddannelsen med svendebrev (trin 2) samt disponent-/lederuddannelsen (trin 3) kan alle indgå i NT's krav om uddannelsesdage.

Lovpligtig efteruddannelse

Ved EU-lov er det besluttet, at alle chauffører hvert 5. år skal gennemføre et 5 dages efteruddannelseskursus, hvoraf de 2 dage indeholder et obligatorisk indhold, mens de sidste dage hhv. er 2 brancherettede dage og 1 selvvalgt dag fra en liste over godkendte kurser. Virksomheden har mulighed for at vælge en "færdig pakke" på 5 dage.

Den obligatoriske del (2 dage) af den lovpligtige efteruddannelse kan ikke indgå i NT's krav om uddannelsesdage. Den brancherettede del (skal vedrøre personbefordring) og den selvvalgte del på tilsammen 3 dage kan indgå i NT's krav om uddannelsesdage fx ifm. recertificeringen (hvert 2,5 år).

Eventuel øvrig lovpligtig efteruddannelse kan ikke indgå i NT's krav om uddannelsesdage.

2.6 Krav om brug af NT's academy-system

NT's academy-system har til formål at styrke chaufførernes kompetencer samt den interne kommunikation mellem NT, entreprenører og chauffører. Systemet er webbaseret og fungerer som en faglig og social platform for entreprenørens chauffører. Systemet er et informations- og læringsmedie, der samler al nyttig viden om NT's bustrafik. Chaufføren kan teste sin viden, tilegne sig ny læring, være opdateret og komme i dialog med andre chauffører og NT omkring faglige spørgsmål.

Det er entreprenørens pligt at sørge for, at egne chauffører i gennemsnit bruger mindst 20 minutter pr. uge (eksklusive ferie, sygdom) til nyhedslæsning, ajourføring af ny viden og test.

NT stiller systemet til rådighed og er ansvarlig for udvikling og opdatering af al faglig viden og indhold på portalen – ligesom NT vil sørge for, at undervisning i brugen af portalen er en integreret del af uddannelsesforløbene, når der er behov herfor.

Entreprenøren er på academy-systemet ansvarlig for:



- Brugeradministrationen – dvs. at alle chauffører er oprettet som brugere, at de har en opdateret brugerprofil og sørge for vedligeholdelse af chaufførens oplysninger – herunder sletning, deaktivering og/eller flytning til andre entreprenører.
- At sikre, at chaufførerne har elektronisk adgang til NT's academy-system - fx via PC-, tablet- eller smartphone
- Løbende at følge op på egne chaufførs anvendelsesomgang og aktivitetsniveau på academy-systemet
- Ugentligt at svare på spørgsmål fra egne chauffører på academy-systemet – og sikre, at egne brugere overholder god takt og tone på systemet
- At yde support til egne chauffører
- At egne chauffører gennemfører og består de af NT's ønskede certificeringer hvert 2,5 år
- Ved efterspørgsel fra NT at dokumentere – fx via udskrifter fra systemet - ovenfor nævnte krav.

3. Mentor(er) på academy-systemet

Entreprenøren skal udpege en eller flere personer, som kan varetage opgaven som mentor på academy-systemet. Mentoren får rettigheder og adgang til egne brugers profiler ift. at kunne redigere og vedligeholde. Mentor kan også trække rapporter over egne brugers aktivitetsniveau.

Mentor skal i gennemsnit bruge mindst 20 minutter pr. uge (eksklusive ferie, sygdom) til nyheds-læsning, ajourføring af ny viden, vedligeholdelse og administration af egne brugere samt være med til at sikre besvare spørgsmål og sikre god takt og tone på systemet.

Mentor skal herudover holde sig ajourført med nye funktioner på systemet ved at deltage i årlige intro- og erfamøder vedr. academy-systemet, arrangeret af NT.

4. Kontaktperson vedr. uddannelse

NT kræver, at entreprenøren oplyser en kontaktperson, der er NT's kontaktperson i alle spørgsmål vedr. chaufføruddannelse og kompetenceudvikling. Kontaktpersonen forventes at deltage i kvartalsvise dialogmøder vedr. bl.a. tilrettelæggelse og koordinering af kursustilbud og forløb.

5. Krav til materialer

NT udarbejder vejledninger og manualer som hjælp i chaufførens daglige arbejde. Det er entreprenørens ansvar at sørge for, at egne chauffører har kendskab til og kan anvende nedenstående materialer:

- NT's Chaufførvejledning
- NT's Zone-/afstandsbog
- Relevant rejsekortmanuel(er)
- Køreplanmateriale

Alt relevant materiale er tilgængeligt for chaufføren i en elektronisk udgave på NT's academy-system. Der henvises også til NT chaufførapp.



6. Dokumentation via egenkontrol

Entreprenøren forpligtes til at dokumentere via egenkontrol, at de lever op til ovenstående krav både i forhold til uddannelse og academy-systemet. Entreprenøren skal selv løbende trække rapporter fra academy-systemet og sikre, at egne chauffører og mentorer opfylder ovenstående krav. Dokumentationen skal ved forespørgsel fremsendes til NT.

7. Betaling

Entreprenøren skal afholde alle udgifter ifm. deltagelse på uddannelsesforløb, tidsforbrug til certificering (hvert 2,5 år) og aktivitet på NT's academy-system. Det tilstræbes, at uddannelse foregår således, der kan søges om VEU-godtgørelse til kompensation for lønomkostninger.

8. Dispensation

Der vil kunne dispenseres fra kravene (fx ved akut mangel på chauffører eller manglende kursus-udbud) under forudsætning af, at det manglende uddannelsesniveau og øvrige krav opfyldes så hurtigt som muligt. Der skal i sådanne tilfælde anmodes herom skriftligt til NT.



Bilag 5 - Kørselsindberetning

Kørselsindberetning

Entreprenør:
Kørselsindberetning for _____ måned 20

Udført kørsel:	Ja	Nej
Kørsel iht. kontrakt - sæt X		
Ekstrakørsel - skema vedlagt - sæt X		
Ikke udførte ture - skema vedlagt - sæt X		

Indtægter:	Beløb	I alt
Afregning af:		Kr.
Moms	—	
Afregning af:		Kr.
Moms	—	
Afregning af:		Kr.
Andet		Kr.
I alt		Kr.

Refusion af fejlbilletter	Kr.
---------------------------	-----

Andet	Kr.
-------	-----

Dato / 20

Underskrift _____

Indsendes til NT senest den 7. hverdag i måneden.

Månedlig registrering af faste dublinger

Månedlig registrering af spontane dublinger

Månedlig registrering af ikke-udførte ture

Side 38 af 66

Bilag 6 – Rejsekort og andet IT-udstyr

1. IT-systemer/-udstyr i busser, der udfører B-kontraktkørsel

NT har ret til at installere billetteringsudstyr, computer, net-udstyr, positioneringsudstyr, dataopsamlingsudstyr, informationsskilte samt informations- og reklameskærme i entreprenørernes busser. Følgende IT-systemer/-udstyr og lignende kan være installeret i busserne:

- Rejsekortudstyr (billetteringsudstyr)
- TabletPC med realtids- og korrespondancesystemet, SmartVMS
- Udvendige destinationsskilte
- Højttalersystem
- Automatisk stoppestedsannoncering
- Passagerdisplay - LED/diode display (minimum visende stop)
- Infotainmentsystem til passagerinformation
- Automatisk passagertælling

NT har endvidere i kontraktperioden ret til at supplere med andet IT-udstyr.

Hvis andet ikke er anført i udbudsvilkårene, skal busser, der udfører B-kontrakt kørsel, udstyres med følgende:

- Rejsekort-udstyr, jf. pkt. 5.4.1. Enkelte B kontrakter kan dog blive udstyret med "det store udstyr". Vilkår for dette udstyr, kan læses afsnit 5.4.2.
- TabletPC med realtids- og korrespondancesystemet, SmartVMS. Vilkår for dette udstyr kan læses i afsnit 4.1.

Rejsekortsystemet leveres og betales af NT. Omkostninger til installation af rejsekortudstyr inkl. kommissionering afholdes af entreprenøren.

Entreprenøren leverer, betaler og installerer TabletPC til realtids- og korrespondancesystemet, mens NT leverer den SmartVMS APP, der skal installeres på TabletPC. SmartVMS er det gældende system ved kontraktstart og kan blive ændret i kontraktperioden.

Den daglige service af udstyret varetages af entreprenøren. Såfremt entreprenøren indsætter en bus, som ikke indgår i den aftalte busudskiftningsplan, afholder entreprenøren selv udgiften til afmontering, kabling, installation og test af NT-ejet udstyr. Entreprenøren afholder ligeledes udgifterne til flytning af NT-ejet udstyr ved busudskiftninger, som indgår i den aftalte busudskiftningsplan. Afmontering, kabling, installation og test af NT-ejet udstyr skal foretages af NT eller en leverandør/servicepartner, som er godkendt af NT. Entreprenøren skal varsle ønsker om busudskiftning, senest 14 dage før flytning ønskes foretaget.

Ønsker entreprenøren at flytte IT-udstyr og/eller kommunikationslinjer hos entreprenøren, gælder samme vilkår som for flytning af IT-udstyr i busser. For rejsekort WLAN gælder det, at denne flytning skal varsles minimum 14 uger før den ønskede flytning.

Medmindre andet er aftalt, eller er krævet indeholdt i tilbudsprisen, afholder NT omkostninger til vedligehold/reparation af NT-ejet systemer/udstyr. Udgifter til skader efter brand, tyveri, fysiske skader, fejlagtig betjening og hærværk betales af entreprenøren.

Daglig drift og service af systemer/udstyr i busserne varetages og betales af entreprenøren. Reservedele til NT-ejet udstyr leveres og betales af NT.

Chaufførernes personlige billetteringsudstyr (f.eks. møntveksler og taske) anskaffes og betales af entreprenøren. Installation af møntbord er ligeledes entreprenørens ansvar.

Udstyr, der er stillet til rådighed af NT, tilbageleveres ved kontraktens udløb i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage.

2. Præinstallation i bussen og på garageanlæg

2.1 IT-skab

Alt IT-udstyr skal, hvor det er relevant og så vidt det er muligt, placeres i et IT-skab i bussen. Undtaget herfra er chaufførterminal, kortlæsere og printer til rejsekortet, passagertælleudstyr samt passagerdisplay. Der skal aftales med NT, hvis entreprenøret IT-udstyr også skal placeres i IT-skabet.

IT-skabets placering bestemmes af NT. Ved placering andre steder end hidtidig placering (forrest i stolerække bag chaufførplads) skal dette godkendes af NT før installation under hensyntagen til angivne krav for IT-skab.

IT-skabet, inkl. trækrør, skal leveres og monteres af entreprenøren fra kontraktstart. Følgende krav skal i givet fald opfyldes:

- Være forsynet med et 19" rack med monteringsskiner i hver side, både for og bag, i hele højden (NT leverer hylder).
- Indvendige dimensioner skal være 25 x 50 cm (højde x dybde). Dybden skal være 50 cm. Krav til kabler og fremføring af el-forsyning og elektriske signaler fra bussen gælder for begge skabe.
- Placeres tættest muligt, og ikke over fem meter fra chaufførpladsen.
- Placeres, så det ikke er til gene for passagerer eller entreprenørens vedligehold af bussen.
- Skabets låge skal selv kunne holde sig åben, når udstyret i skabet skal installeres og efterfølgende betjenes.
- Skal være aflåseligt. Entreprenøren skal inden installationen påbegyndes udlevere 5 eksemplarer af nøgler til NT. NT forbeholder sig ret til at viderelevere nøgler til NT's servicepartnere.
- Bagvæg skal være forsynet med to huller (Ø 80 mm) til ventilation. Øverste hul forsynes med støjsvag termostatstyret (start ved 30°C) blæser (blæser ud, min luftskifte 30 m³/time). Er bussen udstyret med klimaanlæg, skal IT-skabet være forbundet med dette gennem et tredje hul (Ø 50 mm) øverst i skabet.

- Trækrør (Ø 50mm) til kabler til antenner på bustag. Øvrige dimensioner på trækrør til skabet fremgår af figuren i efterfølgende afsnit om kabelveje.
- Klemmerække med fremføring og tydelig afmærkning af plus, stel og alle elektroniske signaler, jf. afsnit herom, monteres øverst på IT-skabets bagvæg så langt fremme som muligt og skal være afskærmet og kortslutningssikret.
- Strøm til klemrække skal tages fra de to el-forsyningskabler, der er i IT skab via sikringsboks.
- Der skal i IT-skab være en dokumentation over forbindelserne på/til klemrækken. Det påhviler entreprenøren at dokumentere og vedligeholde oplysning om pin – anvisning, sikringsvalg og tilladt forbrug på de enkelte pins, NT skal anvende til tilslutning af udstyr. Opmærkning af samtlige signaler og komplet dokumentation herfor skal være på plads og udleveres til NT senest 14 dage før kontraktstart.
- Højttalere skal være forbundet til IT-skab og forstærkeren skal være monteret via klemrække 1-4.

Der skal være plads til fem antenner på bussens tag. Busser skal leveres med de af NT leverede kabler fra hver antenne til IT-skabet i omtalte trækrør.

IT-skabets klemmerække (med 6,3 mm spadestik) skal have forbindelse med følgende elektroniske signaler:

Placering på klemrække (nr)	Signal	Kabel (mm ²)	Kommentar
1	Højre højttaler (-)	0,75	
2	Højre højttaler (+)	0,75	
3	Venstre højttaler (-)	0,75	
4	Venstre højttaler (+)	0,75	
5	Bakgear	0,75	Lavt niveau: 0-3 VDC, højt niveau: 4-36VDC
6	Odometersignal	0,75	5-32 VDC min. 200 mAMP 12 signaler pr. meter
7	(ledig)		
8	Dørkontakt	0,75	fra hver døråbning: 18-32 VDC min. 200 mAMP når dør åbner og så længe den er åben. Ingen signal (0 VDC = stelforbindelse) når dør er lukket
9	(ledig)		
10	Ladepænding	0,75	18-32 VDC
11	STOP-signal	0,75	18-32 VDC min. 200 mAMP
12	24V	0,75	efter hovedafbryder/tænding og ikke fra bussens EL tavle
13	24V	2,50	før hovedafbryder og ikke fra bussens EL tavle
14	Stel	2,50	
15	Mic 1	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
16	Mic 2	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
17	Chf højttaler (-)	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)

18	Chf højttaler (+)	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
19	Nødtryk (-)	0,75	
20	Nødtryk (+)	0,75	
21	Fodtast	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)
22	Fodtast	0,75	(Reserveret til fremtidig brug. Klemme etableres, men kræves ikke tilsluttet i dette udbud)

Til IT-skab føres desuden følgende kabler:

- hovedstrøm (24V over hovedafbryder)
- hovedstrøm (24V over nød-hovedafbryder)
- stelforbindelse

Alle signaler referer til BUS GND. Hvis bussens CAN-bus følger FMS-standard, skal FMS-interface være tilgængeligt i IT-skabet.”

Entreprenøren skal levere åbne kommunikationsgrænseflader for og komplet dokumentation af ovennævnte elektroniske signaler.

Placering og udformning af skabet samt træk af kabler og elektroniske signaler, dokumentation mv. skal godkendes af NT.

El-forsyning

Der skal fremføres 2 el-forsyningskabler til evt. IT-skab. Det ene forsyningskabel, skal være ført uden om bussens hovedafbryder. Kablet forsynes med en sikring (maks. strømstyrke jf. nedenfor + 25%). Det andet kabel skal kobles på hovedafbryderen. Hvert forsyningskabel skal kunne tilkobles 6 monteringskabler. Der skal fremføres minus-pol til IT-skabet.

El-forsyning fra bussen til IT-udstyr skal være på 24 volt. Spændingen må på intet tidspunkt overstige 32 volt. Entreprenøren er ansvarlig for alle skader på IT-udstyr, der måtte opstå, hvis spændingen overstiger 32 volt.

Busserne skal levere en samlet effekt til NT-krævede IT-systemer, der opfylder følgende:

	Alm. bus (maks. 15 m)
I drift (kører eller holder stille med adgang for publikum)	47 amp
Stand-by (kører uden for rute eller holder stille uden adgang for publikum). Hovedafbryder tændt	15 amp
Backup (parkeret, hovedafbryder slukket)	4 amp

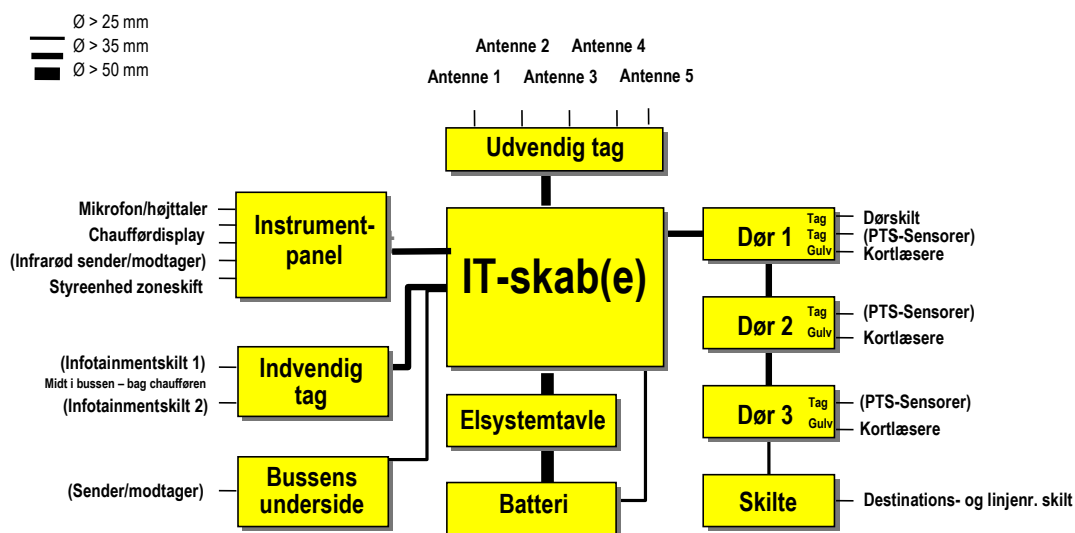
Hvis ovenstående ikke er leveret, forbeholder NT sig ret til i forbindelse med installation af IT udstyr at få det etableret for entreprenørens regning.

2.2 Antennemontage

På bussens tag skal det være muligt at installere op til 5 antenner til radiokommunikation og GPS. Antennerne skal kunne monteres med min. 80 cm afstand.

I bussens tag skal der findes jordplan til antennerne, også ved montering på ikke-metal karrosseridele.

Kabelveje i busser



2.3 Kabelveje

Ovenstående figur viser kabeltræk- og dimensionskrav til kabelveje (trækrør) mellem evt. IT-skab og bussens udstyr samt IT-komponenter. IT-komponenter i parentes kræves ikke fra kontraktstart, men overvejes indført i løbet af kontraktperioden. Alle viste kabelveje skal installeres i alle busser fra kontraktstart. Alle trækrør skal være glatte indvendig og have bløde bøjninger, der ikke må være større end 90 grader. Trækrør, der ikke leveres med fremførte ledninger, skal være forsynet med træksnor til senere ledningstræk. Trækrørenes destination skal være tydeligt angivet i IT - skabet.

I forbindelse med stort rejsekortudstyr (afsnit 5.4.2) skal der tages højde for, at der skal monteres 1 kortlæser pr. dør og 2 stk. ved dobbeltdøre. Kortlæserne skal monteres på eksisterende holdes-tænger ved dørene.

2.4 Busanlæg

Der skal installeres kommunikationsudstyr (WLAN) på nogle garageanlæg og/eller tankanlæg mv., efter aftale med entreprenøren. WLAN skal bruges til at overføre data mellem rejsekort i busser og det centrale rejsekortsystem. Til dette etableres en selvstændig internetforbindelse. NT står for etablering og drift af denne. Entreprenøren skal omkostningsfrit for NT, stille plads til rådighed for WLAN (skab, antenne mm.), herunder også at afholde udgiften til WLAN'ets elforbrug. Entreprenøren skal medvirke til afklaring og beslutninger om præcis placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen på garageanlæg. Entreprenørens medvirken skal ske uden omkostninger for NT.

NT afgør om der opsættes WLAN på garageanlæg eller der ydes godtgørelse for tomkørsel til nærmeste WLAN.

Entreprenøren sørger selv for tilvejebringelse af busgarage/opstillingsplads til busserne. Meddelelse om anlæggets placering skal fremsendes til NT senest 14 uger inden driftsstart af hensyn til bestilling af kommunikationsudstyr (WLAN) til rejsekort. Har NT ikke modtaget denne information indenfor denne tidsfrist, må entreprenøren påregne tomkørsel til nærmeste eksisterende WLAN, indtil WLAN er etableret på garagen. For denne tomkørsel afholder entreprenøren udgifterne.

Det skal være muligt for NT at installere WLAN'et senest 1 måned inden idriftsættelse. Midlertidige løsninger nødvendiggjort f.eks. af ombygninger etc., betales af entreprenøren.

Der etableres forbindelse gennem NT's/Rejsekortets netværk for udtræk af rapporter vedrørende chaufførers salg og for administration (oprettelse, nedlæggelse, etc.) af chauffører i rejsekort. Alle omkostninger hertil betales af NT, idet entreprenøren dog forventes at have en fungerende internetforbindelse på stedet. Entreprenøren får tilsendt opgørelser vedrørende chaufførers salg af kontantbilletter på mail. Der fremsendes både ugeopgørelser og månedsopgørelser.

Omkostninger nødvendiggjort af flytning/nedlæggelse eller ombygning af garageanlæg betales af entreprenøren. Dette gælder for eksempel hvis entreprenøren i kontraktperioden tager andre garageanlæg i brug end de oprindeligt indmeldte eller ændrer placeringen af busser ved anlægget, således at radiodækningen ikke længere er tilstrækkelig. Normal drift skal altid kunne opretholdes. Det er entreprenørens ansvar, at rejsekortudstyret synkroniseres dagligt.

Entreprenøren skal løbende medvirke til at sikre, at WLAN og kommunikationslinje er aktiv hele tiden, hvis denne er installeret på entreprenørens garage. Opstår der udfald i WLAN linjens drift, skal entreprenøren være medvirkende til at afhjælpe dette, gennem simpel fejlsøgning, fx kontrollere at der er strøm på udstyret og evt. genstarte udstyret ved at slukke/tænde det. Entreprenørens medvirken skal ske uden omkostninger for NT.

2.5. Øvrigt udstyr

Destinationsskilte og linjenumre skal kunne styres via en central computer. Entreprenøren skal sende dokumentation for kommunikationen fra og til destinations- og linjenummerskilte.

3. NT's IT systemer

I det efterfølgende beskrives kravene til entreprenørens anvendelse af de IT-systemer, som NT kan kræve installeret i busserne. Det er NT's mål at bruge IT-teknologi til at øge tilgængeligheden til den kollektive trafik, forbedre kvaliteten og effektivisere driften. For at nå dette mål skal der ske en forpligtende og målrettet indsats fra begge aftalepartnere.

NT-ejet IT-udstyr til busserne leveres, monteres og serviceres af NT's servicepartner. For hver bustype godkender entreprenøren placering af IT-udstyr, inkl. chaufførterminal, med hensyn til sikkerhed og betjeningsforhold.

3.1 Realtids- og korrespondancesystem, SmartVMS

Inden kontraktstart skal realtids- og korrespondancesystem installeres i alle busser. NT's Realtids- og korrespondancesystem er baseret på en Android løsning (app/klient) kaldet SmartVMS, der afvikles på en tablet pc, som et stand-alone system. Systemet er udviklet i samarbejde med Rejseplanen. SmartVMS er det gældende system ved kontraktstart og kan blive ændret i kontraktperioden.

Entreprenøren anskaffer, ejer og vedligeholder tablet pc, mens APP'en udlånes af NT. Brugen af systemet er obligatorisk på alle linjer og afgange, da

- afvikling af realtidsfunktionen gør det muligt for chaufføren at blive informeret om kommende stoppesteder, forsinkelse m.m., og giver NT mulighed for at informere passagererne ved stoppestederne, hjemmesider m.m.
- afvikling af korrespondancefunktionaliteten kræver, at chaufføren kan betjene tablet pc'en for at anmode en anden bus om at vente eller bekræfte, at bussen afventer en anden bus ved et knudepunkt (knudepunkter defineres af NT)

Chaufføren skal inden turstart logge på den aktuelle tur, og NT vil betragte manglende data fra entreprenørens ture som udgåede ture, der vil være omfattet af kontraktens bestemmelser om modregning i betalinger, jf. § 32. Manglende data kan f.eks. skyldes, at der ikke er logget på eller ikke er logget korrekt på turene.

SmartVMS systemet har ikke integration med Rejsekortet, så chaufføren skal inden turstart logge ind i Rejsekortet og SmartVMS.

SmartVMS giver mulighed for udsendelse af tekstbeskeder til den enkelte bus eller gruppe af busser. Som daglig kommunikationsplatform imellem NT og chaufførerne skal endvidere benyttes værktøjet *NT Chaufførinfo*, som ligeledes kan afvikles fra tablet pc'en. NT Chaufførinfo indeholder manualer, instruktioner, zonekort m.m. og det forventes, at værktøjet ligeledes skal benyttes til f.eks. udsendelse af aktuel driftsinformation fra NT, reservationer og indmeldinger om bus fuld.

ControlCenter

I SmartVMS-løsningen er inkluderet et ControlCenter, hvor bl.a. data ned på stoppestedsniveau på en given rute og tur er tilgængelige. ControlCenter'et bliver det daglige værktøj til driftsovervågning, og entreprenøren får adgang via eget brugernavn/adgangskode. NT har adgang til alle historiske data. På baggrund af data fra ControlCenter'et vil NT hver måned lave en oversigt til entreprenøren med udgåede ture.

Tablet pc

Entreprenørens tablet pc skal testes og godkendes af NT. Tablet pc'en skal kunne overholde IP54 kravene og forberedt til dagligt at fungere i et busmiljø. Tablet pc'en skal som minimum overholde følgende specifikationer:

- 8" skærm, opløsning 1280x800

- GPS modtager
- Processor: 1.6 GHz, 8-core
- 3 GB RAM
- 16 GB Flashhukommelse
- 4G Modem
- Netværk: 802.11a/b/g/n/ac, NFC, Bluetooth 4.2
- Android 10+ eller nyere. NT skal godkende nyere versioner
- NT anbefaler, at tabletten er Android Enterprise (AER) recommended, certificeret af Google. Er dette ikke tilfældet, skal tabletten testes og godkendes af NT. Tabletten skal leveres med Google Mobile Services (GMS) certificering, og en ren Android Open Source Project (AOSP) er således ikke brugbar.

Entreprenøren skal uden omkostninger for NT udføre minimum 2 årlige opdateringer af enhedernes OS samt minimum hvert kvartal opdatere med relevante sikkerhedspatches. Entreprenøren må forvente, at selve tabletten som minimum skal udskiftes hvert 3. år i løbet af kontraktperioden.

Entreprenøren anskaffer endvidere holder, beslag samt eventuel ekstern antenne.

Installation

Entreprenøren er ansvarlig for, at tablet pc'en er let betjeningstilgængelig og synligt placeret, så chaufføren nemt kan betjene tablet pc'en. Tablet pc'en skal være fast monteret i bussen.

Entreprenøren er ansvarlig for installation og tilslutning af tablet pc, holder, beslag, strømforsyning m.m. Alle installationsudgifter afholdes af entreprenøren. Vurderer NT, at en ekstern antenne er nødvendig, skal entreprenøren vederlagsfrit indkøbe og montere antenne.

Entreprenøren installerer den nødvendige SMART VMS software på tablet pc'en efter NT's instruktion. Det kan være nødvendigt, at tablet pc'ere skal omkring NT for opsætning og konfiguration.

Entreprenøren og NT skal sikre den bedst mulige datakvalitet. Svigtende datakvalitet kan skyldes forskellige omstændigheder, herunder udefrakommende forhold såsom geografiske områder med dårlig mobildækning. Skyldes den svigtende datakvalitet den benyttede tablet, kan entreprenøren være nødsaget til at udskifte tabletten, selvom NT har godkendt, at SmartVMS software kan installeres på den oprindelige tablet.

Kommunikation

NT etablerer en MDM-løsning til håndtering af tablet pc'ere. I MDM-løsning registreres alle tablet pc'ere, herunder oplysninger som:

- Tablets pc'ernes IMEI nummer
- Software installeret på den enkelte tablet pc
- I hvilken bustype, busnummer, rute m.m. den enkelte tablet pc er installeret

NT leverer SIM-kort med tilhørende mobilabonnement. Mobilabonnementet for mobildata inkluderer 50 GB data. NT afholder udgiften til mobilabonnementet.

Kan ovenstående oplysningerne omkring IMEI nummer, bustype, busnummer m.m. ikke automatisk indlæses på tablet pc og centralsystem, skal entreprenøren forestå manuel inddatering.

Flyttes en tablet med SmartVMS fra en bus til en anden bus, skal entreprenøren sikre, at oplysningerne er opdaterede i tablet pc og centralsystem, inden SmartVMS kan tages i brug i den nye bus.

Opdatering

NT orienterer entreprenøren pr. e-mail om større opdateringer. Manuel installation af softwareopdateringer aftales mellem entreprenøren og NT. Entreprenøren er forpligtiget til at bistå med ressourcer ved opdateringer uden meromkostninger. Entreprenøren kan forvente 2 større, årlige opdateringer.

Undervisning

Entreprenøren er forpligtiget til at sikre, at alle chauffører har fået undervisning i brugen af SmartVMS systemet, NT Chaufførinfo og tablet pc'en, inden den tages i brug af chaufførerne. NT stiller det nødvendige materiale til rådighed for undervisning og instruktion.

3.2 Passagerdisplay/skilt

Alle busser skal indvendigt være udstyret med et skilt/display, der som minimum viser "stop" ved aktivering af stoptryk. Skiltet placeres synligt for alle passagerer forrest i bussens loft over midtergangen. Fri højde over gulv minimum 220 cm. Entreprenøren er ansvarlig for, at alle busser er udstyret med passagerdisplay og entreprenøren afholder alle omkostninger til anskaffelse, drift og vedligeholdelse. Tal og bogstaver skal fremtræde tydeligt i rød eller gul farve på sort baggrund.

NT har mulighed for at beslutte, at der skal monteres et andet skilt/display til passagerinformation i bussen fra kontraktstart eller i løbet af kontraktperioden. Displayet mm. leveres i givet fald af NT. Entreprenøren har det fulde ansvar for levering og funktionalitet for passagerdisplay/skilt, hvis NT beslutter at fjerne NT's skilt igen.

3.3 Daglig drift

Entreprenøren er ansvarlig for fuld IT-funktionalitet på kontraktkørsel. Dette ansvar omfatter både IT-systemer, der indføres fra kontraktstart og i løbet af kontraktperioden. Driftsansvaret omfatter såvel IT-systemer leveret af entreprenøren som IT-systemer leveret af NT. Medmindre andet er aftalt, er entreprenøren ansvarlig for al drift af det pågældende IT-udstyr. Det daglige driftsansvar omfatter:

- Korrekt systemstart (eksempelvis på/af-logning, accept af ture, valg af linjenummer og afgang mv.) og betjening samt visuel kontrol af, at bussens IT-systemer er klar til at udføre køreplan-sat kørsel.
- At fejlmelde NT-ejet udstyr straks, hvis fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af NT.
- At værkstedspersonale, trafikledere og chauffører kan betjene og fejlmelde NT-ejet IT-udstyr i overensstemmelse med NT's anvisninger og brugervejledninger. Hvis andet ikke er aftalt, leverer NT undervisningsmateriale til entreprenøren senest én måned før driftsstart.

For kørsel på buslinjer, hvor NT kræver obligatorisk systemstart og turvalg, vil NT betragte ture, hvorfra der ikke modtages data, som udgåede ture. Manglende data kan f.eks. skyldes, at der ikke er logget på tur eller ikke er logget korrekt på tur. Konsekvenser af de herved registrerede udgåede ture indgår i NT's bod/bonus beregning.

Entreprenøren er forpligtet til altid at have udpeget en superbruger. NT holdes underrettet om, hvem der er udpeget. Superbrugerens opgaver er lokal instruktion af chaufførpersonalet i, hvordan IT-systemerne betjenes i bussen, og instruktion af den lokale trafikledelse i de centrale systemapplikationer. Superbrugeren skal deltage i arbejdet med at etablere og vedligeholde forretningsgange for den daglige drift hos entreprenøren. Superbrugeren er desuden kontaktperson i forhold til NT og NT's servicepartner ved drøftelser af dels erfaringer fra daglig drift, dels idéer til forbedringer af NT-ejede IT-systemer. I overensstemmelse med vilkårene i entreprenørkontrakten dækker entreprenøren lønomkostningerne for medgået tid til instruktion af superbrugere og øvrige personalegrupper.

På foranledning af NT's henvendelse skal driftsvognplaner eller anden aftalt dokumentation af driftsafviklingen, eller ændringer heraf, afleveres til NT, jf. gældende retningslinjer. Ændringer foretaget senere end 3 uger før ibrugtagningen skal aftales i hvert enkelt tilfælde og afleveres hurtigst muligt. Entreprenøren har ansvar for, at den leverede dokumentation af, hvordan bustrafikken gennemføres, er korrekt og at den overholdes. Daglige ændringer, som ikke kan afleveres til NT senest 2 arbejdsdage før ikrafttrædelse, skal selv indlægges af entreprenøren i systemet.

Vedligeholdelse af udstyr, der ejes af NT, udføres af en servicepartner, der har aftale med NT herom. Medmindre andet aftales, har entreprenøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation alle dage mellem kl. 6 og 21, i op til 3 timer. Tidspunktet for reparation, der aftales med NT's servicepartner, skal almindeligvis ske samme dag som fejlmeldingen og senest på anden dagen efter fejlmeldingen. Overholder entreprenøren ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler entreprenørens NT's ekstraomkostninger. Entreprenøren skal sikre, at NT's servicepartnere kan få adgang til busserne - enten ved at udlevere nøgler til busserne eller ved at sørge for, at busserne er/bliver låst op, når de aftalte reparationer skal udføres.

Hærværk og fejlbetjening

NT's vedligeholdelse af krævet IT-udstyr retter sig alene mod fejl og skader, der er en følge af almindeligt slid. Alle omkostninger, som er en følge af brand, tyveri og hærværk samt fejlagtig betjening, skader, der er forvoldt af personale eller fysiske genstande, som entreprenøren er ansvarlig for, betales af entreprenøren. Sker der fejlmelding af hærværksramt udstyr, skal det af fejlmelding fremgå, at der er tale om hærværk.

4. Billetteringsudstyr

4.1 Møntveksler og -bord

Chaufførerne skal anvende møntvekselapparat.

Chaufførpladsen skal være udstyret med et møntbord, som muliggør en hurtig betaling og billettering.

Møntvekslere, møntborde og evt. chaufførtasker anskaffes og vedligeholdes af entreprenøren.

4.2 Billetteringssystem - rejsekort

I det følgende beskrives de væsentligste forhold omkring installation, drift og afvikling af Rejsekortudstyret.

4.3 Generelt

Rejsekortudstyret indføres i to forskellige versioner. Dels den fulde version (stort udstyr), som primært installeres i A-kontrakt busser og busser som udfører kørsel, hvor der er et betydeligt antal passagerer og dels i en mindre udgave – BusSolution – som kan installeres i mindre busser og busser som udfører kørsel på ruter med mindre passagergrundlag. Hvilken af de to typer udstyr, der installeres i den enkelte bus, vil afhænge af flere forhold, som hvilken kontrakttype bussen kører på og bussens størrelse. Hvilken af de to typer rejsekortudstyr, der installeres i bussen, aftales særskilt mellem NT og entreprenøren. Som udgangspunkt installeres BusSolution i B og T kontraktbusser. Det fremgår af "Oversigten over den udbudte kørsel, B kontrakt" og/eller af pakkerforsiderne, hvilke busser der skal køre med hhv. BusSolution og med stort rejsekort udstyr.

I det følgende beskrives de væsentligste forhold omkring installation, drift og afvikling af Rejsekortudstyret. I afsnit 4.3.1. beskrives forhold vedr. BusSolution og i afsnit 4.3.2 beskrives forhold vedr. det store rejsekortudstyr.

4.3.1 Installation af rejsekortudstyr i busserne – BusSolution

Entreprenøren og NT er i fællesskab ansvarlig for installationen af udstyret. NT leverer komponenter (tablet, printerenhed samt kortlæsere) samt nødvendigt dokumentationsmateriale. De leverede komponenter forbliver NT's ejendom.

For hver bustype skal entreprenøren medvirke til afklaring af spørgsmål og beslutning om den præcise placering af udstyr, kabelføring og andre spørgsmål vedrørende installationen. Inden idriftsættelse skal hver enkelt bus godkendes af NT eller entreprenøren efter aftale, og entreprenøren skal stille busserne til rådighed for denne test.

Der bliver installeret følgende udstyr i bussen:

- Tablet, som placeres/monteres på/ved møntbordet.
- Printerenhed, monteret på møntbord ved indgangsdøren (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren).
- 2 validatorer – én ved hver dør

I forbindelse med installation af rejsekortudstyr i bussen, skal bussen stilles til rådighed til installation, uden omkostninger for NT. Installationen vil foregå inden for tidsrummet 7:00 til 17:00. Installationen sker på NT's garageanlæg på Aalborg Busterminal. Entreprenøren afholder eventuelle udgifter til frem- og tilbagekørsel.

Undervisning af chauffører og andet personale

I forbindelse med ibrugtagning af rejsekort, for nye entreprenører, skal entreprenøren stille et passende antal personer til rådighed for uddannelse i rejsekortsystemet. Disse vil få instruktion af NT omkring betjening og fejlmelding af rejsekortudstyret, således at de kan instruere nye chauffører i betjening og fejlmelding, af rejsekort, samt rådgive de chauffører, som har brug for ekstra vejledning. Ligeledes vil NT instruere entreprenøren omkring afregning for chaufførernes kontantbilletsalg.

Chaufførernes betjening af rejsekortudstyret, indgår i NT's generelle faseopdelte grunduddannelse. NT står for den overordnede planlægning af kurset. Tidsplan for afholdelse af kurser bliver lavet i samarbejde med entreprenøren.

Entreprenøren har ansvaret for, at samtlige chauffører og driftspersonalet til stadighed er tilstrækkeligt uddannede i betjening af rejsekort og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet i samarbejde med NT.

Drift

Daglig drift

Entreprenøren skal sikre, at rejsekortudstyret holdes i god stand, herunder at det er rengjort og ikke fremstår med skrammer og ridser.

Under kørslen skal chauffører sikre, at rejsekortsystemet fungerer efter hensigten ved at logge ind med chauffør-ID, vælge linje og tur og efter endt vagt foretage aflogning/chaufførskift.

Chaufførerne skal anvende systemet til kontantbilletsalg og i det hele taget betjene udstyret efter de retningslinjer, der er udstedt af NT.

Chaufføren skal sikre, at der er papir i printeren, og entreprenøren skal sikre, at der er tilstrækkeligt papir til rådighed i bussen. Papirruller rekvireres hos NT. Der må ikke anvendes andet papir end det af NT leverede.

Chaufføren skal oprettes i rejsekortsystemets, med navn, log-on id og pin-kode. Denne oprettelse udføres af NT. Entreprenøren skal minimum 3 arbejdsdage før en chauffør skal anvende udstyret, informere NT herom, så chaufføren kan oprettes i systemet. Midlertidige chauffører kan i en given situation tildeles et "vikar-id/kode".

Chaufføren skal under kørslen sikre, at check-in og check-ud foregår korrekt.

Entreprenøren skal sikre, at alle idriftværende busser synkroniserer og udveksler data med Back-office. Hvis en bus tages ud af drift pga. fejl ved bussen, skal det sikres at data fra rejsekortudstyret overføres til Back-office indenfor to dage.

Kan bussen ikke synkroniseres, skal entreprenøren kontakte NT, således at det kan sikres, at data i rejsekortudstyret opsamles.

Entreprenøren har pligt til at stille busser frit til rådighed for test, service og ændringer i installationen i maks fem timer i dagtimerne (kl. 9 - 15) på hverdage to gange om året. Plan for test og service aftales med mindst én måneds varsel fra NT eller fra NT's servicepartner. Entreprenøren afholder eventuelle udgifter til frem- og tilbagekørsel.

Fejlmelding og reparation af rejsekortudstyr

Rejsekortudstyr repareres af NT eller af et af dette udpegede firma. Entreprenøren skal straks fejlmelde udstyr, når fejl opdages/indikeres. Fejlmelding skal foretages som anvist af NT. Inden Rejsekortets ibrugtagen fremsender NT detaljerede instrukser for brugen af rejsekortudstyret, 1. line maintenance, fejlretningsprocedurer, vedligehold osv. Disse oplysninger fremgår af Rejsekort Chaufførvejledningen.

Entreprenøren udfører 1. line service på rejsekortudstyret, fx ved genstart af eller synkronisering af udstyret. Ligeledes skal entreprenøren afhjælpe mindre fejl, Det kan eksempelvis være at fjerne papir, der sidder fast i printeren, mv.

Hvis rejsekortudstyret i bussen pga. fejl i udstyret ikke længere kan anvendes efter hensigten, dvs. til korrekt billettering, kontaktes NT således at udstyret snarest kan erstattes af reserveudstyr.

Medmindre andet aftales, har entreprenøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation. Tidspunktet for reparation aftales med NT og skal som udgangspunkt være på arbejdsdagen hvor bussen fejlmeldes eller senest dagen efter.

En vejledning for fejlmelding findes i den udleverede Chaufførvejledningen. Heri kan man se, hvornår og hvordan, NT kan kontaktes for fejlmelding.

Entreprenøren har ansvaret for det rejsekortudstyr, der er i hans varetægt, i såvel busser som reservedelslager.

Hærværk og fejlbetjening

Omkostninger til reparation pga. brand, hærværk, tyveri og fejlbetjening dækkes af entreprenøren.

Ændringer af materiel

Omkostninger i forbindelse med flytning eller ændring af rejsekortudstyr i busserne eller mellem busser, afholdes af entreprenøren.

4.3.2 Billetteringssystem – stort rejsekortudstyr

I det følgende beskrives de væsentligste forhold omkring installation, drift og afvikling af Rejsekortudstyret.

Installation af rejsekortudstyr i busserne

Entreprenøren og NT er i fællesskab ansvarlig for den komplette installation. NT leverer komponenter (kortlæsere med tilhørende sokkel, TCU, chaufførterminal samt printer) samt nødvendigt dokumentationsmateriale. De leverede komponenter forbliver NT's ejendom. Entreprenøren er ansvarlig for prækabling af nye busser.

Installation af rejsekortudstyr i en bus deles op i to faser.

Første fase: Præinstallation

Her installeres kabler og antenne samt bores nødvendige huller til den videre installation.

Entreprenøren er ansvarlig for denne fase. NT udleverer efter forespørgsel en præinstallationsmanual.

Det er entreprenørens ansvar, at der udarbejdes en designspecifikation, der angiver den præcise placering af udstyr, antenne, kabelføring m.m. Udstyret skal overholde de krav, der er beskrevet i afsnit 2.

Entreprenøren skal medvirke til afklaring af alle andre spørgsmål vedrørende installationen. Entreprenørens medvirken skal ske uden omkostninger for NT.

Det er entreprenørens ansvar, at udstyret monteres, således at det ikke udgør en sikkerhedsrisiko for chauffør eller passagerer.

Anden fase: Slutinstallation og test

NT forestår slutinstallation, konfiguration og test. Entreprenøren skal stille busserne frit til rådighed, to ikke nødvendigvis sammenhængende dage pr. bus til installation og kommissionering. Medmindre andet aftales specifikt, skal busserne stilles til rådighed senest 14 dage inden driftsstart. Denne frist er også gældende ved udskiftning af rejsekortudstyr fra en bus til en anden i kontraktperioden. Bussen må ikke køre i drift med det store rejsekortudstyr, før kommissionering er gennemført.

NT monterer i denne proces de aktive komponenter i den klargjorte bus. Disse komponenter forbliver NT's ejendom. Installationen skal finde sted på et af NT's garageanlæg på Aalborg Busterminal. Entreprenøren skal stille bussen til rådighed efter NT's anvisninger. Entreprenørens eventuelle ekstra omkostninger for kørsel til og fra installationsstedet, afholdes af entreprenøren.

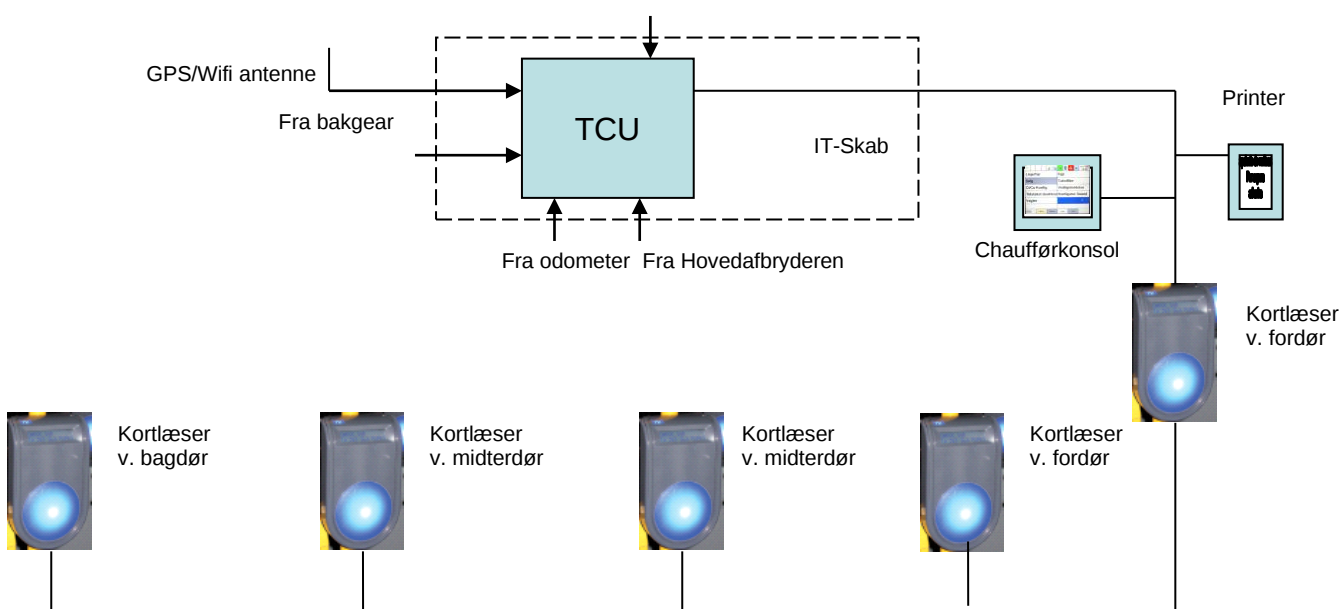
Hvis entreprenøren ønsker at anvende busser med eksisterende rejsekortudstyr, skal der af NT udføres en rekonfigurering af udstyret. Entreprenøren skal stille busserne frit til rådighed i to timer pr. bus til dette. Rekonfigurering skal ske på et garageanlæg inden for NT's område, der er udstyret med rejsekort WLAN.

Når installationen er gennemført, overtager entreprenøren ansvaret for udstyret.

Der bliver installeret følgende udstyr i bussen:

- kortlæsere – 1 pr. dør og 2 stk. ved dobbeltdøre.
- Chaufførkonsol, monteret på møntbord, (berøringsfølsom skærm til chaufførens betjening af rejsekort).
- Printer, monteret på møntbord ved indgangsdøren eller i nærheden af møntbordet (til udskrift af kontantbilletter og til udskrift af opgørelser til chaufføren). Passagererne skal selv kunne tage billetten fra printeren (se eksempel nedenfor).

- Rejsekortenhed (TCU placeret i IT-skab). TCU enheden er en central dedikeret computerenhed for systemet.
- Kombineret WLAN/GPS antenne (placeret på bussens tag).
- Møntbord med betjeningsenhed, printer og kortlæser (se eksempel)



Principdiagram for rejsekortudstyret i bussen

Eksemplet viser en bybus med dørkombination (2-2-1)

De viste ledningsforbindelser er kun principielle og er ikke elektrisk korrekte.

Instruktion af personale

I forbindelse med ibrugtagning af rejsekort, for nye entreprenører, skal entreprenøren stille et passende antal personer til rådighed for uddannelse i rejsekortsystemet. Disse vil få instruktion af NT omkring betjening og fejlmelding af rejsekortudstyret, således at de kan instruere nye chauffører i betjening og fejlmelding, af rejsekort, samt rådgive de chauffører, som har brug for ekstra vejledning. Ligeledes vil NT instruere entreprenøren omkring afregning for chaufførernes kontantbilletsalg.

Chaufførernes uddannelse i og betjening af rejsekortudstyret indgår i grunduddannelsen og som udgangspunkt på efteruddannelsesforløbene.

Entreprenøren har dog ansvaret for, at både nye og erfarne chauffører og driftspersonalet er tilstrækkeligt uddannede i betjening af rejsekort og er forpligtet til at sikre, at de har tilstrækkelig viden om rejsekortsystemet i samarbejde med NT.

Drift

Daglig drift

Entreprenøren skal sikre, at rejsekortudstyret holdes i god stand, herunder at det er rengjort og ikke fremstår med skrammer og ridser. Vejledninger vedr. rengøring udleveres af NT.

Under kørslen skal chauffører sikre, at rejsekortsystemet fungerer efter hensigten ved at logge ind med chauffør-ID, vælge linje og tur og efter endt vagt foretage aflogning/chaufførskift.

Chaufførerne skal anvende systemet til kontantbilletsalg og i det hele taget betjene udstyret efter de retningslinjer, der er udstedt af NT. Dette gælder ikke mindst de tilfælde, hvor chaufførens medvirken til passagerernes anvendelse af rejsekortet er påkrævet, (eks. check ind af flere på samme kort/ ændring af kundetype).

Chaufføren skal sikre, at der er papir i printeren, og entreprenøren skal sikre, at der er tilstrækkeligt papir til rådighed i bussen. Papirruller rekvireres hos NT. Der må ikke anvendes andet papir end det af NT leverede.

Entreprenøren skal via systemets brugeradministration sikre, at alle chauffører/øvrigt personale er oprettet i systemet og tildelt log-on id og pin-kode.

Ændring af ruter

Chaufføren skal under kørslen sikre, at check-in og check-ud foregår korrekt, herunder at bussens gps-positionering er korrekt i forhold til stoppestederne. Ved utilsigtede ruteændringer eller hvor en rute afviges på en telebus fordi der ikke er passagerer til en delstrækning, kan det derfor være nødvendigt at foretage manuel korrektion på chaufførkonsollen, således at der foregår korrekt billettering.

Entreprenøren skal sikre, at alle idriftværende busser dagligt synkroniserer og udveksler data med Back-office. Hvis en bus tages ud af drift pga. fejl ved bussen, skal det sikres at data fra kortlæsere m.m. overføres til Back-office samme dag, selvom bussen ikke kan bringes til garagen og dermed til normal synkronisering. Kan bussen ikke bringes til garagen for synkronisering, skal entreprenøren kontakte NT, således at der kan sikres, at data i rejsekortudstyret sikres.

I forbindelse med den daglige synkronisering skal entreprenøren være opmærksom på, at rejsekortudstyret bliver langsommere ved lave temperaturer. Ved minus 10 grader udsætter en termoføler starten af udstyret indtil det har varmet sig selv så meget op (15-20 minutter), at det kan fungere optimalt.

Fejlmelding og reparation af rejsekortudstyr

Alt rejsekortudstyr reparerer af Rejsekortets leverandør eller af et af denne udpegede firma. Entreprenøren skal straks fejlmelde udstyr, snarest muligt efter at fejlen er opdages/indikeres, hvis 1. line service ikke udbedrer fejlen. Fejlmelding skal foretages som anvist af NT. NT fremsender detaljerede instrukser for fejlretningsprocedurer, vedligehold osv.

Entreprenøren udfører 1. line service på kortlæserne og printere, dvs. udskifter disse ved erkendt fejl. Ligeledes skal entreprenøren afhjælpe mindre fejl, Det kan eksempelvis være at fjerne papir, der sidder fast i printeren. Udskiftningen af udstyr skal ske snarest muligt efter fejlmeldingen fra bussen. Denne udskiftning kan finde sted med bussen i normal drift, f.eks. ved næste endestation. Udskiftning af defekt kortlæser, hvor kunderne har mulighed for at tjekke ind og ud på andre kortlæsere i bussen, skal ske snarest muligt og senest før begyndelse af næste driftsdøgn.

Hvis rejsekortudstyret i bussen pga. fejl i udstyret ikke længere kan anvendes efter hensigten, dvs. til korrekt billettering, skal bussen tages ud af drift og erstattes af en anden.

Udskiftning af printer og kortlæser, skal meldes til NT, jf. vejledning herom, som fremsendes af NT inden driftsstart.

Medmindre andet aftales, har entreprenøren pligt til at stille fejlmeldte busser omkostningsfrit til rådighed for reparation. Tidspunktet for reparation aftales med NT og skal som udgangspunkt være på arbejdsdagen hvor bussen fejlmeldes eller senest inden driftsstart dagen efter. Hvis en bus stilles til rådighed for reparation mellem kl. 06.00 og 18.00 på en garage med Rejsekort WLAN, vil den blive repareret indenfor 3 timer efter det angivne rådighedstidspunkt. NT's servicepartner arbejder således indtil kl. 21.00 på alle dage. Overholder entreprenøren ikke aftalte reparationstidspunkter, betaler entreprenøren NT's eventuelle ekstra omkostninger.

Entreprenøren har pligt til at stille busser frit til rådighed for test, service og ændringer i installationen i max. fem timer i dagtimerne (kl. 9 - 15) på hverdage to gange om året. Plan for test og service aftales med mindst én måneds varsel fra NT eller fra NT's servicepartner. Entreprenøren afholder eventuelle udgifter til frem- og tilbagekørsel.

En detaljeret vejledning for fejlmelding findes i den udleverede Rejsekort, 1. line maintenancemanual. Heri kan man se, hvornår og hvordan, NT kan kontaktes for fejlmelding. Entreprenøren skal opretholde et sikret reservedelslager med relevante komponenter til 1. line service, primært kortlæsere. Dette lager skal være tilgængeligt for afhentning og aflevering af fejlramte/reparerede komponenter. Omfanget af tilgængeligheden aftales særskilt. Rejsekort leverandøren leverer det nødvendige antal komponenter til at opretholde et tilstrækkeligt lager.

Entreprenøren har ansvaret for det rejsekortudstyr, der er i hans varetægt, i såvel busser som reservedelslager.

4.4 Krav i forbindelse med ændring af eksisterende og indførelse af nye IT-systemer

NT kan installere eller foretage ændringer af IT-systemer, i løbet af kontraktperioden.

Tekniske, fysiske og andre forhold vedrørende det fremtidige IT-udstyr er beskrevet i den udstrækning, det er kendt på nuværende tidspunkt.

Hvis entreprenøren ønsker "at bygge til" på det af NT leverede IT-system til f.eks. registrering af energiforbrug, motordata osv., skal dette – inklusive specifikation af løsningen - godkendes skriftligt af NT og betales af entreprenøren. Medfører entreprenørens ønske behov for yderligere el-kapacitet, mere plads i IT-skab eller trækrør, skal entreprenøren sørge for nødvendige udvidelser.

5. Kontraktophør

Umiddelbart efter kontraktophør skal bussen stilles til rådighed for afmontering af rejsekortudstyret. Dette skal ske efter aftale med NT. Der er tale om de udstyrselementer, der er oprindeligt, er leveret af NT.

Dette gælder også komponenter på reservedelslagre etc. Tilbageleveringen gælder tillige diverse dokumentation, undervisningsmateriel og øvrigt materiale relateret til Rejsekortet.



Bilag 7 – Oversigt over kørselsmateriellet

Bilaget er udgået og er i stedet erstattet af NT's busdatabase.

Bilag 8 – Regulering for pris- og lønudvikling (§ 18)

Reguleringen efter § 18 sker efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark. Indekset beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på www.trafikselskaberne.dk

Dieselomkostningsindeks

Det fælles omkostningsindeks beregnes ud fra udviklingen i følgende indeks fra Danmarks Statistik¹, 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 smøreolie), 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

Omkostningsindekset for januar 2008 er fastsat til 100, og indeks for november 2023 er 137,6.

Gasomkostningsindeks

- Månedlig spotpris fra Gaspoint Nordic to måneder tidligere
- Udgifter til distribution, fra Energitilsynets naturgasprisstatistik fem måneder tidligere
- Energiafgifter (Mineralolieafgift, CO₂-afgift, NO_x-afgift), aktuelle satser fra Skatteministeriet

Gasomkostningsindekset for januar 2008 er fastsat til 100, og indeks for november 2023 er 136,2.

HVO-indeks

Ved beregningen af **HVO-omkostningsindeks** erstattes forbrugerprisindekset for dieselolie med 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 2023 er 166,9.

El-indeks

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

<https://trafikselskaberne.dk/omkostningsindeks/elomkostningsindeks/>

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:

- Lønindekset for den private sektor (DS ILON12 – Total - Sæsonkorrigeret), 68% i januar 2008.
- Forbrugerprisindekset i alt - (DS PRIS 111 - I alt), 9% i januar 2008.
- Nettoprisindekset for elektricitet - (DS PRIS 114 – 04.5.1 Elektricitet), 6% i januar 2008.
- Prisindeks for indenlandsk vareforsyning - (DS PRIS 1115 – Køretøjer og dele hertil - I alt), 10% i januar 2008.
- Obligationsrentegennemsnittet - (DS MPK3 – Samtlige serier), 7% i januar 2008.

El-indekset for november 2023 er 136,4.

Vedr. elafgifter

Afgift på el til kollektiv busdrift godtgøres som følge af en særregel for lav elafgift til elbusser (lov nr. 687 af 08/06/2017). Den ikke-refunderbare andel af elafgiften udgør i 2020 0,4 øre/kWt. Der er tale om en midlertidig ordning, som forventes at ophøre i 2024. Af aftaleteksten fremgår det, at parterne bag aftalen er enige om at arbejde for en forlængelse af ordningen med den lave energifgift.

Entreprenøren skal ved afgivelse af tilbud med elbusløsning lægge den lave energifgift gennem hele kontraktperioden til grund for sit tilbud. Hvis ordning om lav elafgift til elbusser ophører, og entreprenøren som følge heraf ikke har mulighed for at få godtgjort elafgiften, kompenseres entreprenøren for den omkostning, som dette måtte medføre.

Kompensationen beregnes ud fra følgende model:

Den køreplantimeafhængige pris reguleres på baggrund af gennemsnittet af det årlige forbrug for de forudgående tre driftsår. Hvis muligheden for godtgørelse af elafgiften til elbusser bortfalder, og entreprenørens omkostning som følge heraf øges fra 0,4 øre/kWt til f.eks. 76 øre/kWh beregnes ændringen af den køreplantimeafhængige pris ved gennemsnittet for energiforbruget til opladning af elbusser de forudgående tre driftsår ganget med 75,6 øre/kWt ($76 \text{ øre/kWt} - 0,4 \text{ øre/kWt}$) delt med gennemsnittet af årlige køreplanstimer for de forudgående tre driftsår.

Reguleringen af timeprisen gælder for resten af kontraktperioden. Såfremt niveauet af elafgiften igen reguleres i opadgående eller nedadgående retning, reguleres timeprisen igen efter samme metodik, som beskrevet ovenfor.

Beregning af omkostningsindeks

Omkostningsindekset for en bestemt måned beregnes på basis af delindeksene to måneder tidligere – dog lønindekset 6 måneder tidligere. Omkostningsindekset afrundes efter 4/5-reglen til 1 decimal.

Kontraktens betalingssatser reguleres hver måned efter udviklingen i det fælles omkostningsindeks for den pågældende måned i forhold til omkostningsindeks, der er anført som priseniveau i udbudsbetingelserne.

¹ Enkelte DS indeks er af tekniske grunde ændret. Se de aktuelle indeks på www.trafikselskaberne.dk.

Bilag 9 – Afgivelse af oplysninger om personaleforhold mv. ved kontraktudløb

Procedure

Tidsfrister, procedure og vejledende retningslinjer for afklaring af spørgsmål i forbindelse med personaleforholdet ved genudbud af kørslen er følgende:

1. Umiddelbart inden genudbudsproceduren går i gang, dvs. mellem ½ og 1 år inden kontrakten udløber, orienterer den hidtidige entreprenør lønmodtagerrepræsentanterne eller de berørte lønmodtagere om, at kontrakten med NT udløber, og om hvem, der vil blive berørt, hvis ny kontrakt ikke opnås. Den hidtidige entreprenør giver endvidere de pågældende en generel orientering om lønmodtageres retsstilling i forbindelse med virksomhedsoverdragelse.
2. NT meddeler entreprenøren i god tid, hvornår de oplysninger, der skal indgå i NT's udbudsmateriale, senest skal være indsendt til NT. Entreprenøren er forpligtet til at indsende de pågældende oplysninger inden for den fastlagte frist. Vedlagte skema anvendes.
3. Umiddelbart efter modtagelsen af meddelelse om resultatet af udbudsrunderen, orienterer den hidtidige entreprenør lønmodtagerrepræsentanter eller lønmodtagerne om resultatet og indleder, hvis resultat indebærer, at en del eller al entreprenørens kørsel overdrages, forhandlinger om evt. påtænkte foranstaltninger for de berørte lønmodtagere, og om hvem, der ikke ønsker at flytte over til den nye entreprenør.
4. Senest 1 måned før overtagelsesdagen holder den nye entreprenør et orienteringsmøde for medarbejdere, der overtages fra den hidtidige entreprenør.
5. Såfremt færre medarbejdere, end det antal den nye entreprenør har behov for, ønsker at overgå til ansættelse hos den nye entreprenør, drager den nye entreprenør selv omsorg for ansættelse af yderligere personale.
6. Såfremt den hidtidige entreprenør tilbyder at overdrage flere medarbejdere, end der er behov for, for at drifte den overtagne kørsel, er det op til de to parter indbyrdes at aftale en tilpasning af antallet af medarbejdere og sikre, at eventuelle afskedigelser sker i overensstemmelse med reglerne herom i virksomhedsoverdragelsesloven § 3.
7. Den hidtidige entreprenør foretager de opsigelser, som parterne jf. pkt. 6 er blevet enige om. Opsigelserne skal ske under hensyntagen til reglerne herom i virksomhedsoverdragelseslovens § 3. Dette skal så vidt muligt ske med virkning fra overtagelsesdagen. Ansvar og risiko for opsigelser, foretaget af den hidtidige entreprenør, foranlediget af den nye entreprenør, påhviler i så fald sidstnævnte.
8. Senest 3 uger før overtagelsesdagen sender den hidtidige entreprenør korrektioner til oplysningerne i udbudsmaterialet, som følge af fratrådte eller nyansatte medarbejdere i den forløbne periode, til den nye entreprenør.

Oplysninger om personaleforhold

Nedenstående oplysninger afgives i overensstemmelse med § 28 – B-kontrakten. Oplysningerne afgives med henvisning til, at det angivne personale har en reel tilknytning til den pågældende pakke/busrute. For chaufførers vedkommende vil dette blandt andet indebære tilknytning til den konkrete pakke/busrute og heraf rutekendskab.

Fra entreprenør _____

Der kan blive tale om at overdrage følgende ansatte til den nye entreprenør.

Chauffører (tillidsrepræsentanter (T) hhv. sikkerhedsrepræsentanter (S) angives)

Stationering	Antal	Anciennitet/skalatrin	Pakke

Mekanikere

Stationering	Antal	Anciennitet/skalatrin	Pakke

Administrativt personale

Stationering	Antal	Anciennitet/skalatrin	Pakke

Andet personale

Stationering	Antal	Anciennitet/skalatrin	Pakke

Chauffører:

- ☐ Chaufførerne er omfattet af overenskomst mellem AKT og 3F.
- ☐ Chaufførerne er ikke omfattet af overenskomst mellem AKT og 3F. Overenskomst skal vedlægges.

Alt personale:

- ☐ Der er indgået lokalaftaler udover overenskomsten. Beskrivelse/dokumentation skal vedlægges.
- ☐ Der er ikke indgået lokalaftaler udover overenskomsten.
- ☐ Der er aftalt medarbejdergoder i form af tantieme, gratiale m.v.. Beskrivelse/dokumentation skal vedlægges.
- ☐ Der er ikke aftalt medarbejdergoder i form af tantieme, gratiale m.v..
- ☐ Der er verserende fagretslige sager med organisationernes inddragelse. Beskrivelse/dokumentation skal vedlægges
- ☐ Der er ikke verserende fagretslige sager med organisationernes inddragelse.

Opsigelsesvarsel ud over overenskomst hhv. funktionærloven:

- ☐ Ingen
- ☐ Angiv hvilke _____

Entreprenøren er medlem af:

- ☐ AKT
- ☐ Anden arbejdsgiverforening
Hvilken: _____
- ☐ Ingen arbejdsgiverforening

Dato: _____ Entreprenørens underskrift _____

Bilag 10 – Arbejdsklausul – løn- og ansættelsesvilkår

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 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, opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser samt den 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.

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 dage, hvor der er kørsel.

3.1. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 1

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

3.2. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 2

Entreprenøren ifalder bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2. Boden 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.

3.3. 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 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 11 – Typer af ekstrakørsel

Ekstra kørsel forstås som al buskørsel som ikke indgår i afregningsvognløb, og som derfor indberettes/afregnes særskilt.

Alle typer af ekstrakørsel indberettes i det skema der hedder Månedlig registrering af spontane dubleringer. Her er der mulighed for at angive om kørslen udføres af kontraktbus eller en ekstra ikke-kontraktbus, og for at skrive en bemærkning om formål med kørsel.

Typer af ekstra kørsel

Type af kørsel	Minimum varsel	Max. Kapacitet/ gruppestørrelse	Afregning
Ekstra ture på egen rute, når bus er ledig, f.eks. tidlig hjemkørsel	1 uge	Kontraktbus	§17 stk. 2
Ekstra ture på anden rute, når kontraktbussen er ledig	1 uge	Kontraktbus	§17 stk. 2
Gruppekørsel, bestilt	1 uge	50 personer. Kontraktbus hvis muligt, men sandsynligvis spontan dublering	Afregnes efter §17 stk. 2, hvis der forefindes en ledig kontraktbus. Alternativt efter satsen for spontan dublering
Undervisningsrelevant kørsel kl. 8-13 på skoledage	2 uger	2 klasser pr. skole (svarer ca. til 1 bus) Kontraktbus	Arrangementstakst