

A-KONTRAKT

65. udbud

Bybuskørsel i Viborg by og lokalrutekørsel i
Viborg Kommune

&

Bybuskørsel i Holstebro by og lokalrutekørsel i
Holstebro Kommune



Indhold

Kontraktens nøgleoplysninger	6
1 Parterne	7
2 Generelle bestemmelser	7
2.1 Kontraktens omfang.....	7
2.2 Ejerforhold.....	8
2.3 Tilladelser	8
2.4 Overdragelse af rettigheder	8
2.5 Brug af underleverandører	9
2.6 Forsikring	9
2.7 Persondata	10
2.8 Øvrige generelle forpligtelser	10
3 Kontraktperiode.....	10
3.1 Ordinær kontraktperiode	10
3.2 Forlængelse af kontraktperioden.....	10
3.3 Førtidig opsigelse af kontrakten	11
4 Sikkerhedsstillelse.....	11
4.1 Anfordringsgaranti	11
4.2 Forlængelse af garanti.....	12
5 Driftsledelse	12
5.1 Driftsledelse med dagligt ansvar	12
5.2 Alkoholkontrol	12
6 Køreplanlægning og stoppesteder	13
6.1 Fastlæggelse af linjeføring, køreplaner mm.	13
6.2 Stoppesteder	13
7 Omfang og ændringer i omfang	14
7.1 Kørselsomfang	14
7.2 Udvidelse af kørselsomfang.....	14
7.3 Reduktion i kørselsomfang	14
7.4 Antal kontraktbusser	15
7.5 Reduktion i antal kontraktbusser	15
7.6 Indsættelse af ekstra kontraktbusser	16
8 Kørselens udførelse.....	17
8.1 Retningslinjer for kørselens udførelse.....	17
8.2 Driftsforstyrrelser	18
8.3 Kommunikation	18
8.4 Kapacitetsproblemer og ekstra kørsel.....	18
8.5 Beredskabsplan og krisehjælp	19
8.6 Betjening af Viborg Rutebilstation – gælder for Pakke 1.....	19

9	Ansvar for faciliteter	19
9.1	Holdepladser, busanlæg og opstillingspladser	19
9.2	Chaufførfaciliteter	19
10	Force majeure og andre opfyldeshindringer	21
10.1	Force majeure	21
10.2	Arbejdskonflikter mm.	21
10.3	Underretning	22
11	Kundebetjening og krav til chauffører	22
12	Krav til oplæring og uddannelse af medarbejdere	23
12.1	Oplæring af medarbejdere	23
12.2	Uddannelseskraft til chauffører	23
12.3	Øvrige uddannelseskraft	24
13	Driftsopfølgning og kvalitetssikring	25
13.1	Driftsstyring og – overvågning	25
13.2	Kvalitetssikring	25
13.3	Passagertællinger	26
13.4	Kundehenvendelser og kundeundersøgelser	26
14	Takstsystem og kontrol	27
15	Kørselsmateriellet	27
15.1	Krav til busser	27
15.2	Anvendelse af busser til anden kørsel	27
15.3	Anvendelse af alternativt materiel	28
15.4	Anvendelse af midlertidigt materiel i opstartsperiode	28
15.5	Ændringer i bussers indretning	29
15.6	Destinationsskiltning	29
15.7	Ekstraudstyr	30
15.8	Indberetning om busser	30
15.9	Udskiftning af busser	31
15.10	Vedligehold og reovering	31
15.11	Rengøring og hittegods	32
16	IT-udstyr	32
16.1	IT-udstyr udleveret af Midttrafik	32
16.2	Kontaktpersoner vedr. IT-udstyr i busserne	34
16.3	IT-udstyr leveret af busselskabet	35
17	Miljøforhold	35
17.1	Mindstekrav til miljø	35
17.2	Opvarmning af buskabinen	36
17.3	Grøn strøm	37
17.4	Certificeret biogas	37
17.5	Logning af data	37
18	Markedsføring, reklamer og information	39

19	Betalingsmodel	40
19.1	Betalingsgrundlag og satser	40
19.2	Betaling for ekstrakørsel	41
19.3	Bortfald af betaling	41
19.4	Regulering af betalingen	41
19.5	Kompensation for evt. ændringer i afgifter for el til el-busser	42
19.6	Afregning af kontantsalg	43
20	Bonus for kundetilfredshed	43
21	Afregning	44
21.1	Indberetning til afregning	44
21.2	Foreløbig og endelig afregning	44
21.3	Indtægtsregnskab vedrørende billetsalg	45
22	Misligholdelse	45
22.1	Ophævelse ved væsentlig misligholdelse	45
22.2	Andre hævebegrundende forhold	45
22.3	Misligholdelse af kontrakten	46
23	Modregning i betalingen	46
23.1	Økonomiske sanktioner	46
23.2	Modregning for mangelfulde busser	49
23.3	Modregning for mangelfuld opfyldelse af tilbudte forhold	49
23.4	Modregning i betalingen ved udgået kørsel	50
23.5	Øvrige forhold vedr. økonomiske sanktioner	50
24	Forpligtelser i forbindelse med kontraktudløb	51
24.1	Oplysningspligt ved kontraktudløb	51
24.2	Samarbejde med ny leverandør	51
25	Overdragelse af medarbejdere	51
25.1	Overdragelse jf. Virksomhedsoverdragelsesloven	51
25.2	Overdragelse uden for Virksomhedsoverdragelsesloven	52
26	Tvister og lovvalg	52
27	Underskrifter	53
Bilag 1	– Kontraktgrundlag	54
Bilag 2	– Busselskabets tilbud	55
Bilag 3	– Garantierklæring	56
Bilag 4	– Spørgsmål/svar til udbudsmaterialet	57
Bilag 5	– Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling ...	58
Bilag 6	– Kørsel med ikke-kontraktbusser	61
Bilag 7	– Krav til bussernes indretning og udstyr	63

Bilag 7.1 – Kravspecifikation for busser	64
Bilag 7.2 – IT-udstyr i busserne	65
Bilag 8 – Chaufføruniformering	66
Bilag 9 – Indberetninger om driftens udførelse	67
Bilag 10 – Beredskabsplan	68
Bilag 11 – Procedurer ved overdragelse af medarbejdere	69
Bilag 12 – Bonus for kundetilfredshed	71
Bilag 13 – Opgørelse af andel faglærte chauffører.....	75
Bilag 14 – Automatisk stoppestedsannoncering	77
Bilag 15 - Viborg Rutebilstation – Regler for færden (Pakke 1)	79

Kontraktens nøgleoplysninger

[Indsæt nøgleoplysningerne om kontrakten fra udbudsmaterialet og data fra tilbud.]

1 Parterne

Mellem

[Indsæt busselskabets navn]

[Indsæt busselskabets adresse]

[Indsæt CVR-nr.]

(i det følgende kaldet "busselskabet")

og

Midttrafik

Søren Nymarks Vej 3

8270 Højbjerg

CVR-nr.: 29943176

indgås nærværende aftale om buskørsel.

2 Generelle bestemmelser

2.1 Kontraktens omfang

- 2.1.1 Kontrakten omfatter følgende pakker/~~kombinationer~~ i Midttrafiks 65. udbud:
- Pakke 1 – Bybuskørsel i Viborg by og lokalrutekørsel i Viborg Kommune
 - Pakke 2 – Bybuskørsel i Holstebro by og lokalrutekørsel i Holstebro Kommune
- 2.1.2 Alle bestemmelserne i kontrakten finder selvstændigt anvendelse på hver enkelt pakke.
- 2.1.3 Kontrakten omfatter det antal busser og køreplantimer, der fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger*. Kørslen omfattet af kontrakten planlægges med udgangspunkt i det definerede stationeringssted, jf. *Kontraktens nøgleoplysninger*.
- 2.1.4 Midttrafik har ret til at ændre i eksisterende ruter, herunder linjeføringen, nedlægge ruter mv. samt ret til at ændre i anvendelse af materiel og tider f.eks. til brug på andre ruter inden for det geografiske nærområde. Ved sådanne ændringer sker dette i henhold til krav og bestemmelser i kontrakten, herunder bestemmelser om ændringer i antal busser og køreplaner, regulering for tomgangskørsel mv.
- 2.1.5 Kontrakten består af de tre nedenfor nævnte dele og er prioriteret på følgende måde:
- 1) Kontrakten med bilag
 - 2) Udbudsmaterialet, herunder eventuelle opdateringer under udbudsprocessen
 - 3) Det vindende busselskabs tilbud med tilhørende bilag

2.2 Ejerforhold

- 2.2.1 Hvis busselskabet er organiseret som et aktie- eller anpartsselskab, kan Midttrafik kræve oplyst, hvem der ejer aktierne/anparterne. Aktie-/anpartsbesiddelse på under 10 % af aktie-/anpartskapitalen skal dog ikke oplyses, medmindre en sådan aktiepost giver adgang til bestemmende indflydelse i selskabet. Selskaberne skal på Midttrafiks opfordring indsende serviceattest og regnskaber med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravet i årsregnskabsloven.
- 2.2.2 Hvis der i kontraktperioden sker ændringer i den oplyste aktie-/anpartsbesiddelse, skal dette meddeles skriftligt til Midttrafik uden ugrundet ophold.
- 2.2.3 Hvis der i aktie- eller anpartsselskaber sker ændringer i ejerforholdet til bestemmende andele af kapitalen, er Midttrafik berettiget til at opsiges kontrakten med 3 måneders varsel, hvis væsentlige grunde taler herfor. Opsigelsen skal i givet fald ske senest en måned efter, at Midttrafik har modtaget meddelelse om ændringen i ejerforholdet. Som væsentlig grund omfattes eksempelvis, hvis den eller de ny(e) ejer(e) er omfattet af udelukkelsesgrundene anvendt i udbudsprocessen, der danner baggrund for parternes indgåelse af nærværende kontrakt.
- 2.2.4 Busselskabet udpeger en kontaktperson, der med bindende virkning for busselskabet kan indgå alle aftaler vedrørende den løbende opfyldelse af kontrakten. Den udpegede kontaktperson skal have hjemsted eller bopæl i Danmark. Kontaktpersonen skal kunne skrive og tale dansk, da al kommunikation med Midttrafik foregår på dansk.

2.3 Tilladelser

- 2.3.1 Busselskabet skal i hele kontraktperioden være i besiddelse af de krævede tilladelser til udførelse af buskørsel efter den til enhver tid gældende Buslov¹. På anmodning fra Midttrafik, skal busselskabet fremsende dokumentation for, at busselskabet har de korrekte tilladelser. Manglende tilladelse udgør en væsentlig og hæveberettigende misligholdelse, jf. *afsnit 22*.

2.4 Overdragelse af rettigheder

- 2.4.1 Busselskabet kan ikke overdrage sine rettigheder eller forpligtelser i henhold til nærværende kontrakt til tredjemand uden Midttrafiks forudgående skriftlige accept. Overdragelse af virksomheden til tredjemand uden forudgående accept fra Midttrafik anses som væsentlig misligholdelse af kontrakten, jf. *pkt. 22.1.2*.
- 2.4.2 Midttrafik er berettiget til på uændrede vilkår at overdrage sine rettigheder og forpligtelser i henhold til kontrakten til anden institution eller en institution, der ejes af det offentlige helt eller delvist eller i det væsentlige drives for offentlige midler.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12/11/2012 med efterfølgende ændringer.

2.5 Brug af underleverandører

- 2.5.1 Busselskabet er eneansvarligt over for Midttrafik og har det fulde ansvar for den kørsel, der udføres af underleverandører; herunder at underleverandører er i besiddelse af de krævede tilladelser til udførelse af buskørsel efter den til enhver tid gældende buslov², og at underleverandøren leverer sine ydelser på de vilkår, der fremgår af nærværende kontrakt.
- 2.5.2 Antagelse eller udskiftning af underleverandør samt væsentlige ændringer i omfanget af underleverandørers kørsel skal godkendes af Midttrafik. Enhver ny underleverandør skal godkendes af Midttrafik og opfylde alle kontraktens bestemmelser førend underleverandøren kan udføre kørsel for Midttrafik.
- 2.5.3 Ved antagelse eller udskiftning af underleverandør skal der indsendes en serviceattest for underleverandøren. Serviceattesten må ikke være mere end 6 måneder gammel på det tidspunkt, den modtages ved Midttrafik. Såfremt der sker ændringer i underleverandørens virksomhed, skal der på anmodning indsendes en ny serviceattest og regnskab til Midttrafik med en detaljeringsgrad og informationsværdi svarende til kravene i selskabsloven.
- 2.5.4 Ved brug af underleverandør(er) afregner Midttrafik for den af underleverandøren udførte kørsel overfor busselskabet. Busselskabet er således selv ansvarlig for afregning af den valgte underleverandør.
- 2.5.5 Busselskabet skal oplyse om eventuelle underleverandører og omfanget af deres kørsel, samt væsentlige ændringer i omfanget af underleverandørers kørsel. Busselskabet skal sikre, at Midttrafik altid er i besiddelse af opdaterede oplysninger om underleverandører.

2.6 Forsikring

- 2.6.1 Busselskabet skal have tegnet tilstrækkelig erhvervsansvarsforsikring i et anerkendt forsikrings-selskab til fuld dækning for enhver tings- og/eller personskade, som busselskabet måtte blive ansvarlig for under udførelse af sine pligter i henhold til kontrakten. Forsikringen skal være gældende i hele kontraktens løbetid, herunder under en eventuel forlængelse af kontrakten. Busselskabet er efter anmodning fra Midttrafik forpligtet til at fremsende dokumentation for, at forsikring er tegnet.
- 2.6.2 Busselskabet skal til enhver tid holde det anvendte materiel behørigt ansvarsforsikret i overensstemmelse med lovgivningen.
- 2.6.3 I tilfælde af, at leverandøren på et tidspunkt i kontraktperioden, som et led i driften skal behandle persondata på vegne af Midttrafik, er leverandøren forpligtet til at indgå databehandleraftale med Midttrafik, jf. gældende lovgivning herom.

² Lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12/11/2012 med efterfølgende ændringer.

2.7 Persondata

- 2.7.1 Midttrafik behandler personoplysninger i forbindelse med kontrakten og opfølgning på kontrakten, herunder kontaktoplysninger for en eller flere medarbejdere hos busselskabet samt evt. underleverandører.
- 2.7.2 I forhold til busselskabets chauffører behandles oplysninger i relation til den enkelte chauffør. Nogle oplysningerne indsamles automatisk via udstyr i busserne, mens andre modtages i forbindelse med indberetning af driftsforstyrrelser eller ved oprettelse og brug af brugerprofil på Chauffør-Net. Andre oplysninger udleveres af busselskabet i forbindelse med opfølgning på busselskabets kontraktlige forpligtelser over for Midttrafik. På Midttrafiks hjemmeside, <https://www.midttrafik.dk/privatlivspolitik>, findes oplysninger om Midttrafiks behandling af personoplysninger.
- 2.7.3 Busselskabet er forpligtet til at informere de pågældende medarbejdere, også hos evt. underleverandører, om Midttrafiks behandling af personoplysninger, herunder henviser til Midttrafiks hjemmeside, jf. pkt. 2.7.2.

2.8 Øvrige generelle forpligtelser

- 2.8.1 Busselskabet leder og driver selvstændigt sin virksomhed. Ethvert personaleansatte afdækkes af busselskabet.
- 2.8.2 Busselskabet 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.
- Det er et krav, at driften sker på en arbejdsmiljømæssig forsvarlig måde og i fuld overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen. Det er busselskabets ansvar at køre- og hviletidsbestemmelser overholdes.
- 2.8.3 Busselskabet skal efter anmodning kunne redegøre for, hvordan arbejdsmiljølovgivningens krav opfyldes.

3 Kontraktperiode

3.1 Ordinær kontraktperiode

- 3.1.1 Kontraktens ordinære kontraktperiode samt driftsstart er anført i *Kontraktens nøgleoplysninger*.

3.2 Forlængelse af kontraktperioden

- 3.2.1 Kontraktperioden kan forlænges i op til 2 x 2 år efter følgende betingelser:
- 3.2.1.1 Midttrafik og busselskabet kan efter gensidig aftale forlænge kontrakten med op til to år. Forlængelse af kontrakten kan efter parternes valg ske med et år ad gangen. Gensidig aftale om forlængelse skal ske senest seks måneder før kontraktudløb. Parterne kan dog aftale et kortere varsel.
- 3.2.1.2 Såfremt Midttrafik har forlænget kontrakten, jf. *pkt. 3.2.1.1*, kan parterne efter gensidig aftale efterfølgende forlænge kontrakten med op til yderligere to år. Forlængelse kan efter parternes gensidige aftale ske med et år ad gangen. Gensidig aftale om forlængelse skal ske senest seks måneder før kontraktudløb. Parterne kan dog aftale et kortere varsel.

- 3.2.2 Forlængelse jf. *pkt. 3.2.1.1* og *pkt. 3.2.1.2* sker på uændrede vilkår, dog forhøjes bussernes maksimale busalder med det samme antal år, som kontrakten forlænges.

3.3 Førtidig opsigelse af kontrakten

- 3.3.1.1 *Opsigelse pba. afgørelse fra Klagenævnet for udbud eller domstol*
- 3.3.2 Såfremt Klagenævnet for Udbud eller en domstol annullerer Midttrafiks beslutning om at tildele kontrakten til busselskabet, eller erklærer den indgåede kontrakt for uden virkning, er Midttrafik berettiget til at opsiges kontrakten med et passende varsel. Opsigelse skal ske skriftligt.
- 3.3.3 Hvis Midttrafik opsiges kontrakten, jf. *pkt. 3.3.1.1*, har busselskabet krav på erstatning svarende til negativ kontraktsinteresse samt busselskabets eventuelle dokumenterede omkostninger ved opsigelsen. Busselskabet har i den forbindelse en pligt til at begrænse sit tab, fx ved at forsøge at afværge omkostningsforpligtelser optaget inden modtagelsen af opsigelsen, eller ved at anvende ressourcer, materiel mm. til opfyldelse af andre kontrakter lignende nærværende kontrakt.
- 3.3.4 Busselskabet har dog ikke krav på erstatning, jf. *pkt. 3.3.3*, hvis afgørelsen fra Klagenævnet for Udbud eller Domstolen beror på busselskabets forhold, herunder fx at busselskabet på tidspunktet for tildelingen af kontrakten har været omfattet af en udelukkelsesgrund eller har afgivet et ukonditions-mæssigt tilbud under det afholdte udbud.
- 3.3.5 Busselskabet kan ikke rejse andre krav mod Midttrafik i anledning af en opsigelse, jf. *pkt. 3.3.1.1*, end det der følger af ovenstående *pkt. 3.3.3*.
- 3.3.5.1 *Lovbestemte muligheder for opsigelse*
- 3.3.6 Midttrafik er berettiget til at opsiges kontrakten med et passende varsel, hvis en af betingelserne i § 18 i Bekendtgørelse 2022-06-29 nr. 1078³ er til stede.
- 3.3.7 Eventuelle erstatningsmæssige spørgsmål som følge af opsigelse af kontrakten, jf. *pkt. 3.3.6* afgøres efter dansk rets almindelige regler.

4 Sikkerhedsstillelse

4.1 Anfordringsgaranti

- 4.1.1 Til sikkerhed for busselskabets opfyldelse af kontrakten stilles en anfordringsgaranti på beløbet anført i *Kontraktens nøgleoplysninger*. Beløbet reguleres ikke i løbet af kontraktperioden.
- 4.1.2 Garantien skal stilles gennem et af Midttrafik godkendt pengeinstitut/kautionsforsikringsselskab og indestå indtil tre måneder efter kontraktens udløb, medmindre der forinden er rejst krav mod garantien. Garantien skal på anfordring fra Midttrafik frigives, uden at Midttrafik kan dokumentere sin ret ved forlig, endelig domstolsafgørelse eller voldgiftskendelse.

³ Bekendtgørelse 2022-06-29 nr. 1078 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport og posttjenester.

- 4.1.3 Den i *Udbudsmaterialets Bilag 1* fortrykte garantierklæring er en skabelon. Vælger busselskabet ikke at anvende skabelonen i forbindelse med garantistillelsen, skal Midttrafik have samme eller bedre retsstilling som efter den i *Udbudsmaterialets Bilag 1* fortrykte skabelon.

4.2 Forlængelse af garanti

- 4.2.1 Forlænges kontraktperioden, jf. *pkt. 3.2* er busselskabet af egen drift forpligtet til at forlænge garantien, således at den er gældende i hele forlængelsesperioden plus tre måneder. Forlængelse af garantien kan enten ske ved, at den oprindelige garanti forlænges eller alternativt ved, at busselskabet stiller en ny garanti på tilsvarende vilkår. Den forlængede/nye garanti skal være Midttrafik i hænde senest tre måneder før garantiens oprindelige udløb.
- 4.2.2 Modtages den forlængede/nye garanti ikke indenfor den angivne frist, jf. *pkt. 4.2.1*, er Midttrafik berettiget til at tilbageholde betaling vedrørende den allerede udførte kørsel i henhold til kontrakten. Betaling kan tilbageholdes op til det beløb, som garantien lyder på. Modtages den forlængede/fornyede garanti fortsat ikke, betragtes det som væsentlig misligholdelse.

5 Driftsledelse

5.1 Driftsledelse med dagligt ansvar

- 5.1.1 Busselskabet skal have udpeget en driftsledelse, der har det daglige ansvar for en stabil driftsafvikling i normal drift og en effektiv driftsafvikling ved afvigelser i forhold til normal drift.
- 5.1.2 Driftsledelsen skal have et grundigt kendskab til Midttrafiks chaufførhåndbog, ChaufførNet og kontrakten, der gør driftsledelsen i stand til at forstå og agere i forhold til de krav, Midttrafik stiller til busselskabet og dets personale.
- 5.1.3 Busselskabet skal sikre en organisatorisk struktur, der giver driftsledelsen rimelige forudsætninger for at udøve personaleledelse og -opfølgning. Busselskabet skal efter påkrav fra Midttrafik beskrive organisationen omkring driftsledelsen; herunder driftsledelsens ansvar og beslutningskompetencer i forhold til busselskabets ledelse. Midttrafik kan kræve, at busselskabet iværksætter tiltag til at styrke driftsledelsen med henblik på at overholde kontrakten.

5.2 Alkoholkontrol

- 5.2.1 Driftsledelsen skal sikre, at der dagligt udføres alkoholkontrol på alle fremmødte chauffører, der udfører dagens kørsel.
- 5.2.2 Daglig alkoholkontrol skal suppleres med uvarslede stikprøvekontroller minimum en gang i kvartalet. Den kvartalsvise stikprøvekontrol skal mindst omfatte 20 % af chauffører tilknyttet kontrakten.
- 5.2.3 Busselskabet skal have en procedure for gennemførelse af alkoholkontrol samt håndtering af chauffører, der ikke består alkoholkontrollen. Proceduren skal fremsendes til Midttrafik efter påkrav.

6 Køreplanlægning og stoppesteder

6.1 Fastlæggelse af linjeføring, køreplaner mm.

- 6.1.1 Midttrafik fastlægger linjeføring og køreplan. Midttrafik har ret til at ændre i eksisterende ruter, herunder linjeføringen, nedlægge ruter mv. samt ret til at ændre i anvendelse af busser og timer f.eks. til brug på andre ruter inden for det geografiske nærområde.
- 6.1.2 Midttrafik fastlægger de vognløbsplaner, der anvendes som grundlag for beregningen af kontraktbetalingen.
- 6.1.3 Midttrafik fastlægger, hvilke vognløb de enkelte bustyper skal benyttes på. Dette inkluderer også installeret IT-udstyr, jf. *afsnit 16*. Omfang af installeret IT-udstyr fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger*. Ved afvigelser herfra, kan Midttrafik modregne i betalingen, jf. *afsnit 23*.
- 6.1.4 Påtænkte ændringer af linjeføring, køreplan og vognløb drøftes mellem Midttrafik og busselskabet, inden Midttrafik træffer beslutning herom. Ca. 4 måneder før køreplansskifte orienterer Midttrafik skriftligt busselskabet om de køreplanprojekter/ændringer, der foreligger på det pågældende tidspunkt for de ruter, busselskabet er ansvarligt for, og der aftales et køreplanmøde. Forud for køreplanmødet meddeler busselskabet Midttrafik eventuelle forslag til køreplanændringer eller emner, der ønskes drøftet med Midttrafik. Afhængig af omfanget og karakteren af køreplanprojekter aftales det videre samarbejde om gennemførelse af projekterne på køreplanmødet. Såfremt der herefter fremkommer nye køreplanprojekter, orienteres busselskabet hurtigst muligt. Midttrafik står til rådighed for dialogmøder med chaufførerne om køreplanlægningen.
- 6.1.5 Busselskabet skal deltage aktivt i dette samarbejde og via prøvekørsler og drift medvirke til at sikre, at tiderne kan overholdes. Busselskabet skal sikre, at forslag og kommentarer fra kunder kommer videre til Midttrafik. Busselskabet skal ligeledes sikre, at chaufførernes synspunkter indgår i busselskabets forslag til ændringer.
- 6.1.6 Den endelige køreplan sendes sædvanligvis senest tre måneder inden ikrafttræden til busselskabet. Hvis væsentlige ændringer gennemføres med kortere varsel end tre måneder, drøftes konsekvenserne heraf mellem parterne.
- 6.1.7 Busselskabet er forpligtet til af egen drift at give Midttrafik oplysninger om samtlige forhold, der kan hindre, forstyrre eller true busselskabets opfyldelse af denne kontrakt. Busselskabet har pligt til at orientere Midttrafik om forhold, der kan have eller vil få betydning for valg af ruteføring og/eller køreplanlægning. Midttrafik har pligt til at tage hensyn til busselskabets arbejdstilrettelæggelse ved tidligst muligt at orientere busselskabet om ændringer.

6.2 Stoppesteder

- 6.2.1 Busselskabet udskifter stoppestedstavler uden ekstra betaling. Ved driftsstart er busselskabet ansvarlig for at skifte stoppestedstavler dagen før driftsstart.

- 6.2.2 Busselskabet skal sikre, at fejl og mangler ved stoppestedstavler, stoppestedstandere og læhuse straks indberettes til Midttrafik.

7 Omfang og ændringer i omfang

7.1 Kørselsomfang

- 7.1.1 Kontraktens kørselsomfang (antal køreplantimer pr. køreplanår) fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger*, jf. også *Bilag 1 – Kontraktgrundlag*. Køreplantimer opgøres som angivet i *Bilag 5 – Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling*.
- 7.1.2 Midttrafik kan ændre kørselsomfanget med op til +/- 50 % med bibeholdelse af de kontraktlige afregningssatser, jf. *Kontraktens nøgleoplysninger*. Ved beregningerne benyttes en normal køreplanperiodelængde på 52 uger.
- 7.1.3 Ændring i antallet af køreplantimer har ikke betydning for de faste administrative omkostninger og de faste busomkostninger, der afregnes som aftalt, jf. *Kontraktens nøgleoplysninger*. Reduktion i kørselsomfanget er omfattet af bestemmelsen om kompensation, jf. *pkt. 7.3*.

7.2 Udvidelse af kørselsomfang

- 7.2.1 Midttrafik kan udvide kørselsomfanget på de eksisterende vognløb med den fleksibilitet, som busselskabet har tilbudt (procentvis udvidelse af antal køreplantimer), jf. *Kontraktens nøgleoplysninger*, uden at det berettiger busselskabet til kompensation eller udvidelse i antal kontraktbusser. Udvidelsen skal kunne gennemføres inden for de øvrige bestemmelser i *afsnit 7* om ændringer i antallet af køreplantimer.
- 7.2.2 Ved udvidelse af kørselsomfanget, jf. *pkt. 7.2.1* indgår busselskabet og Midttrafik i dialog omkring bussernes rækkevidde og behov for lade- eller tankpause.
- 7.2.3 Såfremt en udvidelse af kørselsomfanget, ud over den tilbudte fleksibilitet, jf. *pkt. 7.2.1*, medfører et behov for flere kontraktbusser, skal busselskabet anskaffe det nødvendige antal ekstra kontraktbusser, jf. *pkt. 7.4*. Se også *pkt. 7.6* vedr. engangskompensation.
- 7.2.4 Busselskabet skal fremlægge fyldestgørende dokumentation for behovet for ekstra kontraktbusser, jf. *pkt. 7.2.3* i form af simuleringer af driftsafviklingen, herunder de beregningsmæssige forudsætninger for behovet for udvidelsen af antallet af kontraktbusser. Midttrafik kompenserer ikke busselskabet for udvidelse af antallet af kontraktbusser som følge af udvidelse af vognløb inden for det af busselskabet tilbudte niveau, jf. *pkt. 7.2.1*.

7.3 Reduktion i kørselsomfang

- 7.3.1 Midttrafik betaler en godtgørelse til busselskabet, såfremt kørselsomfanget samlet set i kontraktperioden reduceres med mere end 20 %, eller såfremt kørselsomfanget i en køreplanperiode reduceres med mere end 7½

% i forhold til kørselsomfanget i den foregående køreplanperiode. Godtgørelsen for reduktion i køreplantimetallet beregnes som anført i *pkt. 7.3.2 - 7.3.4*.

- 7.3.2 Kørselsomfanget, der ydes godtgørelse for efter 20 % reglen, beregnes som det antal timer, reduktionen i kontraktperioden udgør ud over 20 % af det udbudte kørselsomfang, jf. *Kontraktens nøgleoplysninger*. Såfremt der tidligere i kontraktperioden er ydet godtgørelse efter 20 % reglen, reduceres det timetal, der nu ydes godtgørelse for, med det antal timer, der tidligere er ydet godtgørelse for.
- 7.3.3 Kørselsomfanget, der ydes godtgørelse for efter 7½ % reglen, beregnes som det antal timer, reduktionen udgør ud over 7½ % i forhold kørselsomfanget i den foregående køreplanperiode. Ved reduktioner i første køreplanår foretages beregningen dog i forhold til det oprindelige kørselsomfang. Der ydes alene godtgørelse for det største af de beregnede to tal efter 20 % reglen eller 7½ % reglen.
- 7.3.4 For hver af de timer, det jf. *pkt. 7.3.2* eller *pkt. 7.3.3* er beregnet, at der skal ydes godtgørelse for, ydes en godtgørelse på 60 % af den på reduktionstidspunktet gældende sats for variable chaufføromkostninger, jf. *pkt. 19.1.3.1*. Godtgørelsen ydes for kontraktens restperiode, dog maksimalt for ét år.

7.4 Antal kontraktbusser

- 7.4.1 Antallet af kontraktbusser i kontrakten fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger* Midttrafik kan indsætte ekstra busser med et varsel på 12 måneder, eller reducere antallet af busser med et varsel på minimum tre måneder. Se *pkt. 7.6* vedr. engangskompensation ved indsættelse af ekstra busser og *pkt. 7.5* vedr. engangskompensation ved reduktion i antal busser.
- 7.4.2 Ved ændringer i antallet af kontraktbusser reguleres betalingen til busselskabet i forhold til det faktiske antal kontraktbusser med de gældende afregningssatser, jf. *pkt. 19.1.3.3*. De faste administrative omkostninger, jf. *pkt. 19.1.3.4*, ændres ikke – hverken ved en udvidelse eller reduktion i antallet af kontraktbusser.

7.5 Reduktion i antal kontraktbusser

- 7.5.1 Midttrafik kan mod betaling af en engangskompensation pr. bus reducere antallet af kontraktbusser med op til følgende antal busser:
- a) Pakke 1: 13 kontraktbusser
 - b) Pakke 2: 5 kontraktbusser
- 7.5.2 Ved reduktion i antal kontraktbusser, jf. *pkt. 7.5.1* indgår busselskabet og Midttrafik i dialog omkring den bestående kørsel. Det tilstræbes så vidt muligt, at den bestående kørsel og de tilknyttede vognløb, efter en reduktion i kørselsmængde og antal kontraktbusser, i videst muligt omfang tilsammen opretholder samme karakteristika som de udbudte vognløb, således at busselskab fortsat kan opretholde den tilbudte driftsfleksibilitet, jf. *pkt. 7.2.1*. Det tilstræbes således at opretholde vognløb med nogenlunde

samme længde (km) og så vidt muligt både korte og lange vognløb. Det er busselskabets ansvar at fremlægge fyldestgørende dokumentation, hvis den tilbudte driftsfleksibilitet efter busselskabets vurdering ikke kan oprettholdes efter reduktion i antal kontraktbusser.

- 7.5.3 Størrelsen på engangskompensationen fremgår af nedenstående tabel, hvor der udbetales en procentsats af den dokumenterede anskaffelsespris på bussen inkl. moms. Kompensationsniveauet fastlægges med udgangspunkt i bussens alder på tidspunktet, hvor den udgår af drift. År 1 er perioden fra driftsstart og et år frem, år 2 er det efter følgende år osv. Kompensationen udbetales med afregningen for den måned, hvor bussen er udgået af drift.

Bussens alder	Kompensation pr. kontraktbus (%-sats af dokumenteret anskaffelsespris inkl. moms)
År 1	68%
År 2	62%
År 3	56%
År 4	51%
År 5	45%
År 6	39%
År 7	33%
År 8	27%
År 9	21%
År 10	16%
År 11	10%
År 12	4%

- 7.5.4 Busselskabet er dog ikke berettiget til kompensation, hvis antallet af busser reduceres senest en måned efter tildeling af kontrakten.

7.6 Indsættelse af ekstra kontraktbusser

- 7.6.1 Midttrafik kan i løbet af kontraktperioden mod betaling af en indsætte følgende antal busser:

- a) Pakke 1: 13 kontraktbusser
- b) Pakke 2: 5 kontraktbusser

- 7.6.2 Størrelsen på engangskompensationen fremgår af nedenstående tabel, hvor der udbetales en procentsats af den dokumenterede anskaffelsespris på bussen inkl. moms. Kompensationen udbetales senest måneden efter idriftsættelse. Såfremt antallet af busser udvides inden driftsstart, udløser det ikke en engangskompensation.

Kontraktår (indsættelsestidspunkt)	Kompensation pr. kontraktbus (%-sats af dokumenteret nyanskaffelsespris inkl. moms)
År 1	8%
År 2	16%

År 3	23%
År 4	28%
År 5	28%
År 6	17%
År 7	11%
År 8	5%
År 9	0%
År 10	0%
År 11	0%
År 12	0%

- 7.6.3 Busselskabet er dog ikke berettiget til kompensation, hvis antallet af busser udvides senest en måned efter tildeling af kontrakten.
- 7.6.4 Såfremt busselskabet har ekstra omkostninger til dokumenteret nødvendig udbygning af infrastrukturen (fx ekstra ladeudstyr/tankningsudstyr, udvidelse af kapaciteten på elforsyningen og lign.) til opladning/tankning af de ekstra busser, kan parterne aftale et tillæg til engangskompensationen, jf. pkt. 7.6.2, således at busselskabet i rimeligt omfang får dækket dokumenterede meromkostninger til udbygning af infrastrukturen. Busselskabet er forpligtet til at oplyse om sådanne forventede meromkostninger umiddelbart efter Midttrafiks anmodning om indsættelse af ekstra busser.
- 7.6.5 Ekstra busser skal, medmindre andet aftales med Midttrafik, opfylde samtlige kontraktkrav til busserne, herunder også busselskabets eventuelle tilbudte forbedringer, jf. Bilag 2 – Busselskabets tilbud.
- 7.6.6 Såfremt indsættelsen af ekstra busser ikke sker rettidigt, reduceres den faste busbetaling, jf. pkt. 19.1.3.3, med 500 kr. pr. bus pr. kalenderdag frem til levering sker.

8 Kørselens udførelse

8.1 Retningslinjer for kørselens udførelse

- 8.1.1 Busselskabet udfører kørslen i nært samarbejde med Midttrafik, Midttrafiks samarbejdspartnere og andre virksomheder, der udfører kørsel for Midttrafik. Busselskabet er ansvarligt for kørselens planmæssige gennemførelse.
- 8.1.2 Busselskabet skal med deres vagt- og driftsplanlægning medvirke til at køreplanerne kan overholdes. Chaufførskifte kan udelukkende ske på tidspunkter og steder, hvor køreplanen og vognløbet tillader et chaufførskifte, uden det vil medføre forsinkelser i forhold til køreplanen. Det betyder, at der som minimum skal være fire (4) minutters ophold i køreplanen eller vognløbet. Skiftet vil således typisk kunne ske ved ruternes endestationer eller et ophold på ruten, hvor der mindst er fire (4) minutters ophold. Der må ikke afviges fra rutens ruteforløb for at foretage chaufførskifte.

Vurderingen af ophold i vognløbet tager udgangspunkt i Midttrafiks afregningsvognløb. Såfremt busselskabet danner anderledes driftsvognløb, skal de forelægges Midttrafik til godkendelse.

8.1.3 Busselskabet skal sikre, at køreplanlagte korrespondancer overholdes i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastsættes af Midttrafik.

8.1.4 Busselskabet skal sikre, at der inden for de begrænsninger, køreplanerne giver, afsættes tilstrækkelig tid til billettering og betjening af kunder. Ved afgang fra endestation skal bussen være til stede og åben for kunderne efter behov, dog minimum 5 minutter før planmæssig afgangstid. Dette gælder dog ikke, hvis kort ophold efter forudgående tur eller overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelser hindrer det.

8.1.5 Annoncering af stoppesteder skal ske efter de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik.

8.2 Driftsforstyrrelser

8.2.1 Ved driftsstop, sygdom eller lignende skal busselskabet indsætte reservemateriel af samme standard og reservechauffører eller selv træffe aftale med anden trafikudøver om kørslens gennemførelse. Gennemføres kørslen i disse tilfælde ved brug af anden trafikudøver, er det busselskabets ansvar, at denne anden trafikudøvers materiel og chauffører opfylder de samme krav, der stilles til busselskabets egen reservemateriel og reservechauffører.

8.2.2 Busselskabet er forpligtet til hurtigst muligt at underrette Midttrafik om driftsforstyrrelser og ikke planlagte hændelser, der kan påvirke passagerernes rejse, jf. *pkt. 13.1.2*.

8.3 Kommunikation

8.3.1 Alle chauffører skal være forsynet med mobiltelefon, chaufførskærm eller lignende udstyr, der giver busselskabet mulighed for at kontakte chaufføren på ruten. Betjening af udstyr under kørslen skal ske efter gældende lovgivning. Betaling for etablering og drift af mobiltelefoner eller andet kommunikationsudstyr afholdes af busselskabet.

8.3.2 Midttrafik skal i hele driftstiden kunne komme i kontakt med busselskabet eller en repræsentant for dette. Midttrafik skal have mulighed for at kommunikere med busselskabet via e-mail og internet. Busselskabet skal til hver en tid følge Midttrafiks procedurer for information til chauffører og kunder.

8.4 Kapacitetsproblemer og ekstra kørsel

8.4.1 Busselskabet har ansvaret for, at pludseligt opståede kapacitetsproblemer på de afgang, busselskabet udfører kørslen på, klares bedst muligt. Busselskabet skal hurtigst muligt underrette Midttrafik om behov for ekstra kørsel eller hyppigt forekommende kapacitetsproblemer. Busselskabet er også forpligtet til at meddele, når behov for ekstra kørsel ikke længere er til stede.

- 8.4.2 For at sikre den mest effektive anvendelse af kontraktbusserne kan Midttrafik i de perioder, hvor de ikke er anvendt ifølge afregningsvognplanerne, forlange, at busselskabet udfører ekstrakørsel på de linjer, som busselskabet betjener, eller på andre linjer eller strækninger mod betaling af de chaufførafhængige og timeafhængige omkostninger, jf. *Kontraktens nøgleoplysninger*. Hvis det drejer sig om fast kørsel, der strækker sig over mindst 6 måneder, foretages en korrektion efter *pkt. 19.4.1*.

8.5 Beredskabsplan og krisehjælp

- 8.5.1 Busselskabet er i hele kontraktperioden forpligtet til at have en beredskabsplan. Busselskabets chauffører skal til enhver tid være bekendt med beredskabsplanen og indholdet af denne. Busselskabet skal på Midttrafiks opfordring præsentere selskabets beredskabsplan for Midttrafik. Beredskabsplanen skal som minimum opfylde og forholde sig til de i *Bilag 10 – Beredskabsplan* nævnte punkter.
- 8.5.2 Busselskabet er for egen regning ansvarlig for at sikre krisehjælp til personale, kunder og andre vidner i tilfælde af uheld, vold eller trusler i eller omkring bussen. Krisehjælpen skal omfatte akut psykologisk rådgivning ved autoriseret psykolog indenfor en time, døgnet rundt, eventuel ved telefonisk kontakt. Krisehjælpen skal endvidere omfatte mulighed for efterfølgende individuel psykologisk rådgivning, såvel telefonisk som ved personlig konsultation. Kriseberedskabet skal følge Midttrafiks procedure for akut information til chauffører og kunder.

8.6 Betjening af Viborg Rutebilstation – gælder for Pakke 1

- 8.6.1 Viborg Rutebilstation er udformet som en kompakt terminal, hvor busserne ikke har faste holdepladser. Der er et It-system (Lane Management), der styrer kørslen på stationen og anviser busbane for betjening af kunderne.
- 8.6.2 Ved buskørsel til og fra Viborg Rutebilstation, skal busselskabet sikre, at chaufførerne har kendskab til og betjener IT-udstyret i busserne korrekt og overholder de gældende retningslinjer for afvikling i stationsområdet. Se *Bilag 14 - Viborg Rutebilstation – Regler for færden (Pakke 1)* for regler for færden på rutebilstationen. Øvrig vejledning og retningslinjer rekvireres hos Midttrafik.

9 Ansvar for faciliteter

9.1 Holdepladser, busanlæg og opstillingspladser

- 9.1.1 Ansvar for aftaler om holdepladser ved rutebilstationer og endestationer påhviler Midttrafik. Udgifter til anløb af rutebilstationer og andre udgifter forbundet med benyttelsen af stoppesteder m.v. betales af Midttrafik.
- 9.1.2 Busselskabet har ansvaret for busanlæg og opstillingspladser.

9.2 Chaufførfaciliteter

- 9.2.1 Busselskabet er ansvarlig for, at chaufførerne i rimelig afstand fra bussens holdeplads som minimum har adgang til følgende faciliteter:

9.2.1.1 Pauselokale

Chaufførerne skal have adgang til vedligeholdt, møbleret pauselokale med et tilstrækkeligt antal siddepladser ved borde, samt rindende vand, lys og varme. Det skal sikres at der er mulighed for at opbevare mad og drikke forsvarligt, det vil sige ved maks. 5 grader. I pauselokalet skal der være adgang til en elkedel, mikrobølgeovn, service (kopper, glas, tallerkner og bestik), samt mulighed for at rengøre dette.

9.2.1.2 Toiletforhold

Chaufførerne skal have adgang til ordentlige, rengjorte toiletforhold med rindende vand.

9.2.2 I *Kontraktens nøgleoplysninger* fremgår det, hvorvidt der på specifikke endestationer er krav om pauselokale og/eller toiletforhold, jf. pkt. 9.2.1.

Faciliteter stilles til rådighed – Pakke 1

9.2.3 Chaufførfaciliteter på Viborg station og i Bjerringbro

9.2.3.1 Busselskabet har brugsret til chaufførfaciliteterne på Viborg Station og i Bjerringbro.

9.2.3.2 Viborg Kommune afholder alle udgifter til faciliteterne, og har ansvaret for rengøring og vedligeholdelse af faciliteterne.

9.2.3.3 Busselskabet er forpligtet til at rapportere eventuelt observerede skader eller mangler til Viborg Kommune.

9.2.4 Chaufførfaciliteter ved endestationerne Liseborg og Falkevej

9.2.4.1 Busselskabet har ansvaret for faciliteterne ved Liseborg og Falkevej. Busselskabets ansvar inkluderer i hele kontraktperioden følgende:

- a. Rengøring og forbrugsartikler (toiletpapir, sæbe m.v.),
- b. indvendig vedligeholdelse af og udskiftning af inventar,
- c. samt nødvendig udbedring/udskiftning af indvendige bygningsdele, eksempelvis låse, døre, beslag, vandhaner, wc-skåle med sæder, vaskekummer og vandlåse.

9.2.4.2 Viborg Kommune afholder forbrugsudgifter til el, vand, varme og renovation.

9.2.4.3 Udvendig vedligeholdelse og vedligeholdelse af forsyningsinstallationer påhviler Viborg Kommune. Busselskabet er dog forpligtet til at iværksætte udbedring af eventuelle skader på vegne af Viborg Kommune.

Busselskabet overtager faciliteterne umøbleret, og busselskabet skal sørge for møblering af faciliteterne i henhold til pkt. 9.2.1.1.

9.2.4.4 Busselskabet er forpligtet til at rapportere eventuelt observerede skader eller mangler til Viborg Kommune.

Faciliteter stilles til rådighed – Pakke 2

9.2.5 Chaufførfaciliteter på Holstebro station

9.2.5.1 Midttrafik stiller faciliteterne anført i *Nøgleoplysninger om kontrakten* til rådighed for busselskabet mod betaling af en andel af både huslejen og omkostningerne til rengøring, forbrugsartikler, el, vand og varme mm. Forventet omkostningsniveau fremgår af *Nøgleoplysninger om kontrakten*. Busselskabet er forpligtet til at betale til faciliteterne, uanset om busselskabet vælger at stille andre faciliteter til rådighed for chaufførerne.

9.2.5.2 Busselskabet har ansvaret for at føre tilsyn med faciliteterne, jf. pkt. 9.2.5, på vegne af alle busselskaber, der benytter faciliteterne. Ansvaret inkluderer kontakt til rengøringspersonale og leverandør af forbrugsartikler i tilfælde af mangelfuld rengøring, manglende levering af forbrugsartikler, ex viskestykker, toilet-papir, håndsæbe. Midttrafik leverer kontaktoplysninger mm. til leverandørerne af rengøringsydelser, forbrugsartikler mm.

9.2.6 Midttrafik kan til enhver tid kræve en redegørelse fra busselskabet om, hvordan busselskabet konkret opfylder kravene til chaufførfaciliteter. Redegørelsen skal være Midttrafik i hænde inden for en fastsat frist.

10 Force majeure og andre opfyldeshindringer

10.1 Force majeure

10.1.1 Busselskabet er fritaget for ansvar, når kørslen ikke kan udføres som aftalt på grund af force majeure. Busselskabet kan derfor ikke pålægges bod mv., ligesom Midttrafik ikke er berettiget til at ophæve kontrakten i force majeure-situationer. Busselskabet er ikke berettiget til betaling for kørsel, der ikke udføres på grund af force majeure, jf. *pkt. 19.3.2*.

10.1.2 Hvis busselskabet ønsker at påberåbe sig force majeure, skal busselskabet straks ved forekomsten af force majeure-begivenheden, eller når en force majeure-begivenhed formodes at opstå, underrette Midttrafik om årsagen til force majeure-situationen og om muligt om den forventede varighed af force majeure-situationen.

10.1.3 Hver part betaler sine egne omkostninger/bærer sit eget tab som følge af en force majeure-situation.

10.2 Arbejdskonflikter mm.

10.2.1 I tilfælde af arbejdskonflikt, blokade, strejke eller lignende bortfalder betalingen til busselskabet for den periode, hvor kørslen ikke gennemføres som planlagt, jf. *pkt. 19.3.1*. Dette gælder uanset, om de nævnte forhold rammer busselskabet direkte, rammer underleverandører eller andre, der medvirker til busselskabets opfyldelse af kontrakten.

10.2.2 Hvis kun en del af kørslen er indstillet, betales der for den resterende kørsel som en forholdsmæssig andel af den samlede betaling, der opgøres på grundlag af det udførte antal køreplantimer i forhold til det planlagte antal køreplantimer.

10.3 Underretning

- 10.3.1 Busselskabet er forpligtet til straks at underrette Midttrafik om indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen, uanset årsagen hertil.
- 10.3.2 Busselskabet er forpligtet til at oplyse Midttrafik om enhver årsag til arbejdskonflikt, blokade, strejke eller lignende, der påvirker eller hindrer kørslens udførelse.

11 Kundebetjening og krav til chauffører

- 11.1.1 Busselskabet er ansvarligt for, at billettering sker korrekt. Chaufførerne skal have rådighed over det nødvendige billetteringsudstyr.
- 11.1.2 Chaufføren skal have et kendskab til betalingsformer i Midttrafik, der sikrer, at billettering og kontrol kan foretages korrekt. Det gælder både Midttrafiks egne betalingsformer samt betalingsformer fra øvrige trafikmyndigheder med gyldighed i Midttrafik. Chaufføren skal have tilstrækkelig indsigt i Midttrafiks takster og takstsystem til at kunne svare kunderne på grundlæggende spørgsmål om priser og billetter. Ved øvrige spørgsmål skal chaufføren kunne henvise kunden til Midttrafiks kundeservice. Vejledningsmateriale udarbejdet af Midttrafik til brug for chaufførerne samt øvrigt relevant materiale skal være tilgængeligt for og kendt af chaufførerne.
- 11.1.3 Busselskabet skal sikre, at alle chauffører oprettes til Midttrafiks Chaufførnet, og at alle chauffører har mulighed for at få daglig adgang til Chaufførnet, eksempelvis via smartphone, tablet eller it-adgang på chaufførfaciliteterne eller andet tilgængeligt sted (fx ved opsætning af fælles pc eller tablet med internetadgang). Busselskabet skal sikre, at alle chauffører bliver notificeret, når der er nyheder på ChaufførNet; enten ved at den enkelte chauffør tilmeldes notifikationer fra ChaufførNet via e-mail eller sms, eller at busselskabet på anden vis sikrer notifikation til chaufførerne.
- 11.1.4 Busselskabet skal sikre, at alle chauffører kører kundevenligt og miljørigtigt (en glidende og sikker kørsel) efter de anvisninger, der fastsættes af Midttrafik. Busselskabet har pligt til at give Midttrafik meddelelse om problemer, der forhindrer kundevenlig kørsel.
- 11.1.5 Chaufførerne, andet personale og busselskabet skal yde en kundevenlig og serviceorienteret betjening. Midttrafik kan præcisere eventuelle krav om hjælp til handicappede. Chaufførerne skal forstå og kunne bruge begrebet konduite.
- 11.1.6 Chaufførerne må ikke ryge i og omkring bussen eller i og omkring stoppestederne. Rygeforbuddet gælder også elektroniske cigaretter og lignende.
- 11.1.7 Busselskabet skal sikre nul-tolerance politik i forhold til vold og trusler om vold mod busselskabets ansatte. På opfordring fra Midttrafik skal busselskabet indsende opgørelse over politianmeldte episoder om vold og trusler om vold for de seneste 12 måneder.

- 11.1.8 Chaufførerne skal senest 8 uger efter ansættelse være iført uniform. Se Midttrafiks bestemmelser vedr. krav til uniform i *Bilag 8 – Chaufføruniformering*. Chaufførerne skal i øvrigt være velsoignerede, præsentable og kunne tale, læse og forstå dansk. Chaufførerne skal ligeledes kunne bruge en mikrofon.
- 11.1.9 Midttrafik kan kræve, at busselskabet udelukker en chauffør fra kørsel for Midttrafik, hvis denne har givet anledning til gentagne eller grove berettigede klager.

12 Krav til oplæring og uddannelse af medarbejdere chauffører og andet personale

12.1 Oplæring af medarbejdere

12.1.1 Busselskabet skal sørge for, at alle medarbejdere, der er involveret i udførelsen af ydelserne omfattet af Kontrakten, opnår nødvendige fagligheder og rette kvalifikationer til selvstændigt at kunne udføre opgaverne.

12.1.2 Kravet om oplæring indebærer, at busselskabet skal sikre, at medarbejderne som minimum opnår nødvendig oplæring i følgende (ej udtømmende):

- Oplæring i og indøvning i køreplaner og ruteføring, også i forbindelse med ændringer i løbet af kontraktperioden
- Oplæring i anvendelse og betjening af IT-udstyr i busserne, også ved eventuel implementering af nyt IT-udstyr i løbet af kontraktperioden – omfatter også rejsekortsystemet
- Introduktion til og oplæring i brugen af ChaufførNet
- Oplæring og indføring i de i Kontrakten fastsatte krav til betjening af busser, servicering og betjening af kunder.
- Oplæring og indføring i Kontraktens krav til samarbejde mellem busselskabet og Midttrafik, herunder bl.a. krav til indberetning af driftsforstyrrelser samt krav til besvarelse af kundehenvendelser, kvalitetsbrister og andre forespørgsler i overensstemmelse med Kontrakten.

12.1.2 Uddannelseskrav til chauffører

12.1.1.2.1 Busselskabet 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 denne kontrakt.

12.2.2 Antal uddannelsesdage

Efteruddannelsen af chaufførerne, der udfører kørsel i henhold til denne kontrakt, skal være på mindst to dage for hver enkelt chauffør i hvert kalenderår. Når kontrakten alene omfatter en del af et kalenderår, omregnes de to dage pr. år forholds-mæssigt. Bruger busselskabet mere end to efteruddannelsesdage for en given chauffør i et kalenderår, kan overskuddet overføres til de kommende kalenderår.

12.2.3 Lovpligtig efteruddannelse

Det obligatoriske modul af den lovpligtige efteruddannelse for chauffører⁴, kan ikke medregnes i de ovenfor nævnte to dage. Den selvvalgte del af den lovpligtige uddannelse kan medregnes i de ovenfor to nævnte dage.

12.2.4 Fly High

Deltagelse i løbende Fly High (FH) kurser er obligatorisk for busselskabets chauffører. FH1 skal senest være gennemført inden udløbet af kontraktens andet driftsår. FH2 skal være gennemført senest to år efter, at FH1 er gennemført. FH3 skal gennemføres senest to år efter, at FH2 er gennemført, og så fremdeles for efterfølgende FH-kurser. Kursusdagene kan fratrækkes i de krævede to dage efteruddannelse pr. chauffør pr. år og kan tilsvarende maksimalt udgøre to dage pr. år. Midttrafik forpligter sig ikke til at udbyde flere Fly High-niveauer, end de på ChaufførNet anførte niveauer.

12.2.5 Faglærte chauffører

12.2.5.1 Busselskabet skal udføre kørslen med den tilbudte andel faglærte chauffører, jf. Kontraktens nøgleoplysninger.

12.2.5.2 Med "kørslen" menes der det antal køreplantimer samt tillægstimer, som fremgår af afregningsgrundlaget for det pågældende køreplanår, der udsendes forud for køreplanskiftet.

12.2.5.3 Busselskabet skal sikre sig, at der i hele kontraktperioden er tilknyttet tilstrækkeligt antal faglærte chauffører til kontrakten, således at kørslen bliver udført med det tilbudte niveau for andel faglærte chauffører. Chauffører, der er påbegyndt uddannelse kan tælle med i opgørelsen fra dato for påbegyndt uddannelsesforløb.

12.2.5.4 En gang årligt skal busselskabet fremsende opgørelse over de til kontrakten tilknyttede chauffører, med angivelse af chaufførens beskæftigelsesgrad (pr. uge), angivelse af faglært/ikke-faglært samt angivelse af tiltrædelsesdato og evt. fratrædelsesdato. Opgørelsen skal fremsendes straks efter køreplanårets afslutning (fra 2. driftsår/køreplanår). Se eksempel på skema til opgørelse i Bilag 13 – Opgørelse af andel faglærte chauffører.

12.2.5.5 Opgørelsen skal vedlægges uddannelsesbeviser for de tilknyttede faglærte chauffører samt uddannelsesaftaler for chauffører, der endnu ikke har gennemført/afsluttet uddannelsen.

12.2.5.6 Manglende opfyldelse af andel faglærte chauffører sanktioneres årligt (fra 2. driftsår/køreplanår) med modregning på 20 kr. pr. time, der ikke er udført med faglært chauffør. Bodsbeløbet indekseres årligt den 1. juli for det kommende driftsår/køreplanår. Se eksempel på opgørelse af modregning i Bilag 13 – Opgørelse af andel faglærte chauffører.

12.2.12.3 Øvrige uddannelseskra

~~12.2.12.3.1~~ Busselskabet skal sørge for en passende efteruddannelse af det øvrige personale, herunder driftsledelsen.

⁴ Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport - BEK nr. 322 af 30/03/2020 (med eventuelle senere ændringer)

~~12.2.2~~12.3.2 Busselskabet forpligter sig til, at alle driftsledere på Midttrafiks anmodning skal deltage i Midttrafiks kurser for chauffører, jf. pkt. 12.1.4.

~~12.2.3~~12.3.3 Busselskabet og dets personale skal deltage i instruktionsmøder om takst- og billetteringsystem, IT-udstyr i busserne, chaufførkurser o.l., der arrangeres af Midttrafik. Chaufførerne skal normalt højst deltage i et møde pr. år. Udgifter hertil dækkes af busselskabet.

~~12.2.4~~12.3.4 Busselskabet og dets chaufførrepræsentant(er) er på Midttrafiks opfordring forpligtet til at deltage i 2-4 kvalitetsudvalgsmøder pr. år. Midttrafik betaler for chaufførernes deltagelse i kvalitetsudvalgsmøder.

~~12.2.5~~12.3.5 Kursusgebyr og udgifter til fornyelse af chaufføruddannelsesbeviset i forbindelse med den lovpligtige efteruddannelse, jf. 12.1.3, samt andre omkostninger til uddannelse af chauffører og andet personale er Midttrafik uvedkommende.

~~12.2.6~~12.3.6 Busselskabet skal hvert år senest den 1. marts indsende dokumentation for uddannelsesforløbet samt indhold heraf for samtlige medarbejdere for det seneste kalenderår.

~~12.2.7~~12.3.7 Ved manglende overholdelse af krav til uddannelse kan Midttrafik foretage modregning i busselskabets betaling i henhold til *pkt. 23.1, pkt. 33) og 34)*.

13 Driftsopfølgning og kvalitetssikring

13.1 Driftsstyring og – overvågning

13.1.1 Busselskabet er forpligtet til at iværksætte en driftsstyring og -overvågning, der sikrer tilstrækkelig information om den løbende drift og styring af kvaliteten. Busselskabet skal på Midttrafiks anmodning dokumentere, hvordan der sikres tilstrækkelig driftsstyring og -overvågning. Midttrafik kan kræve, at busselskabet laver tiltag til at forbedre kvalitetsstyringen.

13.1.2 Busselskabet er forpligtet til hurtigst muligt at underrette Midttrafik om driftsforstyrrelser og ikke planlagte hændelser, der kan påvirke passagerernes rejse. Det omfatter bl.a. indstilling henholdsvis genoptagelse af kørslen, udgåede ture, forsinkelser mm. Indberetningen skal foregå via Midttrafiks driftsindberetningssystem og i henhold til Midttrafiks retningslinjer i øvrigt. Reglerne for indberetning er nærmere beskrevet i *Bilag 9 – Indberetninger om driftens udførelse*.

13.2 Kvalitetssikring

13.2.1 Midttrafik er berettiget til at føre kontrol med busselskabets opfyldelse af kontrakten ved kvalitetskontrol af og i de anvendte busser, herunder evt. ved brug af mystery shopping. En sådan kontrol fritager ikke busselskabet for ansvaret for, at busserne opfylder de aftalte betingelser, og at kørslen udføres som aftalt. Busselskabet skal medvirke til et positivt samarbejde mellem kvalitetskontrollører og busselskabets personale.

13.2.2 Hvis der registreres en kvalitetsbrist hos busselskabet, skal busselskabet afhjælpe bristen inden for en af Midttrafik fastsat frist i overensstemmelse med Midttrafiks anvisninger. Ved påkrav fra Midttrafik, skal busselskabet

fremsende dokumentation for udbedringen af kvalitetsbristen inden for den fastsatte frist.

13.3 Passagertællinger

13.3.1 Busselskabet skal medvirke til, at der indsamles de nødvendige data til passagertællinger på ruterne ved anvendelse af tællebusser (busser med automatisk tælleudstyr) jf. pkt. 13.3.2, cirkulerende tællebusser, jf. pkt. 13.3.3, eller ved manuelle passagertællinger jf. pkt. 13.3.4.

13.3.2 Automatisk tælling med tællebus

13.3.2.1 Midttrafik angiver, hvilke ruter der skal tælles med tællebusser. Samtlige ture skal tælles på samtlige driftsdage. Tællingen skal ske med kontrakt- eller reservebus udstyret med automatisk tælleudstyr. Se angivelse herom i *Kontraktens nøgleoplysninger*. I forbindelse med køreplansskifte i løbet af kontraktperioden angives de ruter, der skal tælles med tællebusser ved fremsendelse af nye køreplaner, jf. pkt. 6.1.6.

13.3.2.2 Hvis busselskabet udfører kørslen med andre driftsvognløb end Midttrafiks afregningsvognløb, jf. pkt. 6.1.2 og pkt. 6.1.3, er Busselskabet forpligtet til at sikre, at de ruter/vognløb, der skal tælles med tællebus, jf. pkt. 13.3.2.1, bliver kørt og dermed talt med kontraktbusser med automatisk tælleudstyr.

13.3.2.3 Busselskabet kan efter aftale og mod betaling af Midttrafiks anlægs- og driftsudgifter til automatisk tælleudstyr få installeret automatisk tælleudstyr i kontrakt- eller reservebusser uden automatisk tælleudstyr, såfremt dette er nødvendigt for at kunne udføre tællingen med Busselskabets egne driftsvognløb, jf. pkt. 13.3.2.2.

13.3.3 Cirkulerende tællebusser

13.3.3.1 Såfremt der er indsat cirkulerende tællebusser på ruten, er busselskabet forpligtet til, at disse tællebusser cirkulerer og tæller samtlige ture på ruten i det af Midttrafik anviste interval eller hyppighed, jævnt fordelt på ugedage for den angivne periode (typisk en seksugers periode). Hver tur skal som minimum tælles én gang pr. periode pr. ugedag.

13.3.4 Manuelle tællinger

13.3.5 Midttrafik kan iværksætte manuelle passagertællinger og -undersøgelser. Busselskabet og dets personale skal medvirke konstruktivt hertil i op til 6 driftsuger om året pr. rute uden ekstra kontraktbetaling. Manuelle tællinger iværksættes kun i tilfælde af manglende automatisk tælling.

13.4 Kunde henvendelser og kundeundersøgelser

13.4.1 Kunde henvendelser behandles af Midttrafik. Henvendelser direkte til busselskabet skal videresendes til Midttrafik. Såfremt Midttrafik modtager kunde henvendelser, der knytter sig til busselskabets forhold, fremsendes klagen til busselskabet til udtalelse. Besvarelse skal være Midttrafik i hænde senest fem arbejdsdage efter fremsendelse.

13.4.2 Midttrafik kan gennemføre kundeundersøgelser med henblik på at få viden om kundernes oplevelse af busrejsen, busselskabet mm. Busselskabet og

dets chauffører skal, på opfordring fra Midttrafik, medvirke til undersøgelses gennemførelse, herunder uddeling og indsamling af spørgeskemaer eller andet materiale.

- 13.4.3 Busselskabet skal på opfordring fra Midttrafik deltage i forsøg med nye incitamentsmodeller samt indførelse af permanente incitamentsmodeller.

14 Takstsystem og kontrol

- 14.1.1 Midttrafik fastlægger takst- og billetteringssystem og øvrige rejsebestemmelser. Midttrafik kan til enhver tid foretage ændringer heri mod dækning af busselskabets eventuelle dokumenterede meromkostninger.
- 14.1.2 Busselskabet medvirker til gennemførelsen af de kontrolforanstaltninger, der iværksættes af Midttrafik, herunder billetkontrol i busserne.

15 Kørselsmateriellet

15.1 Krav til busser

- 15.1.1 Alle kontrakt- og reservebusser skal opfylde kravene anført i *Kontraktens nøgleoplysninger* og i *Bilag 7 – Krav til bussernes indretning og udstyr*. I tilfælde af diskrepans mellem *Kontraktens nøgleoplysninger* og *Bilag 7 – Krav til bussernes indretning og udstyr* har kravene i *Kontraktens nøgleoplysninger* forrang.
- 15.1.2 Der kan efter aftale dispenseres for afvigelser fra buskrav, hvor det er hensigtsmæssigt af økonomiske eller betjeningsmæssige grunde. Det gælder for eksempel mindre busser end de i *Kontraktens nøgleoplysninger* krævede busser på tidspunkter, hvor mindre busser er store nok i forhold til kapacitetsbehovet, og hvis forholdene ellers gør det muligt. Enhver afvigelse skal på forhånd aftales konkret med Midttrafik. Det er Midttrafik der afgør, om afvigelser kan accepteres.
- 15.1.3 Midttrafik kan løbende ændre kravene til bustype og -kapacitet m.v. for fremtidige busudskiftninger. Ændrede krav meddeles busselskabet skriftligt. Parterne kan kræve forhandling, hvis ændringerne påvirker købsprisen af bussen i væsentlig grad (i både opad- og nedadgående retning).
- 15.1.4 Hvis lovgivningen medfører ændrede regler for beregning af vægt og ståpladser, kan Midttrafik forlange, at busselskabet omregistrerer busserne. Det sker uden ændring af betalingen.
- 15.1.5 Midttrafik kan mod betaling af de hermed forbundne dokumenterede omkostninger stille krav om udskiftning af en bus til en anden type eller en anden kapacitet. Ændringen i betalingen fastsættes efter forhandling.

15.2 Anvendelse af busser til anden kørsel

- 15.2.1 Kontrakt- og reservebusser må ikke uden Midttrafiks forudgående skriftlige godkendelse anvendes til anden kørsel end den af kontrakten omfattede. Busselskabet skal skriftligt anmode Midttrafik om dispensation til at benytte busser til anden kørsel, jf. de gældende retningslinjer på Extranettet: [Extranet for busselskaber - Midttrafik](#).

- 15.2.2 Hvis Midttrafik giver busselskabet dispensation til at benytte busser til anden kørsel, fradrager Midttrafik i betalingen for faste busomkostninger, jf. pkt. 19.1.3.3 for den angivne periode (hele dage).
- 15.2.3 Hvis Midttrafik giver busselskabet dispensation til at benytte busser til anden kørsel, skal busselskabet følge de gældende retningslinjer på Extranettet, herunder fx tildækning af Midttrafiks logo og billetudstyr, samt fjerne Midttrafik markedsføringsmateriale.
- 15.2.4 Benyttelse af busser til anden kørsel fjerner ikke Busselskabets ansvar, jf. pkt. 8.2.1.

15.3 Anvendelse af alternativt materiel

- 15.3.1 Busselskabet er i særlige tilfælde berettiget til at anvende alternativt busmateriel, såfremt dette er nødvendigt for at udføre kørslen. Ved særlige tilfælde forstås eksempelvis:
- a) Busser til dubleringskørsel
 - b) Busser til ekstrakørsel, hvor hensynet til bussernes rækkevidde og behov for opladning/tankning sætter en begrænsning for, hvor meget ekstrakørsel, der kan udføres med busserne, der lever op til kontraktens krav, jf. pkt. 15.1.1.
 - c) Ekstraordinære tilfælde, fx ved flere samtidige uheld på flere busser
- 15.3.2 Kørsel med alternativt busmateriel omfattet af a) og b) afregnes som kørsel med ikke-kontraktbusser, jf. *Bilag 6 – Kørsel med ikke-kontraktbusser*. Kørsel med alternativt busmateriel omfattet af c) afregnes som almindelig kørsel med kontraktbusser, jf. pkt. 19.1.
- 15.3.3 Busselskabet er forpligtet til at indberette og dokumentere behovet for hvert tilfælde, hvor der er anvendt alternativt materiel.
- 15.3.4 Alternativt materiel skal leve op til følgende miljømæssige krav:
- a) Dieselbus, minimum euronorm 6, maksimalt 12 år gammel.
 - b) Bus med andet drivmiddel med minimum tilsvarende miljømæssige egenskaber, som ovennævnte under a).
- 15.3.5 Alternativt materiel skal som minimum have samme passagerkapacitet, som kontrakt- og reservebusserne i kontrakten.
- 15.3.6 Alternativt materiel skal være udstyret med det nødvendige it-udstyr, jf. afsnit 16. Ved udførelse af kørslen med alternativt materiel skal busselskabet sikre, at chaufføren logger korrekt på samtlige systemer, således at alle data registreres korrekt i Midttrafiks systemer, således at kunderne fortsat kan følge de planlagte kørsler i de kundevedtatte systemer og platforme.

15.4 Anvendelse af midlertidigt materiel i opstartsperiode

- 15.4.1 Busselskabet er berettiget til at benytte midlertidigt materiel i en opstartsperiode på op til fem måneder efter driftsstart.

15.4.2 Ved brug af midlertidigt materiel i opstartsperioden ifalder busselskabet ikke bod for brug af busser, der ikke opfylder kontraktkravene, jf. Kontraktens nøgleoplysninger. Busserne skal dog opfylde følgende krav:

<u>Siddekapacitet</u>	<u>Som anført i Kontraktens nøgleoplysninger.</u> <u>I Pakke 2 er kravet om midibusser dog ikke gældende. Her kan indsættes busser med højere kapacitet, dog maksimalt som de øvrige busser i pakken.</u>
<u>IT-udstyr</u>	<u>Alle busser skal være udstyret med rejsekort-, realtids- og tælleudstyr. Busselskabet afholder evt. ekstra omkostninger til installation/flytning af udstyr, jf. Kontrakten pkt. 16.1.5.</u>
<u>Miljøkrav/drivmiddel</u>	<u>Euro 6, tankes med biodiesel (HVO)</u> <u>I Pakke 2 tillades desuden brug af gasbusser. Meddelelse herom skal ske snarest muligt af hensyn til sikring af, at nuværende gastank opretholdes i den ønskede periode. Holstebro Kommune vil i givet fald viderefakturere indkøbet af gassen i den midlertidige periode.</u>
<u>Ekstra udstyr</u>	<u>Der er ikke krav om, at de midlertidige busser udstyres med automatisk kørestolsrampe.</u> <u>Hvis optionerne på automatisk fastspænding af kørestole (Pakke 1) og automatisk stoppestedsannoncering (Pakke 2) er aktiveret, skal udstyret ikke installeres i de midlertidige busser.</u>
<u>Farve</u>	<u>Aftales med Midttrafik, der foretrækkes gule busser til bybuskørslen.</u>
<u>Betaling</u>	<u>Ved indsættelse af midlertidige busser opretholder busselskabet de tilbudte betalings satser på både faste og variable omkostninger.</u>

15.4.3 Hvis busselskabet ønsker at anvende midlertidigt materiel, skal dette meddeles til Midttrafik uden ugrundet ophold. Herefter aftaler parterne nærmere omkring det konkrete forløb for indsættelse af midlertidige busser med senere udskiftning til de kontraktmæssigt rigtige busser.

15.4.15.5 Ændringer i bussers indretning

15.4.15.5.1 Midttrafik kan, mod betaling af de hermed forbundne og dokumenterede meromkostninger, kræve, at busselskabet foretager ændringer i bussernes indretning samt monterer ekstra udstyr, fx klapsæder eller borde. Busselskabet skal medvirke konstruktivt i processen, herunder komme med løsningsforslag til Midttrafiks ønsker.

15.4.215.5.2 Ændringer i bussernes indretning skal være forenelige med bussernes almindelige indretning, og i øvrigt være i overensstemmelse med lovgivningsmæssige krav til bussers indretning.

15.515.6 Destinationskiltning

15.5.115.6.1 Busselskabet har ansvaret for, at kontraktbusser og reservebusser er forsynet med destinationsnavne og rutenumre. Omkostningerne ved ændring af navne eller numre i forbindelse med rute- eller kørselsomlægninger afholdes af busselskabet.

~~15.5.2~~15.6.2 Destinationsskiltningen skal være i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik. Destinationsskiltningen skal kunne ændres og indstilles efter anvisning fra Midttrafik, herunder også periodisk visning af korte tekstelementer, der skal kunne aktiveres og deaktiveres af chaufføren under kørslens udførelse. Se nærmere i *Bilag 7.1 – Kravspecifikation for busser*.

~~15.6~~15.7 **Ekstraudstyr**

~~15.6.1~~15.7.1 Alle kontrakt- og reservebusser skal være udstyret med et værn, der (delvist) skærmer chaufføren i sin kontakt med passagerne. Værnet, der fx kan være i form af en plexiglasplade, skal monteres i overensstemmelse med gældende lovgivning og vejledninger for montering af udstyr i busser.

~~15.6.2~~15.7.2 Busselskabet skal sikre, at kontrakt- og reservebusser til enhver tid er udstyret med forbindings- og førstehjælpskasse, således at alle busser uanset rutelængde følger de krav til udstyr, der er specificeret i § 5 i bekendtgørelse om særlige krav til busser⁵.

~~15.6.3~~15.7.3 Chaufførens personlige billetteringsudstyr (møntveksler, kortholder og taske) anskaffes og betales af busselskabet. Møntbord anskaffes og betales af busselskabet.

~~15.7~~15.8 **Indberetning om busser**

~~15.7.1~~15.8.1 Busselskabet skal senest 30 dage efter kontrakttildelingsdato give meddelelse om, hvilke busser der forventes anvendt til kørslen. Dette gælder også for reservebusser og eventuelle ikke-kontraktbusser. Der skal fremsendes oplysninger om bussernes bustype, dørkombination, kapacitet (sidde- og ståpladser), busmærke og internt busnummer. Hvis indregistreringsdato og registreringsnummer foreligger, skal dette også oplyses. Der skal desuden fremgå, hvornår busserne er tilgængelige for installation af IT-udstyr, jf. *afsnit 16 og Bilag 7.2 – IT-udstyr i busserne*.

~~15.7.2~~15.8.2 Senest 30 dage før driftsstart og senest 30 dage før enhver busudskiftning i kontraktperioden, skal der for de kontrakt- og reservebusser, der anvendes, indsendes opdaterede oplysninger om bussernes bustype, dørkombination, kapacitet (sidde- og ståpladser), busmærke og internt busnummer. Hvis indregistreringsdato og registreringsnummer foreligger, skal dette også oplyses. Ved busudskiftning skal busselskabet desuden oplyse hvilke busser, der udgår og skal have udstyr afmonteret.

~~15.7.3~~15.8.3 Senest ved idriftsættelse af en bus skal komplet udfyldt busoplysningsskema tilsendes Midttrafik elektronisk. Busoplysningsskemaet skal suppleres med billeder af bussen - front, bagende, højre og venstre side, samt et indvendigt af bussen). Midttrafik kan til enhver tid kontrollere, om de anvendte busser opfylder kontraktkravene. Busselskabet skal endvi-

⁵ Jf. BEK nr. 1487 af 12. december 2007 med senere ændringer

dere efter påkrav fra Midttrafik indsende registreringsattester, luftforureningscertifikater, samt officiel dokumentation for bussernes brændstofforbrug (jf. UITPs SORT) for alle bustyper.

15.8.15.9 Udskiftning af busser

~~15.8.1~~**15.9.1** Den maksimale busalder for busserne omfattet af kontrakten fremgår i Nøgleoplysninger om kontrakten. En bus skal senest udskiftes i den måned, hvor bussen bliver det antal år, som er angivet som maksimal busalder.

Eksempel: Ved en maksimal busalder på 12 år, skal en bus indregistreret første gang den 5. september 2000 senest udskiftes i september 2012.

~~15.8.2~~**15.9.2** Udskiftning af kontrakt- og reservebusser skal ske, så de i udbudsmaterialet anførte krav til enhver tid overholdes. Midttrafiks logo skal fjernes ved salg af busser, hvis de skal anvendes til andet formål end kørsel for Midttrafik.

~~15.8.3~~**15.9.3** Busselskabet kan efter indberetning til Midttrafik, jf. pkt. 16.8.2 udskifte en kontrakt- og reservebus, hvis den indsatte bus, er af samme type, standard og kapacitet og i øvrigt overholder krav til busser i kontrakten. Busselskabet er dog forpligtet til at betale overflytning af det af Midttrafik installerede udstyr, jf. afsnit 16.

~~15.8.4~~**15.9.4** Ved udskiftning af kontrakt- eller reservebus skal den indsatte bus overholde Midttrafiks aktuelle designmanual. Den aktuelle designmanual er tilgængelig på midttrafik.dk.

15.9.15.10 Vedligehold og reovering

~~15.9.1~~**15.10.1** Vedligeholdelse

Busserne skal være vel vedligeholdte, og skal fremstå i god stand, både indvendigt og udvendigt. Busserne må fx ikke have punkterede ruder, revner i forruden, huller i sæderne, større buler, ridser eller rustpletter. Busselskabet er forpligtet til at have og overholde en procedure for udbedring af skader, hærværk og andre fejl og mangler på/i busserne. Proceduren skal på opfordring fremsendes til Midttrafik inden for 5 arbejdsdage.

~~15.9.2~~**15.10.2** Renovering

Hver bus skal besigtiges i bussens 7. brugsår, regnet fra 1. indregistreringsdato, for at vurdere behovet for udvendig og indvendig reovering ud over den almindelige løbende vedligeholdelse, jf. pkt. 15.9.1. Midttrafik er berettiget til at deltage i busselskabets besigtigelse af busserne forud for busselskabets udarbejdelse af plan for reoveringen af hver enkelt bus. Eventuelt behov for udvidet reovering på den enkelte bus skal være udført senest 6 måneder efter besigtigelsen.

Renovering kan fx bestå af ny lakering af bussen, ombetrækning af sæder, ny lakering af holdestænger, udskiftning af gulv, lister og lign. Busselskabet skal uopfordret dokumentere, at busserne er gennemgået og nødvendig reovering er gennemført. Manglende rettidig reovering samt dokumentation herfor kan bodsbelægges, jf. afsnit 23.

15.10.15.11 Rengøring og hittegods

~~15.10.1~~15.11.1 Busserne skal rengøres minimum en gang dagligt efter almindelig branchestandard, både indvendigt og udvendigt. Indvendig rengøring skal foretages med vand og sæbe eller sædvanlig rengøringsmiddel. Rengøringen skal som minimum inkludere følgende: gulve og flader skal være fri for snavs og skidt, og affaldsspande skal tømmes efter behov. Rengøringen skal desuden have fokus på kontaktpunkter, fx knapper, stænger, håndtag, stropper, armlæn og billetautomater.

~~15.10.2~~15.11.2 Busserne skal hovedrengøres mindst én gang om året - hovedrengøringen skal udføres efter almindelig branchestandard og skal som minimum inkludere følgende: tyggegummi og andre pletter samt graffiti/tuschstreger fjernes, alle sæder støvsuges, vinduer pudses indvendigt/udvendigt, sidebeklædning, loft, skærme mm. rengøres og skraldespande vaskes. Busselskabet er forpligtet til at lave og overholde en rengøringsplan. Rengøringsplanen skal på opfordring fremsendes til Midttrafik inden for 5 arbejdsdage.

~~15.10.3~~15.11.3 Busselskabet skal sørge for, at busserne ved endestationen efterses for passagerer og glemte sager og for, at fundne sager indsamles, opbevares og afleveres til politiet i overensstemmelse med Lov om Hittegods⁶. Glemte sager af værdi⁷ skal afleveres til politiet snarest muligt. Glemte sager uden værdi (halstørklæder, huer, handsker og lign.) skal opbevares i op til 30 dage, hvorefter det afleveres til politiet. Kunden skal kunne henvende sig til busselskabet om glemte sager, spørgsmål vedrørende driften, køreplan- og takstoplysninger m.v. i almindelig kontortid, dvs. minimum i tidsrummet kl. 9-15 på hverdage.

16 IT-udstyr

16.1 IT-udstyr udleveret af Midttrafik

16.1.1 Generelle krav

16.1.1.1 Midttrafik udleverer IT-udstyr til det antal busser, busselskabet er forpligtet til efter kontrakten. Omfang af IT-udstyr for busserne fremgår af Nøgleoplysninger om kontrakten. Udleveret IT-udstyr forbliver Midttrafiks ejendom gennem hele kontraktperioden.

16.1.1.2 Midttrafik kan mod betaling af de dermed forbundne og dokumenterede omkostninger kræve, at kontrakt- og reservebusser ændres eller installeres med nyt IT-udstyr, jf. pkt. 16.1.1.1.

16.1.1.3 Midttrafik har desuden ret til at installere yderligere IT-udstyr i kontrakt- og reservebusser, for eksempel elektroniske informationskærme, signalprioriteringsudstyr, lane management eller displays til information og

⁶ Lovbekendtgørelse nr. 733 af 9. juli 2009

⁷ Personlige papirer, pung, nøgler, kontante penge, ure, smykker, tasker (af værdi eller indeholdende værdi), telefoner, computere, bankkort, kørekort, buskort og lignende.

stoppestedannoncering. Listen er ikke udtømmende. Udstyret bliver betragtet som udleveret af Midttrafik, og dermed underlagt bestemmelserne i kontraktens pkt. 16.1.2.

- 16.1.1.4 Midttrafik er ansvarlig for planlægning og udførelse af installation, reparation og afmontering af udleveret IT-udstyr. Arbejde med udstyret må udelukkende foretages af Midttrafik eller en af Midttrafik udpeget leverandør. Busselskabet skal stille busser omkostningsfrit til rådighed. Tidspunkt og sted aftales med Midttrafik eller den af Midttrafik udpegede leverandør. Midttrafik kan kræve, at installation, reparation og afmontering foretages på en specifik lokation.
- 16.1.1.5 Midttrafik har ret til at benytte udleveret IT-udstyr til at indsamle busselskabsspecifikke oplysninger. Der kan træffes aftale om, at data ikke videregives til tredjeparter.
- 16.1.1.6 Busselskabet skal sikre, at chauffører er instrueret i korrekt brug af udleveret IT-udstyr, herunder fx korrekt pålogning og betjeningen af udstyret.

16.1.2 Installation af udleveret IT-udstyr

- 16.1.2.1 Busser skal være forberedt til installation af IT-udstyr udleveret af Midttrafik, jf. *Bilag 7.2 – IT-udstyr i busserne*.
- 16.1.2.2 Busselskabet skal stille busser til rådighed for installation, jf. pkt. 16.1.1.4.
- 16.1.2.3 Ved installation i forbindelse med kontraktstart, skal busserne senest være til rådighed for installation de seneste fire uger før driftsstart.
- 16.1.2.4 Hver bus skal være til rådighed for installation minimum tre hverdage i perioden. Nærmere aftale om plan for installation og tilgængelighed til busserne aftales parterne imellem, jf. pkt. 16.2.1.
- 16.1.2.5 Som udgangspunkt installeres udstyret af leverandøren efter Midttrafiks standarder. Busselskabet kan medvirke til afklaring af placering af udleveret IT-udstyr, kabelføring og andre afklaringer om installationen. Busselskabets medvirken sker uden omkostninger for Midttrafik.
- 16.1.2.6 Eventuelle klager skal tilgå Midttrafik senest 1 uge efter endt installation, reparation eller afmontering.

16.1.3 Ansvar for udleveret udstyr

- 16.1.3.1 Den daglige drift af udstyret varetages af busselskabet. Busselskabet skal sikre, at udleveret IT-udstyr løbende vedligeholdes, herunder at det er rengjort og ikke fremstår med skrammer og ridser. Busselskabet udfører 1st line service på IT-udstyret efter Midttrafiks retningslinjer.
- 16.1.3.2 Busselskabet skal straks fejlmelde udstyr, når fejl opdages eller indikeres. Bussen tages herefter ud af drift hurtigst muligt, og må ikke anvendes før end fejlen er udbedret, medmindre andet er aftalt med Midttrafik. Fejlmelding skal foretages som anvist af Midttrafik. Instrukser for fejlretningsprocedurer kan rekvireres hos Midttrafik.
- 16.1.3.3 Hvis bussen bliver skadet eller på anden måde udgår af drift, og at IT-udstyret dermed ikke forventes at være i drift i flere på hinanden følgende driftsdage, skal busselskabet orientere Midttrafik herom.

- 16.1.3.4 Busselskabet må ikke foretage ændringer i eller omkring det installerede IT-udstyr. Dette omfatter også udstyrets tilslutning til strømforsyning, router/switchbox, GPS-antenne og andre tilslutninger.
- 16.1.3.5 Busselskabet har det fulde ansvar for udleveret IT-udstyr, der er i busselskabets varetægt, indtil udstyret er afmonteret og tilbageleveret. Busselskabet kan blive erstatningspligtig overfor Midttrafik såfremt udstyret beskadiges i forbindelse med fx brand, fejlbetjening, hærværk, tyveri eller lignende. Dette gælder også for reservedelslager udleveret af Midttrafik.
- 16.1.4 Afmontering af udstyr*
- 16.1.4.1 Efter kontraktophør afmonteres udleveret IT-udstyr. Udstyret skal ved afmontering afleveres til Midttrafik i funktionsdygtig og ubeskadiget stand, bortset fra almindelig slitage. Afmontering sker i henhold til *pkt. 16.1.1.4*. Afmontering af udleveret IT-udstyr kan også ske i løbet af kontraktperioden, såfremt Midttrafik ophører med brugen af det pågældende udstyr.
- 16.1.4.2 Komponenter på reservedelslagre, WLAN-udstyr, diverse dokumentation, undervisningsmateriel og øvrigt materiale udleveret af Midttrafik tilbageleveres til Midttrafik.
- 16.1.5 Omkostninger til installation, reparation, afmontering mm*
- 16.1.5.1 Midttrafik afholder udgifter til installation ved kontraktstart, reparation i kontraktperioden og afmontering eller ved ændringer begrundet i Midttrafiks forhold, dog jf. *pkt. 16.1.5.2*.
- 16.1.5.2 Udgifter til flytning af udleveret IT-udstyr i forbindelse med busudskiftning eller omflytning af en bus i løbet af kontraktperioden, afholdes af busselskabet. Forventede udgifter hertil kan oplyses af Midttrafik.
- 16.1.5.3 Hvis busselskabet bærer ansvaret for, at installation, reparation eller afmontering af udleveret IT-udstyr ikke kan gennemføres som aftalt, jf. *pkt. 16.1.1.4*, kan Midttrafik pålægge busselskabet bod, jf. *pkt. 23.1*
- 16.2 Kontaktpersoner vedr. IT-udstyr i busserne**
- 16.2.1 Projektledelse vedrørende installation*
- 16.2.1.1 Busselskabet er forpligtet til at deltage i opstartsmøde med Midttrafik vedr. installation af IT-udstyr umiddelbart efter kontraktindgåelsen. Midttrafik indkalder til opstartsmødet.
- 16.2.1.2 Busselskabet skal udpege en projektleder, der er ansvarlig for forberedelserne til installation af IT-udstyr i busserne samt evt. WLAN-installation til på garageanlæg. Projektlederen skal i nødvendigt omfang deltage i løbende statusmøder med Midttrafik.
- 16.2.2 Kontaktpersoner i kontraktperioden*
- 16.2.2.1 Busselskabet skal udpege en fast, ansvarlig medarbejder som kontaktperson vedrørende alle IT-relaterede spørgsmål hos busselskabet.
- 16.2.3 Busselskabet skal udpege minimum én chauffør/driftspersonale, der stilles til Midttrafiks rådighed for instruktion i betjening af udleveret IT-udstyr forud for driftsstart. Denne person skal efterfølgende instruere øvrige chauffører/driftspersonale hos busselskabet. Busselskabet har ansvaret

for, at nødvendige medarbejdere løbende er tilstrækkeligt uddannede i betjening udleveret IT-udstyr. Busselskabet kan rekvirere instruktions- og kursusmateriale i betjening af udleveret IT-udstyr hos Midttrafik. Oplysning om kontaktoplysninger på udpeget chauffør/driftspersonale skal oplyses til Midttrafik senest 4 uger før driftsstart.

16.3 IT-udstyr leveret af busselskabet

16.3.1 Trådløst internet

16.3.1.1 Busselskabet er forpligtet til at levere og installere trådløst internet (WIFI) i alle busser, jf. pkt. 5 i *Bilag 7.2 – IT-udstyr i busserne*.

16.3.2 Videoovervågning og lydoptagelse

16.3.2.1 Busselskabet er forpligtet til at levere og installere overvågningsudstyr i alle busser, jf. pkt. 6 i *Bilag 7.2 – IT-udstyr i busserne*.

16.3.2.2 Det er busselskabets ansvar, at anvendelsen af udstyret samt den efterfølgende behandling, opbevaring, videregivelse m.v. af data sker i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder at kravene i databeskyttelsesloven, tv-overvågningsloven, straffeloven og anden relevant lovgivning.

16.3.2.3 Busselskabet er dataansvarligt i henhold til databeskyttelsesloven. Data kan alene videregives til relevante myndigheder eller Midttrafik, såfremt dette ikke strider mod gældende lovgivning. Videoovervågning i Midttrafiks busser skal skiltes med piktogrammer, jf. Midttrafiks designmanual.

16.3.3 Automatisk stoppestedannoncering

16.3.3.1 Busselskabet er forpligtet til at levere og installere automatisk stoppestedannoncering i busserne, hvis det fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger* at busserne skal udstyres hermed.

16.3.3.2 Automatisk stoppestedannoncering skal opfylde kravene angivet *Bilag 13 – Automatisk stoppestedannoncering*.

16.3.4 Vedligeholdelse af IT-udstyr leveret af busselskabet

16.3.4.1 Busselskabet er fuldt ansvarlig for det installerede IT-udstyr, jf. ovenstående pkt. 16.3.1, pkt. 16.3.2 og pkt. 16.3.3, herunder også løbende drift og vedligeholdelse.

17 Miljøforhold

17.1 Mindstekrav til miljø

17.1.1 I *Kontraktens nøgleoplysninger* er angivet mindstekrav til miljø, herunder fx krav til:

- a) specifikt drivmiddel
- b) bussens indvendige/udvendige støjniveau
- c) miljøcertificering på anlæg/busdepot, jf. [EMAS](#), ISO 14001:2015 eller tilsvarende

- 17.1.2 Alle busser der kører indenfor en miljøzone, skal til enhver tid opfylde kravene i Bekendtgørelse om krav til lastbiler og busser i kommunalt fastlagte miljøzoner mv.⁸.
- 17.1.3 Busselskabet skal på opfordring fra Midttrafik fremsende opgørelse over forbrug af drivmiddel på kørslen omfattet af kontrakten. Opgørelsen skal vedrøre den periode, som Midttrafik anmoder om. Busselskabet er forpligtet til at kunne oplyse om forbruget for indeværende år samt foregående hele kalenderår. Opgørelsen skal være Midttrafik i hænde senest 14 kalenderdage efter fremsendelsen af anmodningen. Se endvidere krav til logning af data i *pkt. 17.5*.
- 17.1.4 Midttrafik forbeholder sig ret til at foretage stikprøvekontrol af en bus vedrørende bussens udledninger og støj.

17.2 Opvarmning af buskabinen

17.2.1 Busselskabet har valgfrihed i forhold til anvendelse af teknisk løsning til kabineopvarmning. Der kan benyttes en el-baseret varmekilde, et fyr eller en kombination heraf.

~~17.2.1~~ 17.2.2 Ikke-elbaseret varmekilde, der medfører udledning af NO_x, partikler eller andre lokale emissioner, må dog først anvendes, når udetemperaturen er 5 °C eller derunder. Ved udetemperatur over 5 °C skal fyret automatisk kunne slå fra, og det skal være muligt at forhindre, at fyret kan tilkøbes af chaufføren.

~~17.2.2~~ Såfremt en ikke-el-baseret varmekilde benyttes (f.eks. dieselfyr) skal der benyttes et 2. generationsbiobrændstof, fx biodiesel (HVO). Biobrændstoffet skal leve op til EU's bæredygtighedskriterier for biobrændstoffer fastsat i VE-direktivet (direktiv 2009/28/EF med senere ændringer), jf. Bekendtgørelse om biobrændstoffers bæredygtighed m.v. (BEK 1044 af 07/09/2017).

~~17.2.3~~ Når udetemperaturen er 5 °C eller derunder, er det tilladt at anvende fyr eller lignende teknisk løsning til kabineopvarmning, som medfører udledning af NO_x, partikler eller andre lokale emissioner. Ved udetemperatur over 5 °C skal fyret automatisk kunne slå fra, og det skal være muligt at forhindre, at fyret kan tilkøbes af chaufføren.

~~17.2.4~~ 17.2.3 I vintermånederne (december, januar og februar) accepteres desuden en lavere indetemperatur på minimum 16 °C i stedet for 18 °C.

~~17.2.5~~ 17.2.4 Evt. brug af biobrændstof til opvarmning skal dokumenteres minimum én gang årligt. Dokumentationen kan fx udgøres af revisorpåtegnet erklæring vedr. indkøb og forbrug af brændstoffet, erklæring om tankningsfaciliter anvendt til brændstoffet og erklæring om brændstoffets overholdelse af EU's bæredygtighedskriterier, jf. *pkt. 17.2.2*. Konkret omfang og udformning af den ønskede dokumentation aftales parterne i mel-

⁸ BEK nr. 700 af 24. juni 2011 med senere ændringer

lem forud for driftsstart. Midttrafik har desuden ret til at inspicere og kontrollere tankningsforholdene på busanlægget. Midttrafik kan lade uvildig 3. part forestå en sådan inspektion og kontrol.

17.3 Grøn strøm

17.3.1 Forbruget af el til produktion af brint til brintbusser eller el til opladning af el-busser skal minimum være 90 % grøn strøm. Ved grøn strøm forstås el-produkter med oprindelsesgarantier, som indfrier kategori 2 af Forbrugerombudsmandens mærkningsordning til el-produkter⁹. Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra busselskabets egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder.

17.3.2 Busselskabet skal på anmodning dokumentere andelen af grøn strøm. Manglende rettidig dokumentation for anvendelsen af certificeret grøn strøm bordsbelægges i henhold til kontraktens *pkt. 23.3.6*.

17.4 Certificeret biogas

17.4.1 Ved brug af biogas skal busselskabet kunne dokumentere, at brændstofproducenten er auditeret/certificeret af en i henhold til EU-Kommisionen godkendt frivillig ordning, fx en af følgende:

- ISCC
- REDCERT
- NTA8080

17.4.2 Busselskabet skal sikre, at den indkøbte mængde biogas til brug for kontraktens opfyldelse ikke modregnes i brændstofleverandørens forpligtelser i henhold til § 3 i bekendtgørelse om CO₂e-fortrængningskrav og bæredygtighed m.v.¹⁰ Busselskabet skal ligeledes sikre, at biogassen ikke handles mellem brændstofleverandører som tickets.

17.4.3 Ved brug af biogas skal busselskabet anvende certifikater for bionaturgas udstedt af Energinet.

17.4.4 Busselskabet skal efter påkrav fra Midttrafik fremsende dokumentation for indkøb af den til driften nødvendige mængde biogas, samt dokumentation for overholdelse af kravene i pkt. 17.4.1 – 17.4.3.

17.5 Logning af data

17.5.1 Automatisk datalogning

Busselskabet er i hele kontraktperioden forpligtet til at sikre logning af relevante kørsels- og batteridata for, således at Midttrafik har mulighed for at gennemføre og offentliggøre analyser, som anført i afsnit 17.5.5.

Midttrafik stiller for nuværende krav om en excel-opgørelse over antal kørte kilometer og KWh forbrug pr bus for hvert kalenderår. Måling af energiforbruget skal omfattet eventuelt tab i ladestation.

⁹ jf. Forbrugerombudsmandens retningslinjer for el-handleres brug af klimamæssige udsagn ved markedsføring af strøm, Forbrugerombudsmanden 2019

¹⁰ BEK nr. 2520 af 14/12/2021.

~~Samtidig stiller Midttrafik krav om excel-opgørelse over forbrug af brændstof til bussens fyr. Opgørelsen skal være opgjort pr. bus pr. kalenderår.~~

~~Såfremt Midttrafik ønsker en mere opfattende dataopgørelse vil dette blive varslet 6 måneder forud. Busselskabet skal levere oplæg til relevante parameter for så vidt angår både GPS data og CAN data. Parterne aftaler dataformat og dataperioder. Busselskabet skal sikre back-up af logget data i minimum et år.~~

~~17.5.2~~ Registrering af data

~~Busselskabet skal gennem hele kontraktperioden indsamle data for alle kontrakt og reservebusser i forhold til:~~

- ~~• Nedbrud og årsag til nedbrud~~
- ~~• Forbrug af brændstof til bussens fyr opgjort pr. tankning pr. bus~~
 - ~~◦ Med "forbrug af brændstof til bussens fyr" henvises der til forbruget af HVO brændstof til opvarmning af kabinen på kolde dage.~~
 - ~~◦ Med opgørelse "pr. tankning pr. bus" menes der, hver gang der tankes HVO brændstof på bussen.~~

~~Busselskabet skal på Midttrafiks forlangende dele disse data i elektronisk form med Midttrafik.~~

~~17.5.9~~ 17.5.2 Registrering af energiforbrug på garageanlæg

Busselskabet skal registrere samlet elforbrug til opladning/tankning af el- og brintbusser på garageanlægget. Elforbruget skal registreres på timebasis. Måling af energiforbruget skal omfattet eventuelt tab i ladestationen. Midttrafik skal have adgang til dataudtræk for energiforbruget.

For brintbusserne skal busselskabet desuden registrere samlet forbrug af brint, som påfyldes brintbusserne. Brintforbruget skal opgøres som kg H₂ pr. bus pr. påfyldning. Midttrafik skal have adgang til dataudtræk for brintforbruget.

~~17.5.10~~ 17.5.3 Deling af data

Midttrafik kan kun efter aftale med busselskabet dele data med tredje-part. Tredjepart skal behandle data fortroligt og underskrive en Non Disclosure Agreement.

~~17.5.11~~ 17.5.4 Offentliggørelse af data

Midttrafik er berettiget til at offentliggøre analyser baseret på data tilvejebragt i medfør af pkt. 17.5. Data vil i sådanne analyser fremstå i en forarbejdet og aggregeret form.

Eksempler på analyser, som Midttrafik kan have ønsker om at gennemføre, er:

- Gennemsnitligt energiforbrug pr. rute eller bus
- Gennemsnitligt energiforbrug fordelt pr. Måned
- Energiforbrug som funktion af udetemperatur

• ~~Chaufførafhængigt energiforbrug~~

- Opdeling af energiforbrug til fremdrift, kabineopvarmning mv.

18 Markedsføring, reklamer og information

- 18.1.1 Det er Midttrafik, der står for markedsføring over for kunderne. Busselskabet må ikke promovere sig selv over for kunderne uden godkendelse fra Midttrafik.
- 18.1.2 Midttrafik og busselskabet har ret til at disponere over plads til information, markedsføring og reklame, således som det er angivet *Bilag 7.1 – Kravspecifikation for busser*.
- 18.1.3 Markedsføring, herunder reklamer skal overholde og respektere lovgivningen, herunder EU-direktiver, markedsføringsloven og særlovning så som lov om forbud mod tobaksreklamer mv., alment accepterede nationale/internationale reklameetiske normer og kodeks, herunder ICC's kodeks for reklame og markedskommunikation, samt Forbrugerombudsmandens udtalelser, retningslinjer/vejledninger mv. Reklamer skal herefter fremstå som reklamer, således der ikke er tale om skjult reklame, og kontaktoplysninger på annoncøren skal fremgå i fornødent og passende omfang. Markedsføring må ikke fremstå vildledende, urimelig eller utilbørlig, ligesom markedsføring bl.a. ikke må udnytte angst, spillelidenskab, overtro eller frygt, samt tilskynde til voldshandlinger, til adfærd i strid med hensynet til sikkerheden, sundheden eller miljøet samt farlig, uansvarlig, forsømmelig, kriminel, forkastelig adfærd.
- 18.1.4 Markedsføring, herunder reklamer må ikke være diskriminerende med hensyn til race, køn, religion, alder eller nationalitet eller krænke personers religiøse, seksuelle eller politiske overbevisning. Således må markedsføring ikke fremstille fx et køn eller en nationalitet på en nedsættende eller ringeagtende måde eller i øvrigt latterliggørende, krænkende eller stødende.
- 18.1.5 Markedsføring, herunder reklamer rettet mod børn og unge må aldrig, hverken direkte eller indirekte opfordre til vold eller anden farlig eller hensynsløs adfærd, herunder mishandling og mobning, eller på utilbørlig måde benytte sig af vold, frygt, overtro eller seksuelle referencer som virkemidler. Ligeledes må markedsføring rettet mod børn og unge ikke indeholde omtale af, billeder af eller henvisninger til rusmidler, herunder alkohol. Herudover skal markedsføring være udformet under hensyntagen til, at denne henvender sig til børn og unge, såfremt det er tilfældet.
- 18.1.6 Der må ikke reklameres for spil, der giver mulighed for at satse og vinde penge. Dette omfatter lotteri, kombinationsspil, væddemål, klasselotteri, puljevæddemål, gevinstgivende spilleautomater, onlinespil og landbase-rede spil, jf. Spillelovens definitioner¹¹.

¹¹ Bekendtgørelse af lov om spil, LBK nr. 1303 af 04/09/2020 med senere ændringer.

- 18.1.7 Der må ikke reklameres for strip- eller sexklubber, pornografi og lignende samt varer eller tjenesteydelser relateret til disse. Reklamer må ikke indeholde billeder eller tekst af seksuel/pornografisk karakter. Reklamer må ikke indeholde billeder, hvor der gøres brug af udpræget nøgenhed eller nøgenhed i en kontekst, som er egnet til at vække anstød. Busselskabet er over for Midttrafik ansvarlig for markedsføringens, herunder reklamer, overholdelse af retningslinjerne kontrakten pkt. 18.1.3 – 18.1.6. Er der tvivl om en reklames overholdelse af retningslinjerne, skal Midttrafik kontaktes forud for ophængning. Midttrafik kan dog også af egen drift til enhver tid foretage en vurdering af en reklames overholdelse af retningslinjerne. Busselskabet skal respektere Midttrafiks vurdering, uanset om denne fører til, at en reklame kan ophænges eller skal fjernes.
- 18.1.8 Busselskabet sørger uden beregning for opsætning af Midttrafiks hængeskilte, plakater, folier og andre eventuelle reklamer udleveret af Midttrafik eller tredjepart godkendt af Midttrafik. Opsætning af materiale skal finde sted indenfor den af Midttrafik angivne tidsfrist.
- 18.1.9 Informationsmateriale udleveret af Midttrafik skal placeres i busserne og udleveres til kunderne i overensstemmelse med de retningslinjer, der løbende fastlægges af Midttrafik. Det er busselskabets ansvar at rekvirere yderligere materiale hos Midttrafik, hvis noget af materialet slipper op. Informationsmateriale, der ikke er udarbejdet af Midttrafik, må ikke udleveres i busserne uden godkendelse fra Midttrafik.
- 18.1.10 Der må ikke anvendes helfoliering. Reklamer må hverken helt eller delvist dække for ruderne.
- 18.1.11 Busselskabet må ikke opsætte egenproduceret informationsmateriale, piktogrammer eller lignende i eller på bussen uden forudgående godkendelse fra Midttrafik.

19 Betalingsmodel

19.1 Betalingsgrundlag og satser

- 19.1.1 Grundlaget for beregningen af betalingen er anført på tilbudsblanketten, der er vedlagt kontrakten i *Bilag 2 – Busselskabets tilbud*. Alle indtægter ved kontraktkørslen tilfalder Midttrafik, jf. også *pkt. 19.6*.
- 19.1.2 Antallet af køreplantimer beregnes efter reglerne i *Bilag 5 – Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling*.
- 19.1.3 Der ydes betaling for udført kørslen, jf. nedenstående afregningssatser. Alle satser fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger*:
- 19.1.3.1 Variable chaufføromkostninger pr. køreplantime
- 19.1.3.2 Variable busomkostninger pr. køreplantime
- 19.1.3.3 Faste busomkostninger pr. bus pr. måned. Der afregnes for både kontrakt- og reservebusser i kontrakten.
- 19.1.3.4 Faste administrative omkostninger pr. måned

- 19.1.4 Eventuelle øvrige afregningssatser, fx for optioner, fremgår ligeledes af *Kontraktens nøgleoplysninger*.

19.2 Betaling for ekstrakørsel

- 19.2.1 Ekstrakørsel, der kan udføres med ledige kontraktbusser, jf. *pkt. 8.4.2*, afregnes med almindelig kontraktbetaling, jf. *pkt. 19.1.3.1* og *pkt. 19.1.3.2*. Busselskabet er forpligtet til at udføre ekstrakørsel, som bestilles senest tre hverdage, inden kørslen skal udføres. Dette gælder uanset hvilken slags kørsel det drejer sig om. Ekstrakørslen kan f.eks. være almindelig rutekørsel, dubleringskørsel, natbuskørsel eller arrangementskørsel. Hvis busselskabet ikke udfører den bestilte kørsel, vil Midttrafik modregne efter bestemmelserne i afsnit 23.4.
- 19.2.2 Busselskabet er dog kun forpligtet til at udføre ekstrakørslen med kontraktbusser, jf. *pkt. 19.2.1*, såfremt bussernes rækkevidde og bussernes behov for lade- eller tankpause tillader det. Se dog *pkt. 7.2.1* vedrørende busselskabets tilbudte fleksibilitet.
- 19.2.3 I tilfælde hvor en kontraktbus på kørselstidspunktet i henhold til Midttrafiks vognløbsplaner vil kunne udføre ekstrakørslen vil afregning altid ske som en kontraktbus.
- 19.2.4 Kørsel, der ikke kan udføres med kontraktbusser, jf. *pkt. 8.4.2*, betales efter særskilt aftale jf. *Bilag 6 – Kørsel med ikke-kontraktbusser*.

19.3 Bortfald af betaling

- 19.3.1 Hvis planmæssig kørsel ikke gennemføres, bortfalder betalingen efter *pkt. 19.1.3.1* og *pkt. 19.1.3.2*. De faste omkostninger jf. *pkt. 19.1.3.3* og *pkt. 19.1.3.4* opretholdes.
- 19.3.2 Uagtet det i *pkt. 19.3.1* anførte bortfalder hele betalingen efter *pkt. 19.1* i tilfælde af force majeure, jf. *pkt. 10.1*.
- 19.3.3 Se desuden *afsnit 23* om modregning i betalingen i tilfælde af kvalitetsbrister, straf for udgået kørsel mm.

19.4 Regulering af betalingen

- 19.4.1 Ved kontraktens indgåelse og ved køreplansskifte reguleres betalingen af chaufførafhængige omkostninger efter *pkt. 19.1.3.1* for et eventuelt ændret tidsforbrug til pauser og for en eventuelt ændret fordeling af kørslen på døgnets timer og ugedagene, jf. *Bilag 5 – Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling*.
- 19.4.2 Regulering af betalingen af faste busomkostninger efter *pkt. 19.1.3.3* ved ændring af antallet af busser sker forholdsmæssigt efter antallet af kontraktdage, hvor busserne konkret er i drift i kontrakten. Det gælder fx ved længere perioder ude af drift, hvor der ikke indsættes andet materiel som midlertidig erstatning. Det samme gælder i forbindelse med kontraktstart og kontraktophør, hvor betalingen efter *pkt. 19.1.3.3* og *pkt. 19.1.3.4* ydes forholdsmæssigt efter antallet af kontraktdage i måneden og antallet af dage i måneden.

Eksempel: kontrakten udløber d. 24. marts ved driftsdøgnets ophør og nyt busselskab har kontrakt fra og med d. 25. marts. Det ophørende busselskab får betalt 24/31 af den faste månedlige busbetaling. Det nye busselskab får udbetalt 7/31 af den faste månedlige busbetaling.

19.4.3 Indsættes der busser ~~ved kontraktstart eller efter planlagt busudskiftning~~, der ikke opfylder buskravene, vil Midttrafik modregne efter bestemmelserne i afsnit 23. Hvis indsættelsen forsinkes ud over 12 uger, reduceres betalingen af de busafhængige omkostninger, jf. pkt. 19.1.3.3, med 50%. Hvis indsættelsen forsinkes ud over 24 uger, bortfalder betalingen af de busafhængige omkostninger, jf. pkt. 19.1.3.3~~Hvis indsættelsen forsinkes ud over 6 uger, bortfalder betalingen af de busafhængige omkostninger, jf. pkt. 19.1.3.3.~~

19.4.4 Betalingssatserne efter *pkt. 19.1.3* reguleres hver måned efter udviklingen i et fælles omkostningsindeks for buskørsel i Danmark. Omkostningsindekset beregnes hver måned af Trafikselskaberne i Danmark og offentliggøres på www.trafikselskaberne.dk. Udgangsniveauet fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger*.

19.4.5 Hvis Trafikselskaberne i Danmark i løbet af kontraktperioden udvikler et nyt el-indeks, kan parterne aftale at benytte dette i stedet for den i *Kontraktens nøgleoplysninger* anførte el-omkostningsindeks i den resterende del af kontraktperioden.

~~19.4.4~~19.4.6 Hvis et delindeks i det fælles omkostningsindeks, jf. *pkt. 19.4.4*, bortfalder eller ændrer indhold i kontraktperioden, forbeholder Midttrafik sig ret til at indsætte et andet tilsvarende indekstal, såfremt dette sker under hensyntagen til den hidtidige vægtning af udviklingen i det relevante delindeks. Dette vil ske efter drøftelser mellem Trafikselskaberne i Danmark, Danske Busvognmænd og Dansk Kollektiv Trafik.

~~19.4.5~~19.4.7 Parterne er berettiget til at forhandle om betalingens størrelse, hvis omkostningsudviklingen vedrørende busdrift på grund af ny lovgivning afviger væsentligt fra reguleringen jf. *pkt. 21.4.5*. Busselskabet og Midttrafik kan delegere forhandlingsretten efter nærværende bestemmelse til Danske Busvognmænd henholdsvis Trafikselskaberne i Danmark.

19.5 Kompensation for evt. ændringer i afgifter for el til el-busser

19.5.1 Afgift på el til erhvervsmæssig opladning af el-busser godtgøres jf. lov nr. 203 af 13/02/2021. Den ikke-refunderbare andel af elafgiften udgør i 2021 0,4 øre/kWh Der er tale om en midlertidig ordning, der foreløbigt forventes at ophøre i 2030.

19.5.2 Hvis ordningen om lav elafgift til el-busser ophører eller ændres væsentligt i kontraktperioden, kompenseres busselskabet for den omkostning dette måtte medføre.

19.5.3 Kompensationen beregnes ud fra følgende model:

19.5.3.1 Satsen for variable busomkostninger, jf. pkt. 19.1.3.2 reguleres på baggrund af gennemsnittet af det årlige forbrug for de forudgående tre

driftsår. Hvis muligheden for godtgørelse af elafgiften til el-busser bortfalder eller ændres, og busselskabets omkostning som følge heraf øges fra 0,4 øre/kWh til fx 76 øre/kWh beregnes ændringen af den køreplantimeafhængige pris ved gennemsnittet for energiforbruget til opladning af el-busser de forudgående tre driftsår ganget med 75,6 øre/kWh (76 øre/kWh - 0,4 øre/kWh) 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.

Eksempel:

- *Energiforbrug til opladning af el-busser i år 2022: 2.260.000 kWh. Antal køreplanstimer i 2021: 63.000.*
- *Energiforbrug til opladning af el-busser i år 2023: 2.250.000 kWh. Antal køreplanstimer i 2022: 63.000.*
- *Energiforbrug til opladning af el-busser i år 2024: 2.300.000 kWh. Antal køreplanstimer i 2023: 66.000.*
- *Det årlige gennemsnit af energiforbrug til opladning af el-busser i perioden er 2.270.000 kWh. Gennemsnittet af årlige køreplanstimer for perioden er 64.000.*

Regulering af køreplantimeafhængig pris:

*$(2.270.000 \text{ kWh} * 0,756 \text{ DKK/kWh}) / 64.000 = 26,81 \text{ DKK/t}$. Reguleringen af køreplantimeafhængige pris finder sted med virkning fra det tidspunkt, hvor afgiftsændringen træder i kraft.*

19.6 Afregning af kontantsalg

- 19.6.1 Alle indtægter ved billetsalg tilfalder Midttrafik. Den andel af indtægterne, der er i cashflow ved busselskabet modregnes ved udbetaling af afregning for udført kørsel, jf. *afsnit 21*.
- 19.6.2 Midttrafik afregner kontantsalget på baggrund af registreringer i rejsekortsystemet. Det er busselskabets ansvar at sikre korrekt grundlag for afregning af indtægter via synkronisering af alle busser, jf. *Bilag 7.2 – IT-udstyr i busserne*.
- 19.6.3 Såfremt data fra kontantsalget må antages at være tabt som følge af manglende synkronisering, fx ved skade på bussen og/eller rejsekortudstyret, kan Midttrafik foretage en anslået afregning af kontantsalget på baggrund af forudgående tilsvarende omsætningsdage.

20 Bonus for kundetilfredshed

- 20.1.1 Det fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger*, hvis kontrakten indeholder bonus for kundetilfredshed.
- 20.1.2 Midttrafik foretager løbende målinger af kundetilfredshed på kørslen omfattet af kontrakten. Kundetilfredsheden måles på parametre, som ligger indenfor busselskabets ansvarsområder. Busselskabet har mulighed for at

opnå en årlig bonus, såfremt det målte kundetilfredshed overstiger et vist niveau.

20.1.3 Det maksimalt mulige bonusbeløb fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger*.

20.1.4 Gennemførelse af målinger og udbetaling af bonus sker i henhold til *Bilag 12 – Bonus for kundetilfredshed*.

21 Afregning

21.1 Indberetning til afregning

21.1.1 Senest den 4. bankdag i måneden kl. 9.00 skal busselskabet sende en indtægtsopgørelse til Midttrafik samt en opgørelse over ekstra ture og ikke udførte ture m.v. i den foregående måned samt en indberetning om kørslens udførelse. Skema til opgørelse findes på www.midttrafik.dk. Midttrafik kan ændre og supplere skemaet samt procedure for indberetning.

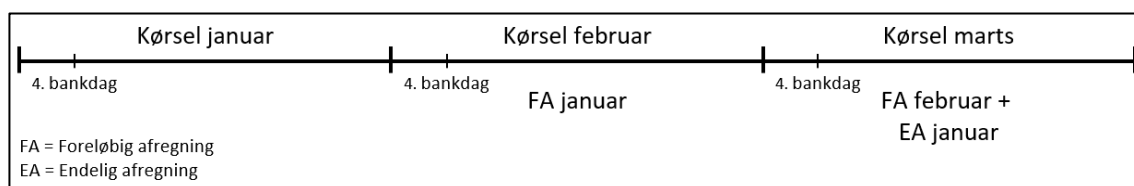
21.1.2 Ved gentagen for sen indberetning, gentagne ufuldstændige eller gentagne fejlbehæftede oplysninger i den modtagne indberetning udskydes Midttrafiks betaling efter pkt. 19.1 med samme antal bankdage. Udskydelse af betalingen finder også anvendelse for den foreløbige afregning anført i pkt. 21.2.

21.2 Foreløbig og endelig afregning

21.2.1 Senest den 4. bankdag i måneden sender Midttrafik foreløbig afregning til busselskabet svarende til forskellen mellem udgifterne for den køreplanlagte kørsel og skønnede indtægter ved kørslen i den foregående måned. Pengene vil være til rådighed på modtagers bankkonto den næstkommende bankdag.

21.2.2 Endelig afregning sker samtidig med foreløbig afregning for den anden måned derefter. F.eks. afregnes der endeligt for januar senest den 4. bankdag i marts, hvor der samtidigt afregnes foreløbigt for februar.

21.2.2.1 Figur 1: Proces for foreløbig og endelig afregning



21.2.3 Ved overskridelse af betalingsfristen anvendes reglerne i lov om renter ved forsinket betaling m.v.¹².

21.2.4 Eventuelle fejl i foreløbig eller endelig afregning skal påpeges overfor busselskabet henholdsvis Midttrafik, straks fejlen er opdaget. Afregning for udført kørsel samt indtægter for kontantsalg kan reguleres bagudrettet i

¹² Jf. LBK nr. 743 af 4. september 2002 med senere ændringer.

op til tre år¹³, målt fra tidspunktet for den afregning, der følger umiddelbart efter at fejlen er opdaget.

- 21.2.5 Udbetaling af foreløbig afregning standses, hvis busselskabet ikke efterkommer bestemmelserne om indberetning og eventuel indbetaling til Midttrafik. Enhver indberetning underskrives af busselskabets ansvarlige leder eller en person, der har fået fuldmagt hertil af denne.

21.3 Indtægtsregnskab vedrørende billetsalg

- 21.3.1 Busselskabet skal efter retningslinjer fastsat af Midttrafik føre særligt indtægtsregnskab vedrørende billetsalg, der sker uden brug af rejsekortudstyr.

22 Misligholdelse

22.1 Ophævelse ved væsentlig misligholdelse

- 22.1.1 Hver af parterne kan ophæve kontrakten med øjeblikkelig virkning, hvis den anden part væsentligt misligholder kontrakten. Den ophævende part er efter eget skøn berettiget til at give den misligholdende part en frist til at rette misligholdelsen, uden at adgangen til ophævelse herved mistes.

- 22.1.2 Som væsentlig misligholdelse eller anticiperet væsentlig misligholdelse af kontrakten anses navnlig følgende (ikke udtømmende):

- a) Grov eller gentagen overtrædelse af kontraktens bestemmelser
- b) Manglende tilladelser til buskørsel, jf. *afsnit 2.3*
- c) Manglende forsikringsdækning, jf. *afsnit 2.6*
- d) Forhold, der giver grund til at antage, at busselskabet ikke fremover vil udføre kørslen på forsvarlig vis
- e) Overdragelse af virksomheden til tredjemand uden Midttrafiks accept
- f) Manglende rettidig sikkerhedsstillelse eller bortfald af den efter *afsnit 4* stillede sikkerhed

22.2 Andre hævebegrundende forhold

- 22.2.1 Opregningen under *pkt. 22.1.2* udelukker ikke ophævelse af kontrakten af andre årsager.
- 22.2.2 Midttrafik er desuden berettiget til at ophæve kontrakten i tilfælde, hvor en anden kontrakt mellem Midttrafik og busselskabet ophæves som følge af væsentlig misligholdelse af den anden kontrakt.
- 22.2.3 I det omfang konkurslovens regler ikke er til hinder herfor, kan Midttrafik ophæve kontrakten, hvis busselskabet går konkurs eller undergives rekonstruktionsbehandling, eller hvis busselskabets økonomiske forhold i øvrigt viser sig at være således, at denne må antages at være ude af

¹³ jf. Forældelsesloven § 3

stand til at opfylde kontrakten. Hvis busselskabet driver en personlig enkeltmandsvirksomhed og afgår ved døden, og boet 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.

22.3 Misligholdelse af kontrakten

- 22.3.1 Busselskabet er over for Midttrafik ansvarlig for dokumenterede økonomiske tab forårsaget af misligholdelse af kørselsaftalen, dog ikke i de af *pkt. 10.1* omfattede situationer.
- 22.3.2 I tillæg til ovenstående kan dansk rets almindelige misligholdelsesbeføjelser gøres gældende overfor den misligholdende part. Dette gælder tillige retten til erstatning i forhold til indirekte tab som følge af misligholdelsen.

23 Modregning i betalingen

23.1 Økonomiske sanktioner

- 23.1.1 Midttrafik kan pålægge økonomiske sanktioner i form af modregning i busselskabets betaling i forbindelse med de i nedenstående skema anførte kvalitetsbrister og med de i skemaet anførte beløb. Sanktionerne kan pålægges ved kvalitetsbrister konstateret af Midttrafik ved kontrol i eller uden for busserne, eller ved i øvrigt dokumenterede kvalitetsbrister.

	Kvalitetsbrist	Bodsstørrelse	Modregnes pr.
	Drift og køreplan		
1)	Manglende overholdelse af afgang- og korrespondancetider, samt forbikørsler, hvor busselskabet har ansvaret	500 kr.	Konstateret tilfælde
2)	Anvendelse af forkert bustype på definerede vognløb, jf. pkt. 6.1.3	500 kr.	Dag
2)	Manglende adgang til bus ved endestationsophold	500 kr.	Konstateret tilfælde
4)	Manglende udskiftning af stoppestedstavler	250 kr.	Konstateret tilfælde
	Krav til chaufføren		
5)	Chaufførs benyttelse af håndholdt mobiltelefon	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
6)	Hasarderet og ikke-kundevenlig kørsel	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
7)	Ikke servicevenlig chaufføropræden	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
8)	Overtrædelse af chaufførens rygeforbud	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
9)	Manglende eller uacceptabel uniformering af chauffør	100 kr.	Dag
	Krav til busmateriel		

A-Kontrakt – 65. udbud

10)	Anvendelse af bus til anden kørsel, uden aftale	2.000 kr.	Dag
11)	Anvendelse af bus, der ikke opfylder buskravene, uden aftale (gælder både kontrakt-, reserve- og forpligtede ikke-kontraktbusser)	500 kr.	Dag
12)	Manglende efterlevelse af Midttrafiks designmanual, uden aftale	100 kr.	Dag
13)	Manglende eller mangelfuld anvendelse af destinationskiltning eller vognmandslogo	100 kr.	Dag
14)	Manglende levering af trådløst internet til kunderne	100 kr.	Dag
15)	Uacceptabel ud- og indvendig vedligeholdelse af bus (pr. brist)	300 kr.	Dag
16)	Uacceptabel ud- eller indvendig rengøring af bus	1.000 kr.	Dag
17)	Manglende renovering af bus, jf. pkt. 15.9.2 (gælder pr. bus, der ikke er renoveret)	5.000 kr.	Pr. påbegyndt måned
	Billetterings-, rejsekort-, realtids- og tælleudstyr		
18)	Ukorrekt indstilling af billetmaskiner	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
19)	Manglende eller forkert billettering	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
20)	Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr	300 kr.	Dag
21)	Manglende synkronisering og manglende eller ukorrekt pålogning af rejsekortudstyr	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
22)	Manglende eller ukorrekt pålogning af realtidsudstyr	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
23)	Udeblivelse af bus til installation, reparation eller afmontering af udleveret IT-udstyr	10.000 kr.	Konstateret tilfælde
24)	Manglende indmelding om defekt IT-udstyr eller manglende indgåelse af aftale om adgang til bussen ved behov for installation, reparation eller afmontering af IT-udstyr	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
25)	Manglende automatisk tælling, jf. pkt. 13.3.2.	100 kr.	Konstateret tilfælde, pr. tur pr. driftsdag
26)	Manglende eller mangelfuld tælling med cirkulerende tællebus, jf. pkt. 13.3.3	600 kr.	Konstateret tilfælde, pr. tur pr. ugedag
27)	Manglende eller mangelfuld gennemførelse af manuel tælling, eller for sen indsendelse af tælleskemaer, jf. pkt. 13.3.4	100 kr.	Konstateret tilfælde, pr. tur pr. driftsdag
	Reklame- og informationsmateriale		
28)	Opsætning af ikke godkendt materiale	100 kr.	Dag

A-Kontrakt – 65. udbud

29)	Manglende informationsmateriale eller reklamer fra Midttrafik eller en af Midttrafik godkendt tredjepart i og på bussen	100 kr.	Dag
30)	Manglende nedtagning af uaktuelt reklame/informationsmateriale	100 kr.	Dag
	Kommunikation og samarbejde med Midttrafik		
31)	Manglende, mangelfuld eller for sen indsendelse af busoplysninger ved kontrakt-tildeling, kontraktstart, busudskiftning eller udskiftning af IT-udstyr, jf. pkt. 15.7	100 kr.	Dag
32)	Bus ej tilgængelig for installation af IT-udstyr inden for fastsat frist	1.000 kr.	Konstateret tilfælde (pr. bus), herefter 100 kr. pr. dag
33)	Manglende overholdelse af antal uddannelsesdage for chauffører (bodsbeløbet er angivet pr. chauffør, for hvem uddannelseskravene ikke er opfyldt)	1.000 kr.	Konstateret tilfælde, herefter 25 kr. pr. dag
34)	Manglende indsendelse af oplysninger samt dokumentation for uddannelsesforløb for medarbejdere efter påkrav	1.000 kr.	Konstateret tilfælde, herefter 25 kr. pr. dag
35)	Manglende indsendelse af regnskaber, arbejdsmiljø-redegørelse, beredskabsplan eller opgørelser over vold- og trusselsepisoder efter påkrav	100 kr.	Dag
36)	Manglende eller for sen indsendelse af oplysninger om nuværende kontraktforhold til forberedelsen af kommende udbud.	100 kr.	Dag
37)	Manglende, mangelfuld eller for sen indsendelse af årlig opgørelse over kørselsomfang og brændstofforbrug	50 kr.	Dag
38)	Manglende indsendelse af miljøsynsrapport	2.000 kr.	Konstateret tilfælde og herefter 50 kr. pr. dag
39)	Manglende overholdelse af procedurerne for overdragelse af personale, jf. <i>Bilag 11 – Procedurer ved overdragelse af medarbejdere.</i>	2.000 kr.	Konstateret tilfælde og herefter 100 kr. pr. dag
40)	Manglende eller for sen afgivelse af melding ved driftsforstyrrelser jf. <i>Bilag 9 – Indberetninger om driftens udførelse</i>	2.000 kr.	Konstateret tilfælde
41)	For sen indberetning om indstilling af kørsel og udgået tur/delvist udgået tur jf. <i>Bilag 9 – Indberetninger om driftens udførelse</i>	500 kr.	Konstateret tilfælde
42)	Manglende videregivelse af klager over busselskabet til Midttrafik	1.000 kr.	Konstateret tilfælde
43)	Manglende eller for sen afgivelse af redegørelser i sager ved kvalitetsbrister	100 kr.	Dag

44)	Manglende eller for sen afgivelse af udtalelser ved kundeklager	100 kr.	Dag
	Chaufførfaciliteter		
45)	Manglende eller mangelfulde chaufførfaciliteter (bodsbeløbet er angivet pr. lokation, hvor kravene ikke er opfyldt)	500 kr.	Dag
46)	Manglende indsendelse af redegørelse om chaufførfaciliteter efter påkrav	50 kr.	Dag

23.1.2 Hvor der i skemaet under *pkt. 23.1* er anført "Dag", sker modregningen ved første konstaterede tilfælde, og herefter modregnes der én gang pr. kalenderdag indtil kvalitetsbristen er dokumenteret udbedret fra busselskabets side.

23.2 Modregning for mangelfulde busser

23.2.1 Busselskabet skal indsætte busser, der ud over mindstekravene angivet i *Kontraktens nøgleoplysninger* opfylder de funktionaliteter, som fremgår af busselskabets tilbud, jf. *Bilag 2 – Busselskabets tilbud*. Såfremt de indsatte busser ikke opfylder disse funktionaliteter, modregner Midttrafik 500 kr. pr. kalenderdag pr. bus, jf. *pkt. 23.1 nr. 11*), indtil der indsættes busser, der opfylder samtlige tilbudte funktionaliteter.

23.2.2 Bodsbeløbet reduceres dog i kontraktens første 12 måneder efter følgende model:

- a) I kontraktens 1. - 3. måned reduceres bodsbeløbet med 75 %
- b) I kontraktens 4. - 6. måned reduceres bodsbeløbet med 50 %
- c) I kontraktens 7. - 12. måned reduceres bodsbeløbet med 25 %

23.2.3 Ved anvendelse af midlertidigt materiel i en opstartsperiode, jf. pkt. 15.4, anvendes ovenstående model med udgangspunkt i bussernes faktiske idriftsættelsesdato.

23.2.323.2.4 Ved anvendelse af alternativt materiel i særlige tilfælde, jf. *afsnit 15.3* pålægges busselskabet ikke bod, jf. *afsnit 23.2*.

23.3 Modregning for mangelfuld opfyldelse af tilbudte forhold

23.3.1 Busselskabet skal opfylde alle forhold angivet i deres tilbud, både hvad angår certificeringsordninger, frister, udvidelse af kørselsomfang, løsning til kabineopvarmning mm. (tilbudte forhold er angivet i *Kontraktens nøgleoplysninger*). Det gælder dog ikke for specifikke forhold, der allerede er omfattet af andre modregningsbestemmelser i kontrakten.

23.3.2 Såfremt busselskabet ikke kan fremvise dokumentation for opfyldelsen af hvert enkelt tilbudt forhold, modregner Midttrafik for hvert ikke-opfyldt forhold 500 pr. kontraktbus pr. kalenderdag påbegyndt uge, indtil det/de pågældende forhold er bragt i orden.

Eksempel:

Hvis kontrakten indeholder 20 kontraktbusser, vil boden for et ikke-opfyldt forhold beløbe sig til 10.000 kr. pr. kalenderdag påbegyndt uge, indtil forholdet er bragt i orden.

23.3.3 For delvis opfyldelse af et tilbudt forhold beregnes modregningen forholdsvist i forhold til den konkrete manglende opfyldelse.

~~23.3.4 Modregningen jf. pkt. 23.3.2 gælder dog ikke for tilbud om flere uddannelsesdage pr. chauffør udover kontraktkravet om uddannelse, jf. pkt. 12.1.1. Her gælder bødbestemmelsen i pkt. 23.1.1 nr. 33).~~

~~23.3.5~~ 23.3.4 Modregningen jf. pkt. 23.3.2 gælder også ved manglende opfyldelse af mindstekravet om miljøcertificering på busanlæg, jf. pkt. 17.1.

~~23.3.6~~ 23.3.5 Modregningen jf. pkt. 23.3.2 gælder også ved manglende opfyldelse af krav til grøn strøm, jf. pkt. 17.3 eller manglende opfyldelse af krav til certificeret biogas, jf. pkt. 17.4.

23.4 Modregning i betalingen ved udgået kørsel

23.4.1 Hvis en del af den aftalte kørsel ikke gennemføres som planlagt, foretager Midttrafik modregning i betalingen på 1.250 kr. pr. køreplantime, svarende til kr. 20,83 pr. minut.

23.4.2 Udgået kørsel, hvor busselskabet er fritaget for ansvar i henhold til afsnit 10, indgår ikke i modregningen jf. pkt. 23.4.1.

23.4.3 Modregningen i betalingen sker ud over bortfald af betaling i henhold til pkt. 19.1.3.1 og pkt. 19.1.3.2.

~~23.5 Modregning i betalingen ved brug af forkert drivmiddel/brændstof~~

~~23.6.0 Hvis busselskabet undlader at anvende det krævede drivmiddel/brændstof, jf. pkt. 17.1, foretager Midttrafik modregning i betalingen på 100 kr. pr. køreplantime for den kørsel, det drejer sig om. Midttrafik kan kræve dokumentation for, at det aftalte drivmiddel/brændstof anvendes. Hvis der anvendes et mere miljørigtigt drivmiddel/brændstof en krævet, jf. pkt. 17.1, har Midttrafik dog ikke ret til at modregne i betalingen.~~

~~23.7.0 Hvis det krævede drivmiddel, jf. pkt. 17.1, afregnes med en tillægspris til den variable timesats, jf. pkt. 19.1.3.2, bortfalder dette tillæg pr. køreplantime for den kørsel, hvor andet drivmiddel/brændstof har været anvendt.~~

23.8.23.5 Øvrige forhold vedr. økonomiske sanktioner

~~23.8.1~~ 23.5.1 De under pkt. 23.1–23.5 nævnte modregningsbestemmelser kan bringes i anvendelse både som alternativ til ophævelse ved væsentlig misligholdelse samt i tilfælde af ikke-væsentlig misligholdelse. Anvendelse af modregningsbestemmelserne udelukker ikke Midttrafik fra senere at ophæve kontrakten som følge af samme forhold, såfremt forholdet udgør væsentlig misligholdelse af kontrakten.

~~23.8.2~~ 23.5.2 De sanktioner, der er opregnet i pkt. 23.1–23.5 kan bringes i anvendelse, selv om Midttrafik ikke kan sandsynliggøre/dokumentere noget

økonomisk tab. Det forhold, at busselskabet må tåle modregning i henhold til ovenstående, fritager ikke selskabet fra uopholdeligt at bringe de påtalte forhold i orden. Sker dette ikke, må busselskabet også for samme forhold tåle yderligere modregning, ligesom andre sanktioner til kontrakten kan bringes i anvendelse.

~~23.8.3~~23.5.3 Sanktionerne under dette *afsnit 23* er ikke til hinder for, at Midttrafik kan kræve erstatning for et eventuelt yderligere tab. Anvendelse af sanktionerne udelukker endvidere ikke ophævelse af kontrakten i tilfælde af misligholdelse, jf. *afsnit 22*.

24 Forpligtelser i forbindelse med kontraktudløb

24.1 Oplysningspligt ved kontraktudløb

- 24.1.1 Busselskabet har i forbindelse med genudbud af kontrakten pligt til at afgive de erklæringer og oplysninger, der er nødvendige for at efterleve sine forpligtelser i forhold til *afsnit 25* og bestemmelserne i Virksomhedsoverdragelsesloven, såfremt betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, er opfyldt, herunder fremsende oplysninger om medarbejderforhold til Midttrafik. Busselskabet har ligeledes pligt til at orientere egne medarbejdere, der berøres af overdragelsen. Se *Bilag 11 – Procedurer ved overdragelse af medarbejdere* for nærmere beskrivelse af hvilke oplysninger, der skal afgives, og proceduren herfor. Busselskabet må ikke efter fremsendelsen af oplysninger indgå lokalaftaler eller personlige aftaler med personalet, som medfører merudgifter for Midttrafik eller det busselskab, der overtager kørslen.
- 24.1.2 Busselskabet er inden kontraktudløb forpligtet til at afgive oplysninger om andre forhold på ruterne. Skema til indberetning fremsendes af Midttrafik forud for genudbud af den af kontrakten omfattede kørsel.

24.2 Samarbejde med ny leverandør

- 24.2.1 Busselskabet er ved kontraktudløb forpligtet til at være behjælpelig ift. omstillinger mm. ved overdragelse til ny leverandør efter genudbud af kontrakten.
- 24.2.2 Busselskabet er forpligtet til at samarbejde loyalt med ny leverandør, herunder også indgå aftale om evt. frikøb af chauffører, såfremt ny leverandør har behov for at sikre chaufførernes oplæring i nye ruter, ny teknologi og lignende. Alle aftaler herom mellem Busselskabet og ny leverandør indgås uden Midttrafiks involvering.

25 Overdragelse af medarbejdere

25.1 Overdragelse jf. Virksomhedsoverdragelsesloven

- 25.1.1 Såfremt betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, er opfyldt, skal reglerne i lov

om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse¹⁴ følges. Busselskabet vil derfor i sådanne tilfælde være stillet som erhverver af en virksomhed i virksomhedsoverdragelseslovens forstand.

- 25.1.2 Dette indebærer bl.a., at busselskabet umiddelbart indtræder i de pligter, som påhvilede tidligere busselskaber i henhold til (1) kollektiv overenskomst og aftale, (2) bestemmelser om løn- og personaleforhold, der er fastsat eller godkendt af offentlig myndighed, eller (3) individuel aftale om løn- og arbejdsforhold, jf. virksomhedsoverdragelseslovens § 2, stk. 1.
- 25.1.3 I *Bilag 11 – Procedurer ved overdragelse af medarbejdere* er de procedurer, der skal overholdes af busselskabet, både ved kontraktstart og ved kontraktophør. Manglende overholdelse af procedurerne kan medføre modregning i betalingen, jf. *pkt. 23.1.1*.
- 25.1.4 En eventuel uenighed mellem busselskabet, den tidligere kontraktshaver og/eller medarbejderen eller dennes organisation i relation til nærværende *afsnit 25* er Midttrafik uvedkommende.

25.2 Overdragelse uden for Virksomhedsoverdragelsesloven

- 25.2.1 Såfremt betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand ikke er opfyldt, er busselskabet forpligtet til at ansætte de hos den tidligere kontraktshaver ansatte medarbejdere på datoen for kontraktens ikrafttræden i det omfang, at de pågældende medarbejdere i det væsentligste er tilknyttet den eller de af kontrakten omfattede busruter.
- 25.2.2 Busselskabet er ligeledes forpligtet til at give de pågældende lønmodtagere minimum samme vilkår, som påhvilede kontraktshaver i henhold til (1) kollektiv overenskomst og aftale, (2) bestemmelser om løn- og personaleforhold, der er fastsat eller godkendt af offentlig myndighed, eller (3) individuel aftale om løn- og arbejdsforhold. I *Bilag 11 – Procedurer ved overdragelse af medarbejdere* er de procedurer, der skal overholdes af busselskabet, både ved kontraktstart og ved kontraktophør.
- 25.2.3 Dermed er busselskabet ikke forpligtet til at overtage krav, som de lønmodtagere, som overtages, måtte have på datoen for kontraktens ikrafttræden mod den tidligere kontraktshaver. Manglende overholdelse af procedurerne kan medføre modregning i betalingen, jf. *pkt. 23.1.1*.
- 25.2.4 En eventuel uenighed mellem busselskabet, den tidligere kontraktshaver og/eller medarbejderen eller dennes organisation i relation til nærværende *afsnit 25* er Midttrafik uvedkommende.

26 Tvister og lovvalg

- 26.1.1 Nærværende kontrakt er underlagt og skal fortolkes på baggrund af dansk ret.

¹⁴ Jf. LBK nr. 710 af 20. august 2002 med senere ændringer

- 26.1.2 Tvister mellem busselskabet og Midttrafik berettiger ikke nogen af parterne til at standse eller udsætte leverancen af aftalte ydelser.
- 26.1.3 Såfremt der opstår uoverensstemmelser eller tvister mellem parterne, skal disse først søges løst i mindelighed.
- 26.1.4 Hvis en uoverensstemmelse eller tvist ikke kan løses gennem parternes forhandling eller ved mægling, kan hver part indbringe sagen for domstolene med Midttrafiks hjemting som 1. instans.

27 Underskrifter

- 27.1.1 Denne kontrakt er udfærdiget og underskrevet elektronisk af begge parter i udbuds-systemet ETHICS. Kontrakten har unikt ID nr. [indsæt fra ETHICS].
- 27.1.2 Kontrakten underskrives i henhold til hver parts tegningsregler. Parterne kan anmode om dokumentation for overholdelsen af tegningsreglerne.

A-Kontrakt – 65. udbud

Bilag 1 – Kontraktgrundlag

[Bilaget udfyldes i forbindelse med kontraktens underskrivelse.]

A-Kontrakt – 65. udbud

Bilag 2 – Busselskabets tilbud

[Bilaget udfyldes i forbindelse med kontraktens underskrivelse.]

Bilag 3 – Garantierklæring

[Bilaget udfyldes i forbindelse med kontraktens underskrivelse.]

A-Kontrakt – 65. udbud

Bilag 4 – Spørgsmål/svar til udbudsmaterialet

[Bilaget udfyldes i forbindelse med kontraktens underskrivelse.]

Bilag 5 – Opgørelse af køreplantimer og regulering af chaufførbetaling

1. Opgørelse af køreplantimer. Opgørelse af køreplantid

Opgørelse af antallet af køreplantimer sker på grundlag af de køreplaner, Midttrafik fastlægger. Pauser regnes ikke med, heller ikke de pauser, der fremgår af køreplanen.

Antallet af køreplantimer for en køreplanperiode opgøres ved at opgøre det daglige antal køreplantimer for hvert vognløb og for dage med forskellig køreplan. Det daglige antal køreplantimer ganges med antallet af dage af den pågældende type i køreplanåret.

Antallet af køreplantimer i en måned opgøres tilsvarende, men med det antal dage, der er i den aktuelle måned. Antallet af køreplantimer justeres for faktiske ekstrature og for planlagte, men ikke-udførte ture i måneden. Afregning sker på grundlag af det således opgjorte antal køreplantimer.

Midttrafik forestår ovenstående opgørelser for den planlagte kørsel. (normalkørslen). Busselskabet indberetter ekstrakørsel og ikke-udførte ture.

2. Tomkørsel

Busselskabet afgør selv, hvor busserne skal være stationeret. Der er i afregningsvognløbene fastsat et beregningsmæssigt stationeringssted, der benyttes ved opgørelse af tomkørslen i forbindelse med beregningen af antallet af køreplantimer.

I udbudsgrundlaget er ikke indlagt tomkørsel. Tomkørsel medregnes hvis senere ændringer af kørslen medfører øget tomkørsel i vognløbene.

Ved ændringer i vognløbene, som medfører øget tomkørsel, vil tomkørsel, der er begrundet i chaufførvagter, kørsel til og fra rengørings- eller værkstedsfaciliteter eller i forbindelse med brug af bussen til andre kørselsformål ikke blive medregnet.

Hvis en ændring i kørslen eller i køreplanen medfører, at der skal betales for tomkørsel, er parterne berettiget til at forhandle om, i hvilket omfang tomkørsel skal medregnes i opgørelsen af køreplantimer, og/eller om busstationeringen skal ændres.

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

Køreplantimer ved tomkørsel opgøres som den faktiske normalt nødvendige tid til at udføre tomkørslen på det aktuelle tidspunkt. Dette gælder både normalkørslen og ekstrakørsel med kontraktbus.

Ved ekstrakørsel indgår ophold i forbindelse med tomkørsel kun i det omfang Midttrafik forlanger at bussen er til stede og åben for publikum før afgangstidspunkt. Sådanne forlangte ophold medregnes som køreplantid.

3. Regulering for ændret tidsforbrug til pauser

Reguleringen har til formål at korrigere for ændringer af pauser - herunder opstarts- og afslutningstid for chauffører - i forbindelse med ændret kørsel eller køreplanændringer. Busselskabet har ved beregning af chaufførtimedeforbruget i sit tilbud indregnet den tid, der medgår til sådanne pauser, ud fra køreplanerne i udbudsmaterialet. Reguleringen beregnes derfor som en korrektionsfaktor til den angivne sats i kontrakten pkt. 19.1.3.1.

Der opgøres en tillægstid for pauser på følgende måde:

- For mellemliggende ophold op til 15 minutter medregnes hele opholdet som tillægstid. For mellemliggende ophold over 15 minutter medregnes 15 minutter som tillægstid.
- Hvis summen af køreplantimer og tillægstid er mindre end 420 minutter for det enkelte vognløb, lægges der 30 minutter til tillægstiden. Hvis summen af køreplantimer og tillægstid er 420 minutter eller derover, lægges der 30 minutter til tillægstiden for de første 420 minutter og yderligere 15 minutter for hver påbegyndt 420 minutter herudover.

Tillægstiden opgøres for hvert vognløb og for dage med forskellig køreplan og den daglige tillægstid ganges op med antallet af dage, tilsvarende som ved opgørelse af antallet af køreplantimer.

Herefter beregnes korrektionsfaktoren som:

$$K_1 = \frac{1 + \frac{\text{tillægstid efter køreplanskiftet}}{\text{køreplantid efter køreplanskiftet}}}{1 + \frac{\text{tillægstid i udbudsmaterialet}}{\text{køreplantid i udbudsmaterialet}}}$$

Reguleringen fremkommer ved at gange satsen i kontrakten pkt. 15.4 med **K₁**

4. Regulering for ændret dag- og døgnfordeling

Reguleringen har til formål at korrigere for ændret fordeling af chaufførarbejdstiden på tidsrum med forskellige lønsatser. Busselskabets tilbud er baseret på den fordeling af chaufførarbejdstiden, køreplanerne i udbudsmaterialet giver og lønudgifterne i forhold hertil er indregnet. Reguleringen beregnes derfor som en korrektionsfaktor til satsen i kontrakten pkt. 19.1.3.1.

Køreplantimerne opgøres for hver af de nedenfor nævnte dagperioder. Opgørelsen sker for køreplanperioden samlet og efter den metode, der er beskrevet under pkt.1 ovenfor.

De benyttede vægte ved beregningen af den vægtede køreplantid er følgende.

Hverdage	06-18	= faktor 100
Hverdage	00-06 og 18-24 (lørdage dog 14-24)	= faktor 115

A-Kontrakt – 65. udbud

Søn- og helligdage	06-18	= faktor 150
Søn- og helligdage	00-06 og 18-24	= faktor 165

Der beregnes en vægtet køreplantid på følgende måde:

$$\mathbf{V} = (100 \times \text{antal køreplantimer hverdage 06-18}) + (115 \times \text{antal køreplantimer hverdage 00-06/18-24}) + (150 \times \text{antal køreplantimer søn- og helligdage 06-18}) + (165 \times \text{antal køreplantimer søn- og helligdage 00-06/18-24}).$$

Korrektionsfaktoren beregnes herefter på følgende måde:

\mathbf{V} efter _____
køreplantid efter

$$\mathbf{K}_2 = \underline{\hspace{10em}}$$

\mathbf{V} før _____
køreplantid før

Reguleringen fremkommer ved at gange \mathbf{K}_2 med satsen i dette bilags pkt. 3, sidste linje.

5. Ændringer i løbet af køreplanåret

De under pkt. 3 og 4 nævnte korrektionsfaktorer ændres årligt i forbindelse med køreplansskifte. Såfremt der foretages ændringer (småjusteringer) i køreplanen i løbet af køreplanåret, sker der kun regulering af K-faktorerne, såfremt disse samlet andrager mere end +/- 1% af aktuel chaufførsats.

Bilag 6 – Kørsel med ikke-kontraktbusser

Der indgås altid en skriftlig aftale om kørslen med ikke-kontraktbusser mellem Midttrafik og busselskabet. Vilkår i den skriftlige aftale har forrang for vilkårene i nærværende bilag.

1. Krav til bussen

Til kørselens udførelse skal anvendes en bus af den aftalte type og størrelse. Krav til bussen, herunder krav om alder aftales parterne imellem. De anvendte busser skal være i drifts- og sikkerhedsmæssig forsvarlig stand samt være dagligt rengjorte og vel vedligeholdte. Busselskabet skal forsyne bussen med destinationskiltning (rutenummer og endestation).

2. Takster og indtægter

Busselskabet er forpligtet til at følge Midttrafiks takst- og beforderingsregulativ. Det aftales på forhånd, om og i givet fald hvilket billetteringsudstyr bussen skal være forsynet med. Alle indtægter tilfalder Midttrafik.

3. Billetkontrol m.v.

Midttrafik kan i busser, der er omfattet af denne aftale, iværksætte tællinger og undersøgelser og udføre billet- og kvalitetskontrol, i samme omfang som i kontraktbusser.

4. Indberetning og afregning

Busselskabet indberetter senest 10. bankdag i den efterfølgende måned om den udførte kørsel. Indberetning skal ske på den af Midttrafik til enhver tid anviste måde. Afregning for kørslen sker samtidigt med afregning for kørslen med kontraktbusser.

5. Kørselens ophør

Busselskabet er forpligtet til at indstille kørslen, såfremt behovet ikke længere er til stede. Midttrafik underrettes samtidigt.

Midttrafik kan opsig den skriftlige aftale om kørsel med ikke-kontraktbusser med 2 dages varsel.

6. Opgørelse af tid

Der betales for den tid, hvor bussen kører fra sit hjemsted, og indtil bussen igen kan være på sit hjemsted. Det vil sige, at den for kørselens udførelse nødvendig tomkørsel og nødvendige ophold medregnes. Tomkørsel beregnes ud fra en gennemsnitlig hastighed på 60 km i timen ud fra den korteste mulige rute.

Den tid, der skal betales for, aftales samtidigt med indgåelse af en skriftlig aftale.

Der betales pr. påbegyndt halve time, dog mindst for 1 time.

7. Betalingsatser

Satser ved indeks 112,2 for juni 2018:

	Max 1 time	Max 1½ time	Max 2 timer	Max 2½ time	Max 3 timer	Herefter pr. påbegyndt ½ time
6-15 m busser	929,14	1.107,25	1.284,23	1.605,29	1.929,08	322,19
Ledbusser	1.271,75	1.620,04	1.967,19	2.460,69	2.949,65	493,50

Indeks benyttes med 1. decimal.

Betalingsatsene reguleres på samme måde og samtidigt med satserne for kontraktkørslen.

Bilag 7 – Krav til bussernes indretning og udstyr

A-Kontrakt – 65. udbud

Bilag 7.1 – Kravspecifikation for busser

Se Bilag 7.1 i særskilt dokument.

A-Kontrakt – 65. udbud

Bilag 7.2 – IT-udstyr i busserne

Se Bilag 7.2 i særskilt dokument.

Bilag 8 – Chaufføruniformering

1. Chaufføren skal være uniformeret ved al kørsel for Midttrafik. Chaufføren skal altid fremtræde præsentabel og velsoigneret.
2. Den enkelte beklædningsdel skal være ensfarvet og mørk, f.eks. mørkegrå, sort eller marineblå. Undtaget er skjorter, der også kan være i lyse farver, f.eks. hvid, lyseblå eller -grå. Mandlige chauffører må bære slips, og kvindelige chauffører må bære halstørklæde eller slips. Bukser (eller, for kvindelige chauffører eventuel nederdel) må maksimalt have to side- og to baglommer. Korte bukser skal nå til knæ, dog må knæ være friholdt. Uniformen må ikke være beskidt, hullet eller mærkbart slidt.
3. Chaufføren må bruge busselskabets uniformskasket, men ikke privat hovedbeklædning. Der må dog gerne anvendes religiøs hovedbeklædning, såfremt denne ikke er til fare for sikkerheden, fx ved at begrænse chaufførens udsyn. Religiøs hovedbeklædning skal godkendes af busselskabet og være farvemæssigt afstemt til den øvrige uniform.
4. Træningsbukser og lyse træningssko, lyse træsko, lyse sandaler o.l. må ikke anvendes.
5. Busselskabets logo må kun fremgå i ét sted på hver beklædningsdel og maksimalt i størrelsen 3,5 cm høj og 15 cm bred. Centreret på venstre bryst placeres et skilt med "Midttrafik" logo. Skiltet rekvireres hos Midttrafik.
6. Midttrafik kan til enhver tid stille krav om, at busselskabet skal have et uniformsregulativ, der skal godkendes af Midttrafik. Midttrafik kan kræve at uniformsregulativet skal være godkendt før kontraktstart. Busselskabet har pligt til at sikre sig, at chaufføren til enhver tid er iført beklædning, der lever op til busselskabets uniformsregulativ. Udgifter til anskaffelse af uniform afholdes af busselskabet.

Bilag 9 – Indberetninger om driftens udførelse

Busselskabet skal til enhver tid følge den af Midttrafik fastlagte indberetningsmåde. Chaufførerne skal forstå, hvorfor der skal indberettes, hvad der skal indberettes, og hvor der skal indberettes til. Busselskabet skal indberette driftsforstyrrelser direkte i Midttrafiks webbaserede driftsdatabase.

Følgende driftsforstyrrelser skal som minimum indberettes inden for de fastsatte frister:

Driftsforstyrrelse	Frist for indberetning	Sen indberetning – 500 kr. i bod	Manglende indberetning – 2.000 kr. i bod
Indstilling af kørsel	Senest 10 minutter efter kørslen er indstillet	Ved indberetning senere end 10 minutter efter kørslen er indstillet	Ved indberetning senere end 60 minutter efter kørslen er indstillet
Manglende pålogning	Inden udgangen af driftsdøgnet		Ved indberetning senere end udgangen af driftsdøgnet.
Udgået tur/delvist udgået tur	Senest 10 minutter efter turens planmæssige afgangstidspunkt	Ved indberetning senere end 10 minutter efter turen er udgået/delvist udgået	Ved indberetning senere end udgangen af driftsdøgnet
Forsinkelse	Senest inden udgangen af driftsdøgnet		Ved indberetning senere end udgangen af driftsdøgnet
Forbikørsel	Senest inden udgangen af driftsdøgnet		Ved indberetning senere end udgangen af driftsdøgnet
For tidlig kørsel	Senest inden udgangen af driftsdøgnet		Ved indberetning senere end udgangen af driftsdøgnet
Andre relevante driftsoplysninger, fx "Bus optaget"	Straks ved konstatering.		
Midttrafik melder løbende evt. nye/revide-rede retningslinjer for indberetning af "andre relevante driftsforstyrrelser" ud til busselskabet og chaufførerne	"Bus optaget" skal indberettes straks chaufføren vurderer, at bussens max kapacitet er udnyttet. Når der igen er plads til flere passagerer, skal "Bus optaget" afmeldes straks.		

Bilag 10 – Beredskabsplan

Busselskabet skal have en beredskabsplan, som på opfordring skal præsenteres for Midttrafik. Beredskabsplanen skal som minimum forholde sig til nedenstående punkter.

1. Chaufførens opgaver,

hvis nedenstående situationer indtræffer i forbindelse med buskørslen:

Ekstreme vejr- eller vejforhold forsinker eller stopper driften:

[indsæt beskrivelse]

Ved oliespild:

[indsæt beskrivelse]

Ved færdselsuheld med personskade:

[indsæt beskrivelse]

Ved færdselsuheld med materiel skade:

[indsæt beskrivelse]

Ved voldsepisoder eller trusler om vold mod kunder eller chauffører:

[indsæt beskrivelse]

2. Kontoret eller driftslederens opgaver

hvis nedenstående situationer opstår i forbindelse med buskørslen:

Hvis driften indstilles på grund af ekstreme vejr- eller vejforhold:

[indsæt beskrivelse]

Hvis driften indstilles generelt:

[indsæt beskrivelse]

Ved oliespild:

[indsæt beskrivelse]

Ved færdselsuheld med personskade:

[indsæt beskrivelse]

Ved færdselsuheld med materiel skade:

[indsæt beskrivelse]

Ved nedbrud af bus:

[indsæt beskrivelse]

Ved voldsepisoder eller trusler om vold mod kunder eller chauffører:

[indsæt beskrivelse]

Bilag 11 – Procedurer ved overdragelse af medarbejdere

Følgende definitioner er gældende:

Erhververen: Det busselskab, der skal udføre kørslen omfattet af kontrakten efter kontraktstart ved genudbud (overtagelsesdagen).

Overdrageren: Det busselskab, der har udført kørslen omfattet af kontrakten indtil kontraktophør (dagen før overtagelsesdagen).

Meddelelsesdagen: Den dag, hvor Midttrafik sender meddelelse om, hvilket busselskab, der har vundet udbuddet. Dette busselskab er Erhververen, jf. ovenstående definition.

Overtagelsesdagen: Den dag, hvor Erhververen påbegynder kørslen, og hvor medarbejderne overtages fra Overdrageren.

1. Midttrafik meddeler i god tid Overdrageren om, hvornår medarbejderoplysningerne, der skal indgå i Midttrafiks udbudsmateriale, senest skal være indsendt til Midttrafik. Overdrageren er forpligtiget til at indsende oplysningerne inden for den fastlagte frist. Midttrafik sender skema til Overdrageren, som skal anvendes.
2. Umiddelbart efter meddelelsesdagen skal Overdrageren orientere medarbejderrepræsentanterne eller de berørte medarbejdere om resultatet af udbuddet, herunder om overtagelsesdagen. Hvis resultatet indebærer, at en del af eller al Overdragerens kørsel skal overdrages, skal Overdrageren indlede forhandlinger om evt. påtænkte foranstaltninger for de berørte medarbejdere, og om hvem der ikke ønsker at flytte over til Erhververen. Overdrageren skal endvidere give de pågældende medarbejdere en generel orientering om deres retsstilling i forbindelse med den forestående overdragelse.
3. Senest 14 dage efter meddelelsesdagen, skal Erhververen rette henvendelse til Overdrageren for at få oplyst, hvilke medarbejdere, der vil være omfattet af overdragelsen.
4. Senest 7 dage efter henvendelsen fra Erhververen skal Overdrageren fremsende en liste over de medarbejdere, der vil være omfattet af overdragelsen. Listen skal, udover korrektioner til oplysningerne om medarbejderne anført i udbudsmaterialet (som følge af fratrådte eller nyansatte medarbejdere i den forløbne periode), som minimum indeholde medarbejdernes CPR-nr., navn, adresse, jobfunktion, lønanciennitet og særlige ansættelsesvilkår.
5. Senest 30 dage efter meddelelsesdagen skal Erhververen bekræfte den fortsatte ansættelse af medarbejderne, der skal overtages, samt indkalde til orienteringsmøde(r) for disse medarbejdere. Erhververen skal over for medarbejderne præcisere, at medarbejderne overgår med uændret lønanciennitet og pensionsordning i henhold til Overdragerens overenskomst. Erhververen skal desuden give de pågældende medarbejdere en generel orientering om deres retsstilling i forbindelse med den forestående overdragelse.
6. Alle informationsmøder skal være afholdt senest to måneder efter meddelelsesdagen. Erhververen skal, ud over de involverede medarbejdere, indbyde repræsentanter fra relevante faglige organisationer samt eventuelle tillidsrepræsentanter, sikkerhedsrepræsentanter og/eller andre medarbejderrepræsentanter til disse informationsmøder.
7. Såfremt færre medarbejdere, end det antal Erhververen har behov for, ønsker at overgå til ansættelse hos Erhververen, drager Erhververen selv omsorg for ansættelse af yderligere personale.

8. Såfremt Overdrageren, 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, idet afskedigelse skal være begrundet i økonomiske, tekniske eller organisatoriske ændringer, der medfører beskæftigelsesmæssige ændringer.
9. Overdrageren har pligt til at foretage de opsigelser, som parterne jf. pkt. 8 er blevet enige om. Opsigelserne skal ske under hensyntagen til reglerne herom i virksomhedsoverdragelseslovens § 3 finder nødvendige. Dette skal så vidt muligt ske med virkning fra overtagelsesdagen. Overdrageren kan ikke rette krav mod Erhververen for eventuelle uberettigede opsigelser foretaget af Overdrageren, jf. ovenstående pkt. 8
10. Ved kontraktophør, skal Overdrageren refundere alle udgifter vedrørende de medarbejdere, som Erhververen overtager fra Overdrageren, direkte til Erhververen. Dette gælder alle udgifter, som kan henføres til perioden før Erhververens overtagelse af kørslen, og som Erhververen er forpligtet til at afholde. Til sådanne udgifter henregnes bl.a. løn, pensionsbidrag, særlige bidrag, overtidsbetaling, beløb svarende til oparbejdede over-skuds-/afspadseringstimer, feriegodtgørelse, ferietillæg, optjente feriepenge, optjente ferie fridage mv., idet det bemærkes, at Erhververen ikke er forpligtet til at afholde nogle af disse omkostninger i det omfang, at betingelserne for, at der er sket virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, ikke er opfyldt.
11. Det til ovennævnte udgifter svarende beløb, skal betales af Overdrageren til Erhververen senest fire uger efter overtagelsesdagen.
12. Manglende rettidig betaling af det til ovennævnte udgifter svarende beløb vil være en misligholdelse af den mellem Overdrageren og Midttrafik indgåede kontrakt, idet Overdrageren er forpligtet til at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster, jf. pkt. 2.8.2 i kontrakten. En sådan misligholdelse er omfattet af de af Overdrageren stillede garantier, jf. pkt. 3 i kontrakten. Dokumentation for betaling af det til ovennævnte udgifter svarende beløb, skal være Midttrafik i hænde senest to måneder efter overtagelsesdagen. Midttrafik forbeholder sig ret til at kræve dokumentationen suppleret med en revisorgodkendt erklæring eller tilsvarende. Omkostningerne til dokumentation afholdes af Overdrageren. Foreligger dokumentationen ikke rettidigt, forlænges sikkerhedsstillelsen, jf. pkt. 3 i kontrakten, indtil dokumentationen foreligger og er godkendt af Midttrafik.
13. Overdragelsen af medarbejdere, og hele forretningsgangen i forbindelse hermed, er alene et forhold mellem Overdrageren og Erhververen, som inden for rammerne af ovenstående og gældende ret skal aftale sig tilrette på dette område. Midttrafik tager ikke del i denne proces og påtager sig således ikke forpligtelser og/eller noget ansvar i forbindelse med en sådan overdragelse. Dog vil Midttrafik, om nødvendigt, forlænge perioden for sikkerhedsstillelsen, jf. pkt. 12 ovenfor.

Bilag 12 – Bonus for kundetilfredshed

Busselskabet har mulighed for at opnå en økonomisk bonus ved høj kundetilfredshed.

Gennemførelse af målinger

1. Målingen af kundetilfredsheden i denne kontrakt fastlægges ved gennemførelse af kundeinterviews i busser, der er tilknyttet kontrakten. Målingerne gennemføres kontinuerligt over året. Målingerne fordeles repræsentativt på relevante karakteristika (driftsdøgn og ruter). Busselskabet varsles ikke forud for gennemførelse af en måling.
2. Målingerne gennemføres som udgangspunkt af en uvildig tredjepart, hyret af Midttrafik. Der gennemføres maksimalt 10 interviews per tur. Der interviewes maksimalt én kunde per grupperejsende. Busselskabet skal samarbejde med interviewerens i det omfang, det er nødvendigt.
3. Midttrafik kan, efter aftale med busselskabet, ændre eller supplere metoden til fastlæggelse af kundetilfredsheden, for eksempel ved at give kunderne mulighed for at besvare spørgeskemaet via Midttrafiks applikationer.
4. Midttrafik kan, efter aftale med busselskabet, lade enkelte målinger udgå, såfremt der er væsentlige begrundelser herfor. Dette kan for eksempel ske, såfremt episoder i eller udenfor bussen har haft stor indflydelse på kundetilfredsheden på den konkrete tur, hvor målingen er foregået.
5. I tilfælde af force majeure har Midttrafik mulighed for at suspendere gennemførelsen af målinger i en periode. Dette kan betyde, at der vil kunne forekomme en skæv fordeling af måleresultaterne hen over året. I så fald skal Midttrafik orientere busselskabet hurtigst muligt.
6. Busselskabet har løbende elektronisk adgang til målingerne, gennemført i busser tilknyttet kontrakten.
7. Midttrafik må offentliggøre målingerne fra kontrakten. Midttrafik har lov til at benytte målingerne fra kontrakten i andre sammenhænge, der vedrører busselskabet. For eksempel til kåring af Midttrafiks Bedste Busselskabet eller kåring af Midttrafiks bedste chauffør.

Spørgsmål til kunderne

8. Under gennemførelser af en måling stilles kunderne følgende spørgsmål med henblik på fastlæggelse af kundetilfredsheden:
 - Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?

- Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel på denne tur?
 - Hvor tilfreds er du med komforten i denne bus?
 - Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse af bussen?
 - Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?
 - Hvor tilfreds er du med støj fra bussen?
 - Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
9. Kunderne skal for hvert spørgsmål tilkendegive deres tilfredshed på en skala fra 1-7, hvor 1 er "Meget utilfreds" og 7 er "Meget tilfreds". Herunder har kunden også mulighed for at svare "Ved ikke".
10. Interviewerne kan benytte hjælpetekster til at konkretisere kundernes forståelse af de enkelte spørgsmål.
11. Midttrafik kan, efter aftale med busselskabet ændre eller tilføje spørgsmål, såfremt disse er relevante for fastlæggelse af kundetilfredsheden. Midttrafik kan frit supplere spørgeskemaet med andre spørgsmål, så længe disse spørgsmål ikke indgår i fastlæggelsen af kundetilfredsheden.

Udbetaling af bonus

12. Det maksimale bonusbeløb fremgår af *Kontraktens nøgleoplysninger*. Bonusbeløbet indeksreguleres årligt d. 1. juli, forud for det kommende køreplanårs målinger. Bonusbeløbet er uafhængigt af reduktioner eller tilkøb i løbet af kontraktperioden.
13. Alle spørgsmål vægtes lige i beregningen af kundetilfredsheden. Har kunden svaret "Ved ikke" udgår spørgsmålet i beregningen af kundetilfredsheden.
14. Gennemsnittet for det enkelte spørgsmål omregnes til en 0-100 skala, så 'Meget utilfreds' er lig med 0 og 'Meget tilfreds' er lig med 100. Dermed fremkommer et indeks, hvor kunderne minimum er 0 % tilfredse og maksimalt er 100 % tilfredse. Tilfredshedsindekset udregnes ud fra følgende metode:
- $$\text{Gennemsnit} \times (100/(7-1)) - (100/(7-1)) = \text{tilfredshedsindeks}.$$
15. Bonusbeløbet kommer til udbetaling årligt ved køreplanårets afslutning. Busselskabet kan ikke blive pålagt bod for lav kundetilfredshed. Bonusbeløbet kommer til udbetaling i fem trin afhængig af, hvor på indekset kundetilfredsheden ligger:

A-Kontrakt – 65. udbud

Målt kundetilfredshed	Udbetalt bonus (% del af maksimal bonusbeløb)
Under 77,00	0,00 %
77,00-80,99	33,33 %
81,00-84,99	50,00 %
85,00-87,99	66,67 %
88,00-93,99	83,33 %
94,00-100	100,00 %

Bilag 13 – Opgørelse af andel faglærte chauffører

Eksempel på skema til opgørelse af andel faglærte chauffører:

Bilag 13: Opgørelse af andel faglærte chauffører			Fra	Til	Antal dage i perioden		Køreplantimer i perioden		6.560
Periode for indhentning af data			25-06-2023	29-06-2024	371		Tillægstid (timer) i perioden		1.879
Udbud/ pakke	Chauffør ID Rejsekort	Navn	Ansættelsesdato (Hvis chaufføren er overdraget ifb. med kontrakt-start, angives driftsstartdato som ansættelsesdato)	Fratrædelsesdato	Faglært chauffør (Dato for påbegyndt uddannelse)	Beskæftigelses- grad (Antal timer pr. uge. Udfyldes for alle - også timelønnede)	Antal dage, som chaufføren har været beskæftiget i kontrakten i perioden	Beregning af beskæftigelses- grad for perioden (Gennemsnitligt antal timer pr. uge)	Beregning af faglært chauffør beskæftigelses- grad for perioden (Gennemsnitligt antal timer pr. uge)
xx-x		AA	01-02-2024		01-05-2022	37	150	14,96	14,96
xx-x		BB	25-06-2023			37	371	37,00	0,00
xx-x		CC	25-06-2023	28-02-2024		10	249	6,71	0,00
xx-x		CC	01-03-2024			37	121	12,07	0,00
xx-x		DD	01-12-2022			20	371	20,00	0,00
xx-x		EE	25-06-2023	15-05-2024	01-02-2019	37	326	32,51	32,51
xx-x		FF	25-06-2023		01-04-2018	37	371	37,00	37,00
xx-x		GG	25-06-2023		01-05-2024	37	371	37,00	5,98
						I alt		197,25	90,46
						Andel faglært chauffør i perioden			45,9%
						Tilbudt andel faglærte chauffører			50,0%

A-Kontrakt – 65. udbud

Beregning af evt. bod såfremt andel af faglærte chauffører ikke opfylder det tilbudte for perioden:

Timer i alt (Køreplantimer+ Tillægstid)	8.439
Tilbudt andel faglærte chauffører udgør	4.220
Andel faglærte chauffører i perioden udgør	3.870
Difference (timer som ikke er udført med faglærte chauffører)	350

Bod for manglende opfyldelse i perioden	7.170,72 kr.
---	---------------------

Bod pr. time jf. kontraktens nøgleoplysninger	20,00 kr.
Bod pr. time i indeks for juli måned i perioden	20,52 kr.

Basisindeks (fra tilbud)	143,60 kr.
Indeks juli måned i indberetningsperiode (fiktivt)	147,30 kr.

Køreplantimer samt tillægstid for køreplanåret (K23) - hentet fra Beregning af K-faktor/Afregningsgrundlag:

		Kontraktgrundlag	25.06.2023-29.06.2024
Køreplantimer		6468.00	6559.87
Tillægstid		1860.00	1879.20

[Se eksemplet vedlagt som selvstændigt dokument i excel-format.](#)

Bilag 14 – Automatisk stoppestedannoncering

Højtalersystem

Bussen skal være udstyret med højtalersystem (PA) med de nødvendige højttalere, forstærkere mv. Højtalerne skal være egnede til at give tale-information under kørslen. Højtalerne skal anvendes til information afgivet af såvel chauffør som IT-systemer, fx stoppestedannoncering.

Busselskabet skal ved løbende opfølgning på lydstyrke sikre, at det altid er muligt at høre de afgivne informationer fra højtalerne.

Lydniveauet ned igennem bussen må ikke variere mere end 5 dB. Taleforståelighed udtrykt som RASTI (Rapid Speech Transmission Index) skal minimum være 0,75.

Stoppestedannoncering

Automatisk stoppestedannoncering defineres som automatisk oplæsning af navnet på det næste stoppested samt det aktuelle zonenummer, når bussen kører ind i en ny zone.

Busselskabet er ansvarligt for indkøb og drift af den tekniske løsning i busserne og for system til redigering af stoppestedsdata, og til at sikre tilstrækkelig kvalitet af de oplæste stoppesteder og for afvikling af selve annonceringen i busserne.

Automatisk oplæsning af stoppestedsnavn og ny zone kan være baseret på enten naturlig eller syntetisk tale. Busselskabet skal sikre, at sproget er tydeligt, let at høre og forstå samt være afstemt efter de varierende støjforhold i bussen. Annonceringen skal foregå på dansk.

Midttrafik leverer en CSV-fil med data om stoppestederne, blandt andet navn og GPS-punkt. Busselskabet er ansvarligt for indtaling på lydfil eller tilvirkning af talesyntesen. Ved ændringer skal busselskabet anmode om nye data hos kontaktperson i Midttrafik om køreplaner.

Der skal jingle et "ding" inden stoppestedsnavn, og zoneskift bliver sagt. Annonceringen finder sted kort efter afgang fra forrige stoppested og i passende tid (senest 45 sekunder eller cirka 150 meter før stoppestedet), inden ankomsten til det annoncerede stoppested. Stoppesteder, som ikke betjenes på grund af midlertidig ruteomlægning eller nedlæggelse, skal ikke læses op. Det skal være muligt at de-aktivere oplæsningen af enkelte stoppesteder.

Det skal være muligt at indlægge anden information til oplæsning i højtalerne, for eksempel fast hvert 20 minut eller oplæst mellem/før/efter bestemte stoppesteder. Midttrafik leverer lydfil eller talesyntesetekst, som busselskabet er ansvarlig for, bliver lagt i systemet. Ekstra information skal kunne lægges ind for en dag eller en længere periode. Busselskabet skal påregne op til 12 tilfælde om året af automatisk oplæsning af anden information.

Stoppestedannonceringen må ikke være sammenfaldende med andre meddelelser, der udsendes via højtalersystemet.

Ved ændringer af navngivningen eller etablering af nye stoppesteder i kontraktperioden, skal busselskabet med det samme sikre, at ændringerne annonceres korrekt i busserne.

Chaufførerne skal annoncere alle stoppesteder og zoneskift manuelt, hvis den automatiske annoncering ikke virker efter hensigten, eller informationerne er forkerte.

Stoppestedsannonceringen skal godkendes af Midttrafik.

Display til visning af "næste stop"

Stoppestedsannonceringen skal være suppleret med et kundevendt display i bussen, der viser "næste stop" med angivelse af næste stoppestedsnavn på ruten. Displayet forventes at kunne vise næste stop fra tidspunktet fra den lydmæssige annoncering af næste stoppestedsnavn indtil standsning ved det pågældende stoppested.

Deling af login information

Midttrafik kan tilbyde busselskaber og deres IT-samarbejdspartnere login information (rute/tur) fra Rejekort/Realtid. Dette kan anvendes til aktivering af andre services i bussen, fx rute- og destinationsskiltning og stoppestedsannoncering.

Det er etableret en MQTT-løsning, hvor 3. parter kan abonnere på login information. Latenstiden kan være op til 15 sek. fra pålogging i bussen til modtagelse af login information.

Busselskabet er fortsat ansvarlige for de services, der stilles krav om i buskontrakten, og som kan være omfattet af bodbestemmelser ved manglende overholdelse eller kvalitetsbrist. Brug af login information fra Midttrafik til aktivering af andre services i bussen må derfor ikke stå alene, og services skal kunne aktiveres på anden måde i busserne, fx ved manuel betjening

Bilag 15 - Viborg Rutebilstation – Regler for færden (Pakke 1)

For at trafikken kan afvikles mest gnidningsfrit på Viborg Rutebil station er der en række leveregler som det er vigtigt at du overholder.

Ved spørgsmål kontaktes Midttrafik eller lokal medarbejder på stationen.

På rutebilstationen

- Anvend altid den anviste bane som vises på skiltene ved ankomsten til stationen (samt på chaufførterminal i busserne).
- Busser i bevægelse bør holde en afstand på 5 meter, for at systemet på stationen kan registrere bussen korrekt.
- Som udgangspunkt må der ikke bakkes på stationen.
- Hvis bussen foran kører frem, skal du så vidt muligt også køre frem, så der er plads til bussen bag ved dig. For god afvikling, kan det være nødvendigt at bede passagerer afvente påstigning, før du er kørt frem

I depotet

- Kørsel til depotet skal i myldretiden (hverdage 7.35 – 7.50) altid foregå via Toldbodgade, øvrige tidspunkter kan foregå via bane 7.
- Busser, der kører i depot fra Toldbodgade, skal altid holde i depotet længst væk fra stationen.
- Pladser nærmest chaufførhus er forbeholdt busser, som kører i depot via bane 7.
- Busser i depot skal altid vende fronten mod Jernbanen og bagenden mod Pakhusvej (for ikke at invitere passagerer i pauserne).

Recirkulation

- Lamperne i asfalten hjælper med at styre trafikken. Disse har to signaler:
 - Langsom blink – betyder bussen skal cirkulere på stationen og køre i samme bane
 - Hurtig blink – betyder bussen skal køre i rute eller depot (forlade peron)
- Ved cirkulation på stationen kører:
 - Bane 1-4 via bane 7 (længst til højre), mens
 - Bane 5-6 gennem porten og via Toldbodgade