

Udbudsbetingelser - Midttrafiks 60. udbud
Regional kørsel i Midt- og Vestjylland

25. juni 2021 - version 2 (med ændringsmarkering)

UDBUDSBETINGELSER
UDSDRAGSMATERIALE



midttrafik

midttrafik.dk

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
2. Overvejelser og beslutninger forud for udbuddet.....	4
2.1. Midttrafiks trafikplan	4
2.2. Harmonisering af rutestruktur og materiel.....	5
2.3. Grønne teknologier.....	5
3. Udbuddets omfang.....	6
3.1. Pakke 1	6
3.2. Pakke 2	7
3.3. Kombinationstilbud	7
3.4. Krav om drift med fossilfri/emissionfri drivmiddel	7
3.5. Kontrakternes løbetid.....	10
3.6. Overdragelse af medarbejdere	10
4. Udbudsmateriale	11
4.1. Udbudsmaterialets omfang	11
4.2. Spørgsmål til udbudsmaterialet	12
4.3. Rettelsesblade	13
4.4. Informationsmøde	13
5. Tidsplan og kontaktoplysninger	13
6. Egnethed og udelukkelsesgrunde	14
6.1. Krav om udfyldelse af ESPD	14
6.2. Egnethed	14
6.3. ESPD fra andre end tilbudsgiver selv	15
6.4. Yderligere oplysninger.....	15
6.5. Dokumentation for udelukkelse og egnethed.....	16
7. Afgivelse af tilbud	17
7.1. Antal tilbud og alternative tilbud	17
7.2. Forudsætninger for tilbudsafgivelsen	17
7.3. Pris/tilbudsblanketten – Bilag A	18
7.4. Kvalitative underkriterier	18
7.5. Forbehold	18
7.6. Aflevering og åbning af tilbud	19
7.7. Fortrolighed	19

8. Evaluering af tilbud	19
8.1. Tildelingskriterium	19
8.2. Driftskvalitet	21
8.3. Buskvalitet	22
8.4. Arbejdsmiljø	23
8.5. Implementeringsplan	25
8.6. Evaluering og behandling af tilbud	25
8.7. Valg mellem tilbud på enkeltpakker og kombinationstilbud	26
9. Meddelelse af resultatet	26
10. Ordregivers forbehold	27
11. Garantistillelse	27
12. Indgåelse af kontrakt	27

1. Indledning

Udbuddet omfatter driften af regional buskørsel i Region Midtjylland, primært i området Midt- og Vestjylland. Udbudsbekendtgørelse er fremsendt til offentliggørelse i EU-tidende den 17. maj 2021.

Udbuddet gennemføres som et offentligt udbud efter forsyningsvirksomhedsdirektivet¹.

2. Overvejelser og beslutninger forud for udbuddet

2.1. Midttrafiks trafikplan

Den overordnede rutestruktur, betjeningsprincipper og kørselsomfang for udbudsgrundlaget er udarbejdet i forbindelse med trafikplanarbejde i de 8 Midt- og Vestjyske kommuner, hvor implementeringen af Midttrafiks trafikplan udgør et væsentligt grundlag for arbejdet.

I Midttrafiks trafikplan er der udpeget strækninger, der fremover skal udgøre det Midtjyske hovednet. I området er det udover togstrækningerne, busstrækningerne Lemvig–Struer, Ringkøbing–Herning, Herning–Viborg, Viborg–Silkeborg, Viborg–Aalborg, Skive–Nykøbing og Hvide Sande–Ringkøbing (der er den eneste kommunale rute).

Trafikplanens minimumsfrekvens på hovednettet er én afgang i timen i dagtimerne og hver anden time aften og weekend. Derudover har trafikplanen som ambitionsniveau at tilbyde en frekvens med ½-timesdrift i myldretiden. Dette ambitionsniveau er i planerne skabt på strækningerne Ringkøbing–Herning, Herning–Viborg samt Viborg–Silkeborg og Skive–Nykøbing med rute 40 / 940X i kombination.

Trafikplanen beskriver også principper som planlægningen af hovednettet bør følge:

- Enkel og direkte linjeføring
- Entydigt stop mønster
- Koncentrer ressourcerne
- Faste minuttal
- Opret knudepunkter og
- Sikre korrespondancer

I planlægningen af de enkelte strækninger er disse principper anvendt i størst mulig grad.

Med baggrund i erfaringerne fra arbejdet med Midttrafiks trafikplan, er der i arbejdet med planer til K22 gennemført grundige analyser af borgernes rejsevaner og benyttelse af det eksisterende tilbud. Planlægningen er baseret på disse analyser for at sikre bedst mulig service indenfor de økonomiske rammer.

¹ Europa-Parlament og rådsdirektiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/14/EF.

2.2. Harmonisering af rutestruktur og materiel

Som del af at imødekomme Trafikplanens planprincipper om at skabe en enkel rutestruktur med koncentrerede ressourcer på færre ruter og med entydigt stopmønster, arbejdes der med at etablere mere enstrengede løsninger for betjeningen af strækninger, hvilket i mange tilfælde kan effektivisere vognløb og ressourceanvendelse.

Som del af dette arbejde gøres der bl.a. op med X-Bus-konceptet, som det kendes i dag, hvor standsende busser og X-Busser køres parallelt med forskelligt materiel, stopmønster og ruteføring. Dette er en dyr løsning, bl.a. fordi:

- Forskelligt materiel vanskeliggør optimal vognudnyttelse
- Lange ruter har flere bindinger undervejs og stiller særlige krav til EU køre-hviletid
- Uens køretid og køreplansbindinger gør, at de to parallelle linjer ofte kører tæt efter hinanden og dermed skaber behov for flere afgange for at tilbyde samme oplevede frekvens for de rejsende.

Der skal derfor være gode grunde til at opretholde disse parallelle systemer, hvilket primært vil være i form af mange lange rejser, hvor der kan opnås en betydelig rejsetidsgevinst.

Omvendt kan kortere ruter og enstrengede systemer i højere grad tilpasses de lokale transportbehov og indgå betjeningen af f.eks. indfaldsveje og sammenknytning af oplandsbyer og hovedbyer. Dermed kan regionale ruter løse flere transportbehov undervejs og opnå flere passagerer samtidig med at kommunale busressourcer kan fokuseres på andre strækninger.

Denne tilgang hænger igen sammen med den harmoniserede rutestruktur og materiel, hvor Midttrafik vil ændre busmateriellet til laventrébusser, som er bedre egnede til at løse bybus-lignende opgaver, bl.a. fordi de giver lettere adgang for gangbesværede og ældre kunder, samt muliggør at kunder kan medtage rollatorer og barnevogne m.v.

I konceptændringen vil der fortsat være mulighed for at tilgodese de kunder, der rejser langt med særligt direkte lyn-ture, såfremt grundlaget tilsiger det. Her vil der være tale om en konkret afvejning af behovet for at rejse langt kontra de fordele ensartet køreplan og stopmønster har for kunder, der rejser kort.

2.3. Grønne teknologier

Region Midt har frem mod udbuddet prioriteret et skifte til andre teknologier end dieselbusser. Midttrafik har fokuseret på mulighederne for at skifte til gasbusser, idet gasbusser er en velkendt teknologi, der har en høj driftsstabilitet. Gasbusserne kan samtidig imødekomme det intensive kørselsomfang, som busserne skal udføre.

I en forudgående markedsundersøgelse har Midttrafik været i dialog med relevante parter fra gasbranchen for at undersøge muligheder og risici ved indførelse af gasbusser. Som følge heraf er det Midttrafiks vurdering, at busselskaber vil have rimelige økonomiske, teknologiske og logistiske forudsætninger for at anlægge gastankanlæg i eller omkring Viborg og Herning, mens der potentielt er mulighed for at benytte eksisterende, offentlige gastankstationer i Holstebro, Skive og Aalborg.

Derudover er der afholdt fællesmøder med parterne indenfor gasbranchen samt forvaltningerne i de relevante de kommuner; Herning, Holstebro, Skive, Viborg og Randers Kommuner. Dermed er kommunerne orienteret om muligheden for, at busselskaber henvender for at etablere nye gastankanlæg eller benytte de eksisterende anlæg.

Endelig har Midttrafik gennemført en offentlig høring for at få faglige input til indførelse af gasbusser i Midt- og Vestjylland. Flere busselskaber har i deres i høringssvar kendetegnet, at løsningen kan imødekommes. Busselskaberne har samtidig gjort opmærksom på, at der i udbuddet bør være mulighed for at tilbyde elbusser i stedet for udelukkende gasbusser. Få selskaber har ønsket, at kørslen udbydes i flere pakker, hvilket Midttrafik har imødekommet ved at opsplitte udbuddet i to pakker af forskellig størrelse.

På baggrund af de ovenstående undersøgelser og dialoger har Midttrafik i samarbejde med forvaltningen i Region Midtjylland besluttet at udbyde kontrakterne som følger:

- Flertallet af de udbudte busser skal være fossilfri gasbusser eller emissionsfri busser (fx elbusser). De resterende busser må være dieselbusser, der benytter CO2-neutral biodiesel som brændstof.
- Busselskaber, der tilbyder flere fossilfri gasbusser eller emissionsfri busser bliver vægtet positivt i evalueringen af udbuddet.

3. Udbuddets omfang

3.1. Pakke 1

Kontrakten består af ca. 32.300 køreplantimer om året fordelt på 14 kontraktbusser og 2 fast tilknyttede reservebusser. Kørslen udgøres af de nuværende regionale ruter:

- 13 (Herning – Haderup – Skive)
- 53 (Viborg - Karup - Kølvrå – Herning)
- 953X (Herning-Karup-Viborg)
- 81 (Herning – Grindsted).

Pakke	Nye ruter	Nuværende ruter	Busser	Køreplantimer
1	13, 53 og 81	13, 53, 81, 953X	14 kontraktbusser 2 reservebusser	32.300 timer pr. år

Kørslen omfattet af udbuddet planlægges med udgangspunkt i de definerede afregningsmæssige stationeringssteder, jf. vognløbslisterne i Pakkebeskrivelsen. Der er driftsstart på kørslen den 26. juni 2022, jf. pkt. 2.1.5.

Midttrafik har ret til at ændre i eksisterende ruter, herunder linjeføringen, nedlægge ruter mv. samt ret til at ændre i anvendelse af materiel og timer 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 tomkørsel mv.

3.2. Pakke 2

Kontrakten består af ca. 56.400 timer fordelt på 23 kontraktbusser og 3 fast tilknyttede reservebusser. Der er desuden krav om to forpligtede ikke-kontraktbusser. Kørslen udgøres af de nuværende regionale ruter:

- 21 (Holstebro – Sørvad – Vild-bjerg)
- 26 (Holstebro-Spjald-Skjern)
- 28 (Holstebro-Viborg)
- 29 (Holstebro – Haderup – Feldborg)
- 40 (Skive – Nykøbing)
- 62 (Viborg – Randers)
- 72 (Holstebro-Skive)
- 928X (Holstebro - Viborg – Randers)
- 960X (Silkeborg – Viborg – Aalborg)

Pakke	Nye ruter	Nuværende ruter	Busser	Køreplantimer
2	21, 26, 28, 29, 40, 62, 72, 61	21, 26, 28, 29, 40, 62, 72, 928X, 960X	23 kontraktbusser 3 reservebusser	56.500 timer pr. år

Kørslen omfattet af udbuddet planlægges med udgangspunkt i de definerede afregningsmæssige stationeringssteder, jf. vognløbslisterne i Pakkebeskrivelsen. Der er driftsstart på kørslen den 26. juni 2022, jf. pkt. 2.1.5.

Midttrafik har ret til at ændre i eksisterende ruter, herunder linjeføringen, nedlægge ruter mv. samt ret til at ændre i anvendelse af materiel og timer 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 tomkørsel mv.

3.3. Kombinationstilbud

Der kan bydes på Pakke 1 og Pakke 2 samlet i Kombination A. Kombinationskontrakten består således af ca. 88.700 køreplantimer pr. år fordelt på 37 kontraktbusser og 5 fast tilknyttede reservebusser. Der er desuden krav om to forpligtede ikke-kontraktbusser.

3.4. Krav om drift med fossilfri/emissionfri drivmiddel

Som angivet i afsnit 2.3 ovenfor, er der krav om, at flertallet af kontraktbusserne skal anvende fossilfri eller emissionfri drivmiddel, jf. afsnit 3.4.1, mens de resterende busser efter tilbudsgivers eget valg kan være dieselbusser, jf. afsnit 3.4.2, eller busser, der anvender fossilfri/emissionfri drivmiddel, jf. afsnit 3.4.1.

Følgende antal kontraktbusser skal som minimum anvende fossilfrit drivmiddel:

Pakke/ Kombi- nation	Minimum antal fossilfri/emissionsfri busser
1	10 busser skal som minimum anvende fossilfri eller emissionfri drivmiddel
2	13 busser skal som minimum anvende fossilfri eller emissionfri drivmiddel
A	23 busser skal som minimum anvende fossilfri eller emissionfri drivmiddel

Da der kan være længere leveringstid på fabriksnye gas- og emissionsfri busser, samt på etablering af gastanknings- og/eller ladeanlæg, accepteres det, at indsættelse af gas- eller emissionsfri busser kan ske op til seks måneder efter driftsstart, dvs. senest 26. december 2022. I den midlertidige periode accepterer Midttrafik anvendelse af dieselbusser med en maksimal alder på 12 år. Det er et krav, at dieselbusserne anvender CO2 neutralt biodiesel.

3.4.1 Accepterede fossilfri/emissionsfri drivmidler

Tilbudsgiver kan frit vælge mellem følgende fossilfri/emissionsfri drivmidler:

A. Biogas

Ved drift med gasbusser stilles der krav om anvendelse af certificeret biogas. Anvendelse af certificeret biogas er CO2-neutral. For at sikre reel CO2 neutralitet, ønskes anvendt certificeret biogas og ikke andre tiltag som f.eks. opkøb af kvoter.

Ved brug af certificeret biogas skal tilbudsgiver indkøbe certifikater via en certifikatordning, og derigennem dokumentere, at al kørslen udføres med biogas og ikke blot naturgas. Dokumentation herfor fremsendes til Midttrafik en gang årligt.

Manglende rettidig dokumentation for anvendelsen af certificeret biogas bodsbelægges i henhold til kontraktens pkt. 24.3.

Tilbudsgiver skal selv indgå aftale med en leverandør om etablering af den/de nødvendige gasfyldestation(-er) og levering af gas.

B. El

Ved eldrift skal busserne køre på minimum 90 % grøn strøm. Ved grøn strøm forstås elprodukter med oprindelsesgarantier, som indfrier kategori 2 af Forbrugerombudsmandens mærkningsordning til elprodukter (jf. Forbrugerombudsmandens retningslinjer for elhandlers brug af klimamæssige udsagn ved markedsføring af strøm, Forbrugerombudsmanden 2019²). Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra busselskabets egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder.

Manglende rettidig dokumentation for anvendelsen af grøn strøm bodsbelægges i henhold til kontraktens pkt. 24.3.

Tilbudsgiver skal selv indgå aftale omkring etablering af nødvendig ladeinfrastruktur.

Der accepteres ikke ladeinfrastruktur i byrummet.

C. Brint

Ved brintdrift skal brinten til busserne produceres på baggrund af minimum 90 % grøn strøm. Ved grøn strøm forstås elprodukter med oprindelsesgarantier, som indfrier kategori 2 af Forbrugerombudsmandens mærkningsordning til elprodukter (jf. Forbrugerombudsmandens retningslinjer for elhandlers brug af klimamæssige udsagn ved markedsføring af strøm, Forbrugerombudsmanden 2019³). Herudover accepteres dokumenteret grøn strøm fra busselskabets egenproduktion af strøm fra vedvarende energikilder.

² <https://www.forbrugerombudsmanden.dk/media/55841/elhandlers-brug-af-klimamaessige-udsagn-ved-markedsfoering-af-stroem.pdf>

³ Do

Manglende rettidig dokumentation for anvendelsen af certificeret grøn strøm bodsbelægges i henhold til kontraktens pkt. 24.3. Tilbudsgiver skal selv indgå aftale omkring etablering af nødvendig infrastruktur.

Kabineopvarmning

Tilbudsgiver har valgfrihed i forhold til anvendelse af teknisk løsning til kabineopvarmning i emissionsfrie busser (el og brint). Der kan benyttes en elbaseret varmekilde, et fyr eller en kombination heraf. Såfremt en ikke-elbaseret varmekilde benyttes (f.eks. diesel-fyr) skal der for el- og brintbusser benyttes et 2. generations biobrændstof.

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 en udetemperatur over 5 °C skal fyret automatisk kunne slå fra, og det skal være muligt at forhindre, at fyret kan tilkøbes af chaufføren.

Kompensation for evt. ændringer i elafgiften på el til elbusser

Ved tilbud med en eller flere elbusser gælder følgende:

Afgiften på el til kollektiv busdrift er som følge af en midlertidig særregel for lav elafgift til elbusser reduceret til 0,4 øre/kWh. Regeringen er sammen med Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, som en del af *Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020*, blevet enige om at forlænge særordning for opladning af el-biler mv. til og med den 31. december 2030. Hvis energiafgiften i løbet af kontraktperioden stiger, kompenseres operatøren for den omkostning, som dette måtte medføre. Se Kontrakten pkt. 20.5.

3.4.2 Drift med diesel som drivmiddel

Der er krav om, at dieselbusser anvender CO₂-neutralt biodiesel, der skal opfylde EN15940 klasse A standard. 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).

Manglende rettidig dokumentation for anvendelsen af CO₂-neutralt HVO-biodiesel bodsbelægges i henhold til kontraktens pkt. 24.3. Tilbudsgiver skal selv indgå aftale omkring levering af brændstof og tankningsfaciliteter.

3.4.3 Prisregulering

Priserne i kontrakten vil blive reguleret efter det prisindeks, der relaterer sig til den enkelte bus/vognløbs drivmiddel. Det betyder, at variable chaufføromkostninger, variable busomkostninger samt faste busomkostninger vil blive indeksreguleret efter det relevante indeks, alt afhængig af det tilbudte drivmiddel, jf. Tilbudsblanketten i Bilag A.

De faste administrative omkostninger vil blive indeksreguleret efter det indeks, som flertallet af bussernes drivmiddel (opgøres på baggrund af både kontrakt- og reservebusser).

Eksempel på prisregulering i Pakke 1

Tilbudsgiver har afgivet tilbud med følgende bustyper/drivmidler:

Busser	Drivmiddel
10 kontraktbusser – vognløb 1-10	Biogas
4 kontraktbusser – vognløb 11-14	CO2-neutral biodiesel
2 reservebusser	Biogas

Variable chauffør- og busomkostninger for køreplantimerne på vognløb 1-10 vil blive indeksreguleret efter gas-indekset, mens de variable chauffør- og busomkostninger for køreplantimerne på vognløb 11-14 vil blive indeksreguleret efter HVO-indekset.

Faste busomkostninger for 10 kontraktbusser og 2 reservebusser vil blive indeksreguleret efter gas-indekset, mens faste busomkostninger for 4 kontraktbusser vil blive indeksreguleret efter HVO-indekset.

Faste administrative omkostninger vil blive indeksreguleret efter gas-indekset, da flertallet af busserne anvender biogas som drivmiddel.

3.5. Kontrakternes løbetid

Kontrakten omfattes af udbuddet er en tidsbegrænset kontrakt hvor begge parter har mulighed for at opsiges kontrakten til køreplansskifte med minimum 6 måneders varsel for Midttrafikks vedkommende og minimum 18 måneders varsel for busselskabets vedkommende. Kontraktens minimumsperiode fremgår af Nøgleoplysningerne, og kan tidligst opsiges til ophør til den i Nøgleoplysningerne anførte dato. Kontrakten løber således indtil en af parterne opsiger den, jf. Kontrakten pkt. 3.2.

3.6. Overdragelse af medarbejdere

3.6.1 Overdragelse jf. Virksomhedsoverdragelsesloven

Såfremt betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand, er opfyldt, skal reglerne i lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse, jf. LBK nr. 710 af 20. august 2002 følges.

Den tilbudsgiver, der opnår kontrakt og overtager kørslen fra den afdgående kontrakt-haver, vil derfor være stillet som erhverver af en virksomhed i lovens forstand. Dette indebærer bl.a., at kontrakt-haveren umiddelbart indtræder i de pligter, som påhvilede den tidligere kontrakt-haver 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.

3.6.2 Overdragelse uden for Virksomhedsoverdragelsesloven

Såfremt betingelserne for, at der er sket en virksomhedsoverdragelse i virksomhedsoverdragelseslovens forstand ikke er opfyldt, er den tilbudsgiver, der opnår kontrakt og overtager kørslen fra den afdgående kontrakt-haver, forpligtet til at ansætte de hos den tidligere kontrakt-haver ansatte lønmodtagere på datoen for kontraktens ikrafttræden i det omfang, at de pågældende lønmodtagere i det væsentligste er tilknyttet den eller de af kontrakten omfattede busruter. Tilbudsgiveren er ligeledes forpligtet til at give de pågældende lønmodtagere minimum samme vilkår, som påhvilede den tidligere kontrakt-haver 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.

3.6.3 Oplysninger om medarbejdere

Oplysninger vedrørende de medarbejdere, der skal overtages, er angivet under den enkelte pakkebeskrivelse. Oplysningerne er givet af det nuværende busselskab og oplyses uden ansvar for Midttrafik. En efterfølgende uenighed mellem de to busselskaber og/eller lønmodtageren eller dennes organisation er Midttrafik uvedkommende.

4. Udbudsmateriale

4.1. Udbudsmaterialets omfang

Det samlede udbudsmateriale består af:

- Udbudsbetingelser inkl. bilag
 - Bilag 1 – Garantierklæring skabelon
 - Bilag 2 – Overblik over ændringer i A-kontrakten
 - Bilag 3 – Vejledning til udfyldelse af ESPD
 - Bilag 4 – Vejledning til interaktivt rutekort
 - Bilag 5 – Vejledning til udfyldelse af sædeafstand i Busoplysningseskemaet
 - Spørgsmål/svar (offentliggøres løbende på udbudsportalen)

- Kontrakt med tilhørende bilag, herunder også:
 - Nøgleoplysninger om den udbudte kørsel
 - Pakkebeskrivelser
 - VDV-filer

- Dokumenter til tilbudsafgivelse
 - Bilag A – Tilbudsskema
 - Bilag B – Busoplysningseskema
 - Bilag C – Løsningsbeskrivelse
 - Dokumenter til opfyldelse af udelukkelsesgrunde og egnethed
 - ESPD-dokument
 - Bilag 6 – Støtteerklæring (hvis relevant)
 - Bilag 7 – Konsortierklæring (hvis relevant)

Udbudsbetingelserne anvendes i forbindelse med tilbudsgivning og efterfølgende indgåelse af kontrakter og indeholder vejledninger og krav til tilbudsgiveren.

Kontrakten med tilhørende bilag fastlægger de krav, der gælder for kørselens udførelse og angiver, hvordan forholdet mellem Midttrafik og busselskabet reguleres.

Midttrafik foretager løbende gennemgang af A-kontrakten, der således er blevet opdateret på nogle områder i forhold til tidligere gennemførte udbud (til og med 50. udbud). Ændringerne har primært karakter af præciseringer og tydeliggørelse af hidtidige bestemmelser. I Bilag 3 er oplistet de væsentligste ændringer, der er foretaget fra og med 50. udbud.

Nøgleoplysningerne indeholder summariske oplysninger om bl.a. kravene til busmateriel og øvrige krav samt vigtige datoer vedr. kontrakten. I tilfælde af uoverensstemmelse mellem udbudsbetingelserne, kontrakten og Nøgleoplysningerne, har Nøgleoplysningerne forrang. Nøgleoplysningerne indsættes i kontrakten i forbindelse med kontraktindgåelsen.

Pakkebeskrivelserne indeholder blandt andet foreløbige køreplaner, vognløb, kørselsomfang samt oplysninger om det personale, der kan blive tale om at overtage, jf. pkt. 2.4. Herudover er der i beskrivelsen oplysning om andre forhold på ruterne. Køreplaner og vognløb forefindes desuden elektronisk i VDV-format. Der gøres opmærksom på, at ved eventuelle uoverensstemmelser mellem oplysningerne om vognløb og køreplaner i hhv. Pakkebeskrivelsen og i VDV-filer, er det oplysningerne i Pakkebeskrivelsen, der er gældende for udbudsgrundlaget. Rutekort over de udbudte ruter forefindes som interaktivt kort på internettet. Benyt følgende link:

https://midttrafik.vidi.gc2.io/app/midttrafik/?config=/api/v2/configuration/midttrafik/configuration_udbud60_60781133975ad275174154.json#geodk.bright-01052019/9/9.4675/56.2929/

Se Bilag 4 for en vejledning til det interaktive rutekort. Bemærk venligst, at gamle eller ikke-opdaterede browsere ikke understøtter alle funktioner. Midttrafik anbefaler at bruge Google Chrome.

Tilbudsgiver gøres opmærksom på, at der kan foretages ændringer i udbudsmaterialet efter offentliggørelse af dette. Tilbudsgiverne opfordres derfor til løbende at holde sig orienteret om udbuddet. Se desuden afsnit 4.3 nedenfor.

4.2. Spørgsmål til udbudsmaterialet

Midttrafik opfordrer tilbudsgivere til at stille afklarende spørgsmål, såfremt tilbudsgiver er i tvivl om forståelsen af kravene i udbudsmaterialet, eller der er forhold i udbudsmaterialet, der giver anledning til tvivl om, hvorvidt tilbudsgiver kan/vil afgive tilbud.

Midttrafik opfordrer desuden tilbudsgivere til at rette skriftlig henvendelse til Midttrafik, såfremt der efter tilbudsgiverens opfattelse er forhold/krav i udbudsmaterialet, der generelt er fordyrende for den opgaveløsning, som tilbudsgiveren påtænker at tilbyde. Midttrafik er som udgangspunkt interesseret i, at eventuelle uhensigtsmæssigheder og eventuelt fordyrende krav rettes op inden tilbudsafgivelsen.

Spørgsmål til udbudsmaterialet, herunder anmodning om yderligere oplysninger under udbudsprocessen skal ske via udbudshjemmesiden, jf. pkt. 4.

Mundtlige henvendelser vil, af hensyn til Midttrafiks forpligtelse til at behandle tilbudsgivere lige, blive afvist.

Alle spørgsmål og svar vil blive gjort tilgængelige for samtlige tilbudsgivere i anonymiseret form på udbudshjemmesiden.

Eventuelle ændringer i udbudsmaterialet vil ligeledes blive meddelt via udbudshjemmesiden.

Eventuelle spørgsmål til udbudsmaterialet og/eller de udbudte opgaver, som ønskes besvaret inden fristen for aflevering af tilbud, skal være indsendt inden fristen angivet i pkt. 4.

Henvendelser, der modtages efter denne dato, kan således ikke garanteres besvaret.

Midttrafik gør opmærksom på, at der af hensyn til afholdelse af sommerferie må påregnes længere svartid på spørgsmål, der indsendes i ugerne 28-31.

4.3. Rettelsesblade

I tilfælde af, at Midttrafik finder det nødvendigt at foretage ændringer i udbudsmaterialet og/eller supplere oplysningerne i udbudsmaterialet, vil meddelelse herom blive givet skriftligt via udbudshjemmesiden.

Rettelsesblade indgår i udbudsmaterialet og offentliggøres på udbudshjemmesiden.

4.4. Informationsmøde

Midttrafik afholder informationsmøde vedrørende udbudet, hvor de væsentigste detaljer omkring udbuddet og tilbudsafgivelse vil blive gennemgået. På informationsmødet vil der desuden være en visning af det interaktive rutekort.

Informationsmødet afholdes virtuelt via platformen Microsoft Teams på den dato og tidspunkt, der er angivet i tidsplanen for udbuddet, jf. pkt. 4. Tilmelding til informationsmødet skal ske til kontraktepersonen anført i pkt. 4.

5. Tidsplan og kontaktoplysninger

Vejledende tidsplan for udbuddet	
Afsendelse af udbudsbekendtgørelse til EU	17. maj 2021
Informationsmøde	10. juni 2021, kl. 10.00 Tilmelding senest den 8. juni 2021
Frist for indsendelse af spørgsmål	13. august 2021
Frist for besvarelse af spørgsmål	20. august 2021
Tilbudsfrist	27. august 2021, kl. 12.00
Forventet tidspunkt for indhentelse af dokumentation, jf. pkt. 5.5	17. september 2021
Forventet meddelelse om tildeling	8. oktober 2021
Frist for garantistillelse	Senest 14 dage efter meddelelse om tildeling
Vedståelsesfrist	1. april 2022
Kontraktstart/driftsstart	26. juni 2022

Henvendelser til Midttrafik under udbudsprocessen	
Kontaktpersoner	Jette Schelderup Mathiassen Mail: jsn@midttrafik.dk Tlf.: 8740 8370 Thomas Dalgaard Mikkelsen Mail: tdm@midttrafik.dk Tlf.: 8740 8364

Skriftlig henvendelse vedrørende dette udbud skal ske via udbudshjemmesiden:

<https://www.ethics.dk/ethics/eo#/a897c8f7-e1b0-4b47-a3b4-eee3c7fa4e6e/homepage>

6. Egnethed og udelukkelsesgrunde

6.1. Krav om udfyldelse af ESPD

Det fremgår af udbudsloven, at en ordregiver skal kræve, at en tilbudsgiver udfylder det fælles europæiske udbudsdokument, i daglig tale ESPD, i forbindelse med tilbudsafgivelse.

ESPD-dokumentet er tilbudsgivers "egen-erklæring", der fungerer som foreløbigt bevis for, at tilbudsgiver ikke er omfattet af de obligatoriske og frivillige udelukkelsesgrunde samt opfylder egnethedskravene til udbuddet. Udelukkelsesgrundene er anført i udbudsbekendtgørelsen og fremgår i øvrigt udelukkende af ESPD'et. Krav til egnethed fremgår af pkt. 5.2.

Nærmere oplysning om ESPD findes på Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens hjemmeside: <https://www.kfst.dk/offentlig-konkurrence/udbud/udbudsregler/esp/>

Udfyldelse af ESPD'et sker direkte i Ethics i forbindelse med tilbudsafgivelsen.

Opmærksomheden henledes på, at det til enhver tid er tilbudsgivers eget ansvar, at ESPD'et er udfyldt med de relevante oplysninger. Se desuden Midttrafiks vejledning til udfyldelse af ESPD i *Bilag 1 – Vejledning til udfyldelse af ESPD*.

6.2. Egnethed

6.2.1. Autorisation og tilladelse

Tilbudsgiver skal have autorisation for udøvelse af hvervet i form af tilladelse efter buslovens § 1, stk. 1 (grundtilladelse), og tilladelse til det nødvendige antal busser.

6.2.2. Økonomisk og finansiel kapacitet

Tilbudsgivere skal opfylde følgende mindstekrav:

- Tilbudsgivers egenkapital skal være positiv i de to seneste disponible regnskabsår

Seneste disponible regnskab defineres som det seneste generalforsamlings-godkendte årsregnskab.

Er tilbudsgiver etableret inden for de seneste 3 år, skal tilbudsgiver alene have haft en positiv egenkapital i afsluttede regnskabsår.

Har tilbudsgiver endnu ikke afsluttet det første regnskabsår, skal tilbudsgiver på tilbudsafgivelsestidspunktet have en positiv egenkapital.

6.2.3. Teknisk og faglig formåen

Tilbudsgivere skal dokumentere erfaring med *udførelse af kollektiv trafik i form af A-kontrakt kørsel i Danmark eller tilsvarende rutebaseret kørsel inden for de seneste tre køreplanår* (køreplanår K21 kan tælle med). Der er følgende mindstekrav til referencernes/kontrakternes kørselsomfang:

Pakke 1

- Tilbudsgiver skal kunne dokumentere minimum én reference (én kontrakt), med et kørselsomfang på mindst 8.000 køreplantimer pr. år.
- Alternativt skal tilbudsgiver kunne dokumentere flere referencer (flere kontrakter) med et samlet kørselsomfang på minimum 10.000 køreplantimer pr. år. Det er desuden et krav, at mindst en af referencerne (kontrakterne) har et omfang på mindst 5.000 køreplantimer pr. år.

Pakke 2 og Kombination A

- Tilbudsgiver skal kunne dokumentere minimum én reference (én kontrakt) med et kørselsomfang på mindst 20.000 køreplantimer pr. år.
- Alternativt skal tilbudsgiver kunne dokumentere flere referencer (flere kontrakter) med et samlet kørselsomfang på minimum 30.000 køreplantimer pr. år. Det er desuden et krav, at mindst én af referencerne (kontrakterne) har et omfang på mindst 10.000 køreplantimer pr. år.

6.3 ESPD fra andre end tilbudsgiver selv

6.3.1. Konsortiedeltagere

Såfremt tilbuddet afgives af et konsortium, skal alle konsortiedeltagere aflevere et særskilt udfyldt ESPD. Konsortiedeltagerne skal i ESPD'et angive, hvilken konsortiedeltager der med bindende virkning, kan føre afklarende drøftelser og indgå kontrakter med ordregiver. Desuden skal de enkelte deltagere i konsortiets ydelser/roller angives i ESPD'et.

Det vil i forbindelse med egnethedsvurderingen være konsortiets samlede egnethed, der vurderes.

Krav vedrørende dokumentation af ESPD i pkt. 5.5 gælder ligeledes for konsortiedeltagere.

6.3.2. Underleverandører eller andre enheder

Såfremt tilbudsgiver baserer sig på underleverandører eller andre enheders kapacitet i forhold til den økonomiske og finansielle formåen eller den tekniske formåen, herunder i forhold til opfyldelse af mindstekrav, jf. pkt. 5.2, skal tilbudsgiver aflevere et særskilt ESPD udfyldt af underleverandøren med de oplysninger, der anmodes om i ESPD del II, afsnit A og B samt ESPD del III og del IV.

Det vil i forbindelse med egnethedsvurderingen vedrørende være tilbudsgivers og evt. underleverandørers samlede egnethed, der vurderes. Underleverandører skal også opfylde mindstekravet til egenkapital, jf. afsnit 6.2.2.

6.4 Yderligere oplysninger

Ud over udfyldt ESPD, herunder eventuel ESPD for underleverandører/andre enheder og/eller konsortiedeltagere, jf. pkt. 5.3, skal ansøgningen vedlægges følgende materiale:

a) Konsortieerklæring

Såfremt tilbuddet afgives af et konsortium, skal tilbuddet vedlægges en erklæring om, at alle deltagere i konsortiet hæfter direkte, ubegrænset og solidarisk for

kontraktens udførelse og med angivelse af en konsortiedeltager, med hvem Midttrafik kan indgå bindende aftaler på konsortiets vegne.

Midttrafik henstiller til, at ansøger benytter Bilag 5 - Konsortieerklæring, såfremt ansøger er et konsortium.

b) Støtteerklæring

Såfremt tilbudsgiver baserer sig på underleverandører eller andre enheders kapacitet, skal tilbuddet vedlægges en erklæring om, at underleverandøren/enheden stiller sine ressourcer til rådighed for Midttrafik i forbindelse med opgaven.

Opmærksomheden henledes på, at såfremt tilbudsgiver baserer sin økonomiske og finansielle formåen på en underleverandør eller andre enheders kapacitet, skal den pågældende underleverandør/anden enhed hæfte solidarisk for kontraktens opfyldelse.

Opmærksomheden henledes desuden på, at såfremt tilbudsgiver baserer sin tekniske og faglige formåen på underleverandører eller andre enheders kapacitet, skal den/de pågældende underleverandører/enheder udføre den del af kontrakten, som underleverandørens/enhedens kapacitet relaterer sig til.

Midttrafik henstiller til, at tilbudsgiver benytter Bilag 4 - Støtteerklæringen, såfremt ansøger baserer sig på underleverandører/andre enheder, jf. ovenstående.

Såfremt ovennævnte oplysninger under litra a) og b) ikke vedlægges tilbuddet, eller såfremt der ikke vedlægges ESPD for eventuelle underleverandører/andre enheder og/eller konsortiedeltagere, vil tilbuddet ikke være ukonditionsrættelig, men vurderingen af tilbuddet vil således alene ske på baggrunden af tilbudsgivers kompetencer og de oplysninger, der fremgår af det af tilbudsgiver udfyldte ESPD. Midttrafik forbeholder sig dog retten til at indhente supplerende og/eller manglende oplysninger i det omfang udbudsreglerne giver mulighed for det.

6.5 Dokumentation for udelukkelse og egnethed

Før beslutning om tildeling af kontrakten skal den tilbudsgiver, som tiltænkes tildeling af kontrakten, fremsende dokumentation for de oplysninger, der er afgivet i ESPD'et inden for en passende tidsfrist.

I nærværende udbud er følgende dokumentation tilstrækkelig som dokumentation:

- Tilbudsgivers personlige forhold: Nødvendig dokumentation for oplysninger om udelukkelsesgrunde, kan for danske tilbudsgivere bestå i en serviceattest fra Erhvervsstyrelsen, der maksimalt er 6 måneder gammel (målt i forhold til tilbudsfristen), hvorfor en sådan anbefales rekvireret hurtigst muligt. Erhvervsstyrelsen har en ekspeditionstid på ca. 2 uger, fra modtagelsen af en korrekt udfyldt anmodning.
- Tilbudsgivers økonomiske og finansielle formåen: Som dokumentation for at tilbudsgiver opfylder de økonomiske mindstekrav, kan tilbudsgiver fremlægge tilbudsgivers seneste regnskab(er) eller en revisorerklæring med angivelse af de pågældende nøgletal.
- Teknisk og faglig formåen: Referencelisten fra ESPD'et betragtes som endelig dokumentation, jf. udbudslovens § 155, nr. 2. Midttrafik forbeholder sig ret til at

kontakte de anførte referencer med henblik på bekræftelse af oplysningernes rigtighed.

Ordregiver vil give en passende frist for fremsendelse af dokumentationen. I det tilfælde, hvor tilbudsgiver allerede har denne dokumentation, må det gerne sendes med allerede ved tilbudsafgivelse, men dette er ikke et krav.

Indhentning af denne dokumentation er ikke underretning om tildeling, men udelukkende for at berigtige de oplysninger, der er afgivet i ESPD'et.

7. Afgivelse af tilbud

Midttrafik gør opmærksom på, at såfremt et tilbud ikke er vedlagt de krævede oplysninger og dokumenter, vil Midttrafik være berettiget til og i de tilfælde, hvor manglende oplysninger ikke lovligt kan indhentes efterfølgende, forpligtet til at afvise tilbuddet i sin helhed. Det er derfor vigtigt, at tilbudsgiveren følger nedenstående anvisninger og vedlægger de ønskede oplysninger og dokumenter i tilbuddet.

7.1. Antal tilbud og alternative tilbud

Tilbudsgiver skal aflevere ét tilbud på hver pakke eller kombination, som der afgives tilbud på.

Alternative tilbud accepteres ikke.

7.2. Forudsætninger for tilbudsafgivelsen

7.2.1. Sprog og tilbudsfrist

Tilbuddet afgives på dansk og i danske kroner, inkl. eventuel moms og afgifter.

Tilbud skal være indleveret inden fristerne anført i tidsplanen, jf. pkt. 4.

7.2.2. Vedståelsesfrist

Tilbud skal være bindende indtil datoen angivet i tidsplanen, jf. pkt. 4. Dette gælder også ved Midttrafiks underskrivelse af kontrakten med en anden tilbudsgiver.

Såfremt det bliver relevant at udløse vedståelsesfristen, vil Midttrafik indlede forhandlinger om dato for driftsstart, levering af busser og eventuelt midlertidige foranstaltninger.

7.2.3. Køreplanændringer og evt. reduktion i forhold til den udbudte kørsel

Tilbuddet skal baseres på køreplanerne oplyst i udbudsmaterialet inkl. eventuelle ændringer heraf i løbet af udbudsprocessen.

Køreplanerne inkl. eventuelle ændringer heraf vil være udgangspunktet for beregning af ændringer i kørselsomfanget, jf. kontraktens bestemmelser om reduktion i kørselsomfang, og eventuelle ændringer i forhold til de endelige køreplaner vil eventuelt kunne udløse regulering efter kontraktens bestemmelser herom.

7.2.4. Oplysninger om vejforhold og andre forhold på ruterne

Oplysninger om vejforhold og andre forhold på ruterne, jf. pakkebeskrivelsen, er afgivet af det nuværende busselskab på baggrund af det nuværende rutenet. Midttrafik gør opmærksom på, at der på en del af ruterne er ændret på ruteforløb i forhold til de eksisterende ruter, og oplysningerne om andre forhold på ruterne er derfor ikke nødvendigvis

fyldestgørende. Det er tilbudsgiverens ansvar, at tilbuddet tager højde for alle forhold på ruten. Midttrafik opfordrer derfor alle tilbudsgivere til selv at køre ruterne igennem med henblik på at identificere forhold, der kan være relevante i forhold til tilbuddet.

7.2.5. Fast busbetaling til både kontraktbusser og reservebusser

Der betales faste busomkostninger, jf. kontrakten pkt. 18.1.3, til både kontraktbusser og reservebusser. Tilbudsgiver skal tage højde for dette i prissætningen af de faste busomkostninger.

Som anført i afsnit 3.4 må der anvendes dieselbusser i en midlertidig periode, indtil der kan indsættes de tilbudte gas- og/eller emissionfri busser. Uanset hvornår busselskabet indsætter fossilfri og/eller emissionfri busser, modtager busselskabet den samme sats på både variable busomkostninger og faste busomkostninger i hele kontraktperioden. Tilbudsgiver skal således i prissætningen tage højde for omkostningerne til evt. midlertidigt materiel i opstartsfasen samt omkostningerne til fossilfri- og/eller emissionfri busser fra deres indsættelsestidspunkt.

7.3. Pris/tilbudsblanketten – Bilag A

Tilbudsgiveren skal udfylde alle lyseblå felter på tilbudsblanketten, jf. Bilag A. Bemærk, at der er en tilbudsblanket pr. pakke/kombination.

Delpriserne angives som betalingen pr. køreplantime for variable chaufføromkostninger og variable busomkostninger, betalingen pr. kontraktbus pr. måned for faste busomkostninger samt betalingen pr. måned for faste administrative omkostninger. De specificerede priser refererer til betalingsmodellen i kontraktens pkt. 18, samt den krævede option, jf. pkt. 2.1.2 nærværende dokument.

Priserne skal afgives i danske kroner, inkl. eventuel moms og afgifter.

7.4. Kvalitative underkriterier

Til brug for vurdering af de kvalitative underkriterierne skal tilbudsgiver udarbejde og vedlægge beskrivelse af de tilbudte løsninger, jf. pkt. 8.2, 8.3, 8.4 og 8.5

7.5. Forbehold

Forbehold over for udbudsmaterialet skal anføres på tilbudsblanketten.

Midttrafik accepterer ikke forbehold over for grundlæggende elementer i udbudsbetingelserne, herunder, men ikke begrænset til, vilkår for overdragelse af personale eller Midttrafiks videregivelse af nøgleoplysninger om den udbudte kørsel. Sådanne forbehold betyder, at tilbuddet vil være ukonditionsmæssigt.

Ordregiver er berettiget til at afvise tilbud, der indeholder forbehold for ikke-grundlæggende elementer. Såfremt ordregiver vælger at acceptere et sådant forbehold, vil ordregiver prissætte dette i forbindelse med evalueringen. Kan forbeholdet ikke prissættes, er tilbuddet ukonditionsmæssigt.

Tilbudsgiver opfordres derfor til at søge eventuelle uklarheder og usikkerheder i udbudsmaterialet afklaret ved at stille spørgsmål, jf. pkt. 3.2, således at forbehold i videst muligt omfang undgås.

7.6. Aflevering og åbning af tilbud

Tilbuddet afgives elektronisk via udbudshjemmesiden ved at uploade de udfyldte bilag og anden relevant dokumentation til udbudshjemmesiden.

Det anbefales, at tilbudsgiverne navngiver bilagene/dokumenterne på en logisk og genkendelig måde, således at det er muligt at identificere dokumenterne, efter de er uploadede.

Der er først afgivet tilbud, når følgebrevet er underskrevet (signeret elektronisk). Der kan underskrives via gyldigt underskiftscertifikat, eller ved email-verifikation. Systemet giver dog også mulighed for at gemme og aflevere tilbuddet uden underskrift, såfremt der opstår tekniske problemer med signeringsprocessen.

Der vil ikke være offentlig adgang i forbindelse med åbning af tilbuddene.

7.7. Fortrolighed

Midttrafik vil så vidt muligt sikre fortroligheden af alle oplysninger i tilbudsgivers tilbud, som angår tilbudsgivers fortrolige forretningsmæssige forhold.

Fortrolighedstilsagnet fraviges i den udstrækning, hvor lovgivningen forpligter ordregiver til at videregive oplysninger til tredjemand.

Ordregiver vil oplyse den vindende tilbudsgivers samlede evalueringssum samt give en overordnet beskrivelse af det vindende tilbuds karakteristika og relative fordele til de øvrige tilbudsgivere. Den vindende tilbudsgivers pris vil endvidere fremgå af EU-Tidende i forbindelse med offentliggørelsen af bekendtgørelse om indgåede kontrakter.

Hvis tilbudsgiver selv anser oplysninger for særligt konkurrencefølsomme, bedes dette tydeligt markeret i tilbuddet ud for de pågældende oplysninger, hvorefter ordregiver vil tilstræbe, at oplysningerne ikke videregives.

Tilbudsgivere samt deres personale, underleverandører og rådgivere skal iagttage ubetinget tavshed med hensyn til enhver oplysning om ordregiver, der kommer til deres kendskab i forbindelse med udbuddet.

8. Evaluering af tilbud

8.1. Tildelingskriterium

Kontrakten vil blive tildelt til det økonomisk mest fordelagtige tilbud ved anvendelse af tildelingskriteriet *"det bedste forhold mellem pris og kvalitet"*, hvor nedenstående underkriterier vil blive lagt til grund for evalueringen.

Underkriterier	Vægtning i procent
Pris	50 %
Driftskvalitet	20 %
Buskvalitet	10 %
Arbejds miljø	10 %
Implementeringsplan	10 %

8.1.1. Pris

Til brug for vurderingen af underkriteriet *Pris* skal tilbudsgivers tilbud vedlægges udfyldt tilbudsblanket – Bilag A. Alle delpriser skal angives i prisbilaget.

Pris vurderes på baggrund af den i Bilag A beregnede evalueringssum. Følgende indgår i beregningen:

- Kontraktbetaling pr. år, jf. kontraktgrundlag:
 - Antal køreplantimer pr. år x timepris for variable chaufføromkostninger og variabel busomkostninger
 - Antal busser x faste busomkostninger pr. md. x 12 måneder, som angivet i tilbudsblanketten, samt
 - Faste administrative omkostninger pr. md x 12 måneder.
- Tillæg for ekstra reservebusser:

Hvis den tilbudte løsning indeholder flere reservebusser end Midttrafik har krævet kapitaliseres Midttrafiks omkostninger til ekstra udstyr (rejsekort, realtidsudstyr, tælleudstyr) til disse reservebusser, således at tilbudsgivers evalueringssum forhøjes med 23.000 kr. pr. yderligere reservebus:

 - Installationsomkostningerne til ekstra udstyr udgør 30.000 kr. pr. bus. Evalueringssummen forhøjes med 1/10 del af dette beløb, svarende til 3.000 kr. pr. ekstra reservebus.
Årlige driftsomkostninger til ekstra udstyr udgør 20.000 kr. pr. bus. Evalueringssummen forhøjes således med 20.000 kr. pr. ekstra reservebus.
- Tillæg for busser med CO2-neutral biodiesel:

Hvis den tilbudte løsning indeholder dieselbusser, der anvender CO2-neutral biodiesel som drivmiddel, vil tilbudsgivers evalueringssum forhøjes med 160.000 kr. pr. dieselbus. Både kontrakt- og reservebusser indgår i opgørelsen.

Eksempel på beregning af tillæg for busser med CO2-neutral biodiesel i Pakke 1:

Busser	Drivmiddel
10 kontraktbusser – vognløb 1-10	Biogas
4 kontraktbusser – vognløb 11-14	CO2-neutral biodiesel
2 reservebusser	Biogas

Tilbuddet indeholder i alt 12 busser, der anvender biogas som drivmiddel, og 4 busser, der anvender CO2-neutralt biodiesel. Evalueringssummen forhøjes således med et tillæg på $160.000 \times 4 = 640.000$ kr.

8.1.2. Kvalitet

Tilbudsgivers tilbud skal vedlægges en beskrivelse af det tilbudte kvalitetsniveau, hvad angår de kvalitative underkriterier. Tilbudsgiver anmodes om at benytte løsningsbeskrivelsen i Bilag C samt udfylde konkret efterspurgte oplysninger i hhv. tilbudsblanketten i Bilag A og i busoplysningskemaet i Bilag B.

Beskrivelserne og oplysningerne er forpligtende for busselskabet, og de tilbudte løsninger vil således indgå som kontraktkrav i kontraktperioden.

Bemærk følgende retningslinjer for omfanget af de efterspurgte løsningsbeskrivelser:

- Beskrivelsen af *Driftskvalitet*, jf. pkt. 7.2 bør maksimalt fylde 8 A4-sider, ekskl. Bilag C's fortrykte omfang på ca. 2 sider.
- Beskrivelse af *Arbejds miljø*, jf. pkt. 8.4 bør maksimalt fylde 1 A4-side, ekskl. Bilag C's fortrykte omfang på ca. 1/2 side.
- Beskrivelse af *Implementeringsplan*, jf. pkt. 7.5 bør maksimalt fylde 2 A4-side, ekskl. Bilag C's fortrykte omfang på ca. 1/2 side.

Besvarelse af underkriteriet Buskvalitet sker ved udfyldelse af de relevante felter i Bilag B – Busoplysningskema.

8.2. Driftskvalitet

Ved vurderingen af underkriteriet *Driftskvalitet* vil der blive lagt vægt på følgende forhold (oplistet i prioriteret rækkefølge):

8.2.1. Busselskabets organisering

A. Driftsledelsen

Der lægges vægt på, at driftsledelsen er lokalt placeret i forhold til det geografiske område for kørslens udførelse, hvor der særligt lægges vægt på, at der er driftsledelse i tilknytning til det/de definerede stationeringssteder eller ved chaufførernes indmødested(er). Der lægges desuden vægt på driftsledelsens beslutningskompetence og tilstedeværelse i bussernes driftstid. Der lægges i øvrigt vægt på, at den organisatoriske struktur giver mulighed for personaleledelse og opfølgning.

Løsningsbeskrivelsen skal som minimum indeholde besvarelse af følgende forhold:

- a) Driftsledelsens (lokale) placering og beslutningskompetence
- b) Driftsledelsens tilstedeværelse i bussernes driftstid
- c) Organisationsdiagram, der 1) illustrerer busselskabets samlede organisering og 2) illustrerer den del af organisationen, der forestår den daglige drift af kørslen omfattet af kontrakten, med angivelse af antal medarbejdere i de forskellige personalegrupper.
 - Driftsledelse
 - Administrativt personale
 - Driftsovervågning
 - Chauffører (faste + reserve)
 - Værkstedspersonale
 - Klargøring/rengøring

B. Driftsovervågning

Der lægges vægt på, at busselskabet sikrer en pålidelig og effektiv driftsovervågning i den tid, busserne er i drift, herunder at medarbejderne i driftsovervågningen har lokalt kendskab til området for kørslens udførelse.

Løsningsbeskrivelsen skal som minimum indeholde besvarelse af følgende forhold:

- a) Bemanningstiden i driftsovervågningen
- b) Systemunderstøttelse til overvågning af driften
- c) Lokalt kendskab, herunder samarbejde med driftsledelsen

8.2.2. Sikring af stabil drift

Der lægges vægt på, at busselskabet har valide procedurer og faciliteter til at minimere antallet af udgåede ture og opnå høj rettidighed.

Løsningsbeskrivelsen skal som minimum indeholde besvarelse af følgende forhold:

- a) Procedure for klargøring/udkørselskontrol på busserne
- b) Procedure for chaufførfremmøde, herunder evt. alkoholkontrol, samt overvågning/opfølgning på chaufførfremmøde
- c) Værkstedsfaciliteter, herunder placering i forhold til driftens afvikling og brug af evt. eksterne værksteder samt beskrivelse af bemanningstid, evt. mekanikervagt og udkørende funktion

8.2.3. Kommunikation

Der lægges vægt på, at busselskabet sikrer, at chaufførerne aktivt anvender Midttrafiks ChaufførNet. Der lægges også vægt på, at busselskabet har pålidelige kommunikationskanaler til chaufførerne, også uden for normal kontoråbningstid.

Løsningsbeskrivelsen skal som minimum indeholde besvarelse af følgende forhold:

- a) Chaufførernes brug af Midttrafiks ChaufførNet, herunder busselskabets allokering af dedikeret tid i vagtplaner og opfølgning på brugen af ChaufførNet.
- b) Værktøjer/redskaber til kommunikation med chaufførerne

8.3. Buskvalitet

Ved vurderingen af underkriteriet Buskvalitet vil der særligt blive lagt vægt på følgende forhold (oplistet i prioriteret rækkefølge):

8.3.1. Bussernes indretning

Der lægges vægt på, at de tilbudte busser har en højere sædeafstand end mindstekravet på 68 cm.

Oplysning om sædeafstand angives i Bilag B – Busoplysningsskema. Sædeafstand angivet i centimeter med en decimal, ex. 72,5 cm. Se bilag 5 for vejledning til udfyldelse af sædeafstand i Busoplysningsskemaet.

Busoplysningsskemaet skal suppleres med en tegning/oversigt over bussens indretning, hvor oplysningerne om sædeafstand for hvert sæde kan dokumenteres.

Der foretages en samlet vurdering, hvor der tildes point efter følgende principper:

- Ved sædeafstand gives der point for sædeafstand > 68 cm op til 75 cm, dvs. et konkurrencerum på 7 cm.
- Ved sæder, der er placeret ved skillevægge og lignende gives der point for sædeafstand > 30 cm op til 37 cm, dvs. et konkurrencerum på 7 cm.
- Da der ikke er defineret et mindstekrav til sædeafstand mellem sæder, der vender mod hinanden, præciseres det, at disse sæder vil indgå i evalueringen på lige fod med almindelige fremadrettede sæder med en sædeafstand på 68 cm, således at der ikke opnås point for sædeafstand > 68 cm mellem sæder, der vender mod hinanden.
- Klapsæder, der indgår i opfyldelsen af mindstekrav til antal siddepladser, vil indgå i evalueringen på lige fod med almindelige fremadrettede sæder med en sædeafstand på 68 cm, således at der ikke opnås point for sædeafstand > 68 cm ved klapsæder.

- På busser med 43 siddepladser er der mulighed for i alt 301 cm (7x43) meropfyldelse af mindstekravet til sædeafstand. Der tildeles således 0,33222591 point (100/301) pr. cm meropfyldelse.
- Hvis de tilbudte busser i pakken har forskellig indretning, og dermed potentielt forskellig sædeafstand, beregnes point som et gennemsnit af de tilbudte busser.

8.3.2. Bussernes udvendige støjniveau

Der lægges vægt på, at de tilbudte busser har lavest mulige udvendige støjniveau. Bussernes støjniveau angives i Busoplysningsskemaet - Bilag B.

- Tilbud med et støjniveau = 77 dB (mindstekrav) tildeles 0 point.
- Tilbud med et støjniveau \leq 64 dB tildeles 100 point.
- Tilbud med et støjniveau mellem 77 og 64 dB tildeles point efter en lineær model med disse to yderpunkter.
- Tilbud med højere dB end 77 dB er ukonditionsmæssig.

8.3.3. Bussernes indvendige støjniveau

Der lægges vægt på, at de tilbudte busser har lavest mulige indvendige støjniveau. Bussernes støjniveau angives i Busoplysningsskemaet - Bilag B.

- Tilbud med et støjniveau = 72 dB (mindstekrav) tildeles 0 point.
- Tilbud med et støjniveau \leq 61 dB tildeles 100 point.
- Tilbud med et støjniveau mellem 72 og 61 dB tildeles point efter en lineær model med disse to yderpunkter.
- Tilbud med højere dB end 72 dB er ukonditionsmæssig.

8.4. Arbejdsmiljø

Ved vurderingen af underkriteriet arbejdsmiljø vil der særligt blive lagt vægt på følgende forhold, der er oplyst i prioriteret rækkefølge:

8.4.1. Antal faglærte chauffører

Der lægges vægt på, hvor mange af de til kontrakten tilknyttede chauffører, der er faglærte chauffører ved hhv. 1 år efter driftsstart, 3 år efter driftsstart og 5 år efter kontraktstart. Det oplyste niveau efter 5 år, skal opfyldes i den resterende del af kontraktperioden. Oplysningerne om antal faglærte chauffører skal omregnes til antal fuldtidsbeskæftigede, defineret som FTE (Full Time Equivalent, svarende til en beskæftigelsesgrad på 37 timer pr. uge).

Oplysninger om antal faglærte chauffører (FTE) angives i løsningsbeskrivelsen i Bilag C.

Se omregningsmetode i nedenstående eksempel, hvor de angivne chaufførers beskæftigelsesgrad tilsammen udgør 3,76 FTE.

Eksempel på beregning af FTE

Chauffør nr.	Beskæftigelsesgrad pr. uge angivet i timer	Beregnet FTE
1	25	0,68

2	30	0,81
3	27	0,73
4	37	1,00
5	20	0,54

Hvis busselskabet ikke kan dokumentere, at det angivne antal faglærte chauffører (FTE) er opfyldt, vil det udløse en bod, jf. Kontrakten pkt. 24.3, indtil busselskabet dokumenterer opfyldelsen af det angivne antal faglærte chauffører (FTE).

8.4.2. Arbejdsmiljøcertificering

Der lægges vægt på, at busselskabet er arbejdsmiljøcertificeret i henhold til a) DS/ISO 45001:2018 eller b) DS/OHSAS 18001:2008 eller tilsvarende arbejdsmiljøcertificeringsordning.

Oplysning om certificeringsordning samt tidspunkt for opnåelse af certificeringen angives i løsningsbeskrivelsen i Bilag C.

I Bilag C angives også, om certificeringen gælder for hele busselskabets virksomhed (den juridiske enhed), eller om certificeringen gælder for den del af busselskabets virksomhed (produktionsenheden), som faktisk skal udføre driften af den udbudte kørsel.

Der tildeles point for det samlede antal hele måneder af den ordinære kontraktperiode, hvor busselskabet eller produktionsenheden er certificeret.

Hvis busselskabet/produktionsenheden ikke opretholder sin certificering i kontraktperioden, vil det udløse en bod, jf. Kontrakten pkt. 24.3 indtil busselskabet/produktionsenheden igen er certificeret.

8.4.3. Anerkendt arbejdsmiljøcertifikat/Kronesmiley

Der lægges vægt på, at busselskabet har opnået et anerkendt arbejdsmiljøcertifikat/Kronesmiley i henhold til en af Arbejdstilsynets nedenstående modeller:

- Arbejdsmiljøcertifikat efter DS/OHSAS 18001, jf. Arbejdstilsynets bekendtgørelse nr. 1191 af 9. oktober 2013 (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2013/1191>)
- Arbejdsmiljøcertifikat gennem certificering af virksomhedens ledelsessystem, jf. Arbejdstilsynets bekendtgørelse nr. 1193 af 9. oktober 2013 (<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2013/1193>)
- Arbejdsmiljøcertifikat efter DS/ISO 45001, jf. Arbejdstilsynets bekendtgørelse nr. 1510 af 14. december 2018 (<https://at.dk/regler/bekendtgørelser/anerkendt-arbejdsmiljoecertifikat-ds-iso-45001-1510/>)

Oplysning om anerkendt arbejdsmiljøcertifikat/Kronesmiley skal angives i løsningsbeskrivelsen i Bilag C.

I Bilag C angives også, om det anerkendte arbejdsmiljøcertifikat/Kronesmiley er udstedt til og dermed dækker hele busselskabets virksomhed (den juridiske enhed), eller

om det er udstedt til og dermed dækker den af busselskabets virksomhed (produktionsenheden), som faktisk skal udføre driften af den udbudte kørsel.

Der tildeles point for det samlede antal hele måneder af den ordinære kontraktperiode, hvor busselskabet eller produktionsenheden har et anerkendt arbejdsmiljøcertifikat/Kronesmiley.

Hvis busselskabet/produktionsenheden ikke opretholder anerkendt arbejdsmiljøcertifikat/Kronesmiley i kontraktperioden, vil det udløse en bod, jf. Kontrakten pkt. 24.3 indtil busselskabet/produktionsenheden igen har et anerkendt arbejdsmiljøcertifikat/Kronesmiley.

8.5. Implementeringsplan

Der lægges vægt på, at busselskabet har en god implementeringsplan, der sikrer at driftsstart forløber smidigt.

Løsningsbeskrivelsen skal som minimum indeholde oplysninger om følgende forhold:

- Busselskabets projektorganisering, herunder evt. inddragelse af eksterne interessenter
- Plan for etablering af busdepot/garageanlæg, herunder etablering af relevant lade- og/eller tankningsfaciliteter.
- Plan for indkøb af busser
- Plan for oplæring af medarbejdere, herunder plan for overtagelse af chauffører

8.6. Evaluering og behandling af tilbud

8.6.1. Kvalitative underkriterier

Ved bedømmelsen af de modtagne tilbud i henhold til de kvalitative underkriterier vil følgende skala blive anvendt:

Point	Opfyldelse af kriteriet
100 point	Bedst mulige/fortrinlig opfyldelse af kriteriet
90 point	Glimrende opfyldelse af kriteriet
80 point	God opfyldelse af kriteriet
70 point	Over middel i opfyldelse af kriteriet
60 point	Middel/tilfredsstillende opfyldelse af kriteriet
50 point	Under middel i opfyldelse af kriteriet
40 point	Noget under middel i opfyldelse af kriteriet
30 point	Ringe opfyldelse af kriteriet
20 point	Meget ringe opfyldelse af kriteriet
10 point	Dårlig opfyldelse af kriteriet
0 point	Meget dårlig opfyldelse af kriteriet (men konditionsmæssigt tilbud)

Der kan på hvert enkelt delkriterie blive givet point ind i mellem ovenstående definerede trin, fx 85 point. Da der indgår flere delkriterier til alle kvalitative underkriterier, kan der samlet set blive givet point i form af decimaltal for hvert af de kvalitative underkriterier.

Ved karaktergivningen vil Midttrafik lægge vægt på, om oplysningerne i bilag C er formuleret i generelle og uforpligtende vendinger eller som forpligtende løfter overfor Midttrafik i forhold til den udbudte kontrakt. Fotos, plantegninger, oplysninger angivet i Tilbudsblanketten (Bilag A), udfyldte busoplysningsskemaer (Bilag B), certifikater mm. vil blive

betragtet som forpligtende løfter. Generelle og uforpligtende vendinger vil, ligesom manglende oplysninger, medføre karakteren 0 for det pågældende del-/underkriterium.

8.6.2. Underkriteriet Pris

Ved vurderingen af underkriteriet "Pris" vil der også blive anvendt en pointskala fra 0-100. Laveste pris får 100 point, mens laveste pris + 30 % får 0 point. Det enkelte tilbud tildeles point ved en lineær interpolation mellem disse to yderpunkter.

Formlen der vil blive anvendt for tildeling af point for underkriteriet "Pris" er:

$$\text{Point} = \text{maksimumpoint} - ((\text{maksimumpoint} / X \text{ pct.}) * (\text{pris} - \text{laveste pris})) / \text{laveste pris}$$

Hvis det faktiske spænd i de indkomne tilbud er større end 30 % anvendes 35 %. Hvis det faktiske spænd er større end 35 % anvendes 40 %. Og så fremdeles i forhold til det faktiske spænd, der dog maksimalt vil blive udvidet til 100 %.

Point for "Pris" beregnes på baggrund af den i bilag A beregnede evalueringssum.

8.7. Valg mellem tilbud på enkeltpakker og kombinationstilbud

Valget mellem de bedste tilbud på enkeltpakker på den ene side og på kombinationstilbud på den anden side sker efter følgende metode:

- 1) Først identificeres det bedste tilbud på hhv. Pakke 1, Pakke 2 og Kombination A i overensstemmelse med den beskrevne evalueringssummetode.
- 2) Det bedste tilbud på hhv. Pakke 1 og Pakke 2 danner til sammen et fiktivt tilbud på kombination A, der sammenlignes med det bedste tilbud på Kombination A.
- 3) Ved de fiktive tilbud på Kombination A lægges de to evalueringssummer sammen til en fiktiv evalueringssum, der sammenholdes med evalueringssummen for Kombination A, hvorefter point for pris beregnes.
- 4) På de kvalitative kriterier vægtes de tildelte point for det bedste tilbud på hver enkeltpakke med antallet af køreplantimer i pakken, hvorefter disse vægtede point lægges sammen til et samlet tildelt point for det pågældende kriterie.
- 5) Slutteligt vægtes de beregnede point på samtlige kriterier for det fiktive kombinationstilbud med den overordnede vægtning, jf. pkt. 8.1, og der beregnes et samlet point for det fiktive kombinationstilbud, der sammenholdes med det samlede point for det bedste kombinationstilbud, jf. pkt. 1) ovenfor.
- 6) Opnår det fiktive kombinationstilbud højere karakter end kombinationstilbuddet, tildeles kontrakterne til de tilbudsgivere, der isoleret set har afgivet de bedste tilbud på enkeltpakkerne i kombinationen. Omvendt tildeles kontrakterne til kombinationstilbuddet, hvis kombinationstilbuddet opnår højere point end det fiktive kombinationstilbud.

9. Meddelelse af resultatet

Alle tilbudsgivere vil samtidig og skriftligt blive orienteret om resultatet af udbuddet.

Meddelelse til den vindende tilbudsgiver om, at dennes tilbud er identificeret som det vindende tilbud, er ikke et løfte om at ville indgå kontrakt med tilbudsgiveren. Endelig og

bindende aftale anses således ikke for indgået, før kontrakten er underskrevet ubetinget af begge parter.

Kontrakt vil tidligst blive indgået efter udløbet af en stand-stille periode på 10 kalenderdage regnet fra dagen efter den dag, hvor Midttrafik har afsendt elektronisk underretning til tilbudsgiverne om resultatet af udbudsforretningen.

Meddelelse om resultatet af udbuddet vil blive bekendtgjort i EU-Tidende i overensstemmelse med de herom gældende regler.

10. Ordregivers forbehold

Midttrafik forbeholder sig ret til at annullere udbuddet eller dele heraf (en eller flere pakker), såfremt Midttrafik finder, at der er en saglig grund hertil. Såfremt udbuddet eller dele heraf annulleres, er Midttrafik ikke forpligtet til at dække tilbudsgivers udgifter til deltagelsen i udbuddet.

11. Garantistillelse

Midttrafik skal senest den dato, som fremgår af tidsplanen jf. pkt. 4 have modtaget gyldig garanti, der opfylder kravene i kontrakten.

Såfremt en gyldig garanti ikke foreligger i rette tid, jf. tidsplanen, vil Midttrafik være berettiget til at undlade at indgå kontrakt eller ophæve allerede indgåede kontrakter og i stedet indgå kontrakter på basis af det næstbedste konditionsræssige tilbud for den pågældende pakke. Det skal i denne forbindelse præciseres, at alle tilbudsgivere er bundet af deres tilbud, indtil vedståelsesfristens udløb. Dette gælder også ved underskrivelse af kontrakten med en anden tilbudsgiver.

Se nærmere vedrørende garantistillelse i kontrakten samt udkast til formulering af garantien i Bilag 2.

Medfører en manglende garantistillelse, at kontrakten ikke kan indgås eller må ophæves, kan busselskabet blive erstatningsansvarlig for det tab, Midttrafik eventuelt pådrager sig. Tilbudsgiverne opfordres derfor til, inden de afgiver tilbud, at få afklaret med deres pengeinstitut, hvorvidt der er mulighed for garantistillelse.

12. Indgåelse af kontrakt

Kontrakten underskrives elektronisk på kontraktsiden i Ethics af både vindende tilbudsgiver og Midttrafik. Det tilbud, der danner grundlag for kontrakten, optages som Bilag 1 til kontrakten.

For aktie- og anpartsselskaber skal Midttrafik i forbindelse med kontraktindgåelsen have oplysning om ejerforholdene i selskabet.