

## NT Bestyrelse (Møde i NT's bestyrelse)

05-09-2023 09:00 - 12:00

J. F. Kennedys Plads 1T, 9000 Aalborg, mødelokale 10 og 11

---

**Information:** Der er mulighed for frokost fra kl. 12.00.

## Indhold

Punkt 1: Passagertal i busser og tog.....	1
Punkt 2: Økonomirapport 2/2023.....	2
Punkt 3: Status for budget 2024.....	3
Punkt 4: Gennemgang af NT's forsikringsportefølje.....	4
Punkt 5: Godkendelse af takster fra januar 2024.....	5
Punkt 6: Godkendelse af udbudsvilkår, 30. udbud af bustrafik.....	6
Punkt 7: Mødeplan for 2024.....	7
Punkt 8: Meddelelser.....	8
Punkt 9: Eventuelt.....	9
Punkt 10: Kommende sager.....	10
Punkt 11: Beslutningsreferat.....	11
Punkt 12: Bestyrelsens 15 min.....	12
Punkt 13: Samlet dagsorden i pdf.....	13



## 1. Passagertal i busser, tog og flextrafik

I juli 2023 nåede vi et samlet niveau for passagertallet i busser og tog på 87 % i forhold til passagertallet i 2019. Niveauet er status quo i forhold til april og maj, mens juni var mere positiv med et indeks på 97 %.

Fordelingen i juni og juli er følgende:

Påstigere	Indeks juni 2023 (ift. 2019)	Indeks juli 2023 (ift. 2019)
Busser	92 %	83 %
Tog	114 %	101 %
Flextrafik	107 %	82 %
Samlet	97 %	87 %

I budgettet for 2023 er det forudsat, at passagertallet i bustrafikken kommer på niveau med 2019 fra juni 2023 og, at passagertallet i togtrafikken fra årets start ligger lidt over niveauet i 2019.

Status for de aktuelle passagertal i forhold til forudsætningerne i budgettet præsenteres på mødet.

### Det indstilles,

- at orienteringen tages til efterretning.



## 2. Økonomirapport 2/2023

NT Økonomirapport 2/2023 (FC2 2023) udgør den anden budgetopfølgning og prognose for 2023 for NT og de underliggende forretningsområder:

- Bustrafik
- Togtrafik
- Flextrafik

Prognosen er baseret på de realiserede indtægter og udgifter i årets første 6 måneder og et estimat for de sidste 6 måneder i 2023.

### **Det indstilles,**

- at bestyrelsen tager NT Økonomirapport 2/2023 (FC2 2023) til efterretning

### **Bilag**

Bilag 2: NT Økonomirapport 2 (FC2 2023) – Eftersendes.



30. august 2023

### 3. Status for Budget 2024

NT's Budgetforslag 2024 blev behandlet og godkendt på bestyrelses- og repræsentantskabsmødet den 23. juni 2023.

Budgetforslaget er blevet sendt i høring ved de nordjyske kommuner og Region Nordjylland. Høringsperioden løber frem til den 30. september 2023, og indeholder desuden muligheden for, at den enkelte ejer kan indmelde justeringer til eget serviceniveau helt frem til den 20. oktober 2023. Endeligt budget behandles på næste bestyrelsesmøde.

Det helt centrale element i budgetforslaget for 2024 er de kraftigt stigende priser og udbudseffekter, som har en markant indvirkning på den samlede økonomi for den kollektive trafik i øjeblikket og dermed negative økonomiske konsekvenser for kommuner og Region.

På bestyrelsesmødet orienterer NT's administration om den seneste udvikling i NT's økonomiske nøgletal, den foreløbige dialog med og tilbagemeldinger fra kommuner og Region i forhold til budgettet for 2024.

#### **Det indstilles,**

- at orienteringen tages til efterretning.



30. august 2023

### 4. Gennemgang af NT's forsikringsportefølje

Nedenfor redegøres for NT's forsikringspolitik. På baggrund af en gennemgang af NT's forsikringer, som er foretaget af vores forsikringsrådgiver (Willis Towers Watson), lægger administrationen op til, at NT's eksisterende portefølje af forsikringer forsætter uændret og udvides med en cyberforsikring, jf. beslutning på NT's bestyrelsesmøder den 10. december 2021 og 15. september 2022.

#### **Forsikringspolitik**

Hvad angår ansvar og kompetencer vedr. NT's forsikringer er det bestyrelsen, der fastlægger retningslinjer for, hvad der skal forsikres, og hvem der har ansvar og kompetence ifølge forsikringspolitikken, jf. vedlagte bilag. Politikken beskriver også, hvordan bestyrelsen holdes opdateret om forsikring og sikring af virksomheden.

Direktionen har ansvaret for, at forsikringerne administreres og træffer beslutninger om problemstillinger i den anledning. Direktionen fremlægger forslag til ændringer i forsikringspolitikken, baseret på årlig rapport fra Risikoansvarlig (NT's økonomichef) og Forsikringsrådgiver (Willis Towers Watson), til bestyrelsen.

Den forsikringsansvarlige træffer løbende beslutninger på sikrings- og forsikringsområdet og har ansvaret for, at den daglige forsikringsadministration sker i overensstemmelse med forsikringspolitikken. Den forsikringsansvarlige vedligeholder et rapporteringssystem for omkostninger til sikring, forsikring og egenrisiko og registrerer løbende concernens totale risikoomkostninger. En gang om året udarbejder den forsikringsansvarlige sammen med Forsikringsrådgiver en rapport til direktionen til brug for ajourføring af forsikringspolitikken. Den forsikringsansvarlige er virksomhedens kontakt til Forsikringsrådgiver og har ansvaret for at informere om ændringer i risici, anmelde skader mv.

Willis Towers Watson er NT's eksterne forsikringsmæssige ekspertise, og al kontakt til forsikringsleverandøren foregår gennem Willis Towers Watson.

#### **Besluttede udvidelser og justeringer af NT's forsikringsportefølje**

På NT's bestyrelsesmøde den 10. december 2021 blev der truffet beslutning om, at NT skulle etablere en cyberforsikring med dækning af cyberberedskab service (Crisis management), ansvar overfor tredjemand (f.eks. ved et databrud/GDPR) samt egne tab og omkostninger, så NT bliver bedre rustet i tilfælde af cyberangreb.

En cyberforsikring for NT estimeres til en årlig præmie på kr. 35.000 ved en forsikringssum på kr. 5 mio. Cyberforsikringen dækker kun, såfremt NT har etableret MFA (to-faktor-verificering) ved fjernarbejde på NT's netværk. NT er i færd med at få implementeret MFA, og cyberforsikringen vil blive etableret umiddelbart efter, at MFA ved fjernarbejde på NT's netværk er implementeret.

NT's nuværende forsikringsplan:



**Det indstilles,**

- at bestyrelsen tager orienteringen om NT's forsikringsportefølje til efterretning

**Bilag**

Bilag 4: Forsikringspolitik 2023 - Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllands Trafikselskab

## Forsikringspolitik

30. august 2023

Forsikringspolitikken er senest opdateret:  
**d. 30. august 2023**





# Indhold

<b>Indledning.....</b>	<b>3</b>
Formål generelt .....	3
Formålet med forsikringspolitikken for Nordjyllands Trafikselskab .....	3
Målsætning med forsikringspolitikken for Nordjyllands Trafikselskab.....	3
<b>Risiko- og forsikringspolitikken omfatter: .....</b>	<b>3</b>
<b>Ansvar og kompetence .....</b>	<b>4</b>
Bestyrelsen.....	4
Direktionen .....	4
Forsikringsansvarlig .....	4
Willis Towers Watson' rolle .....	4
<b>Forsikringspolitik .....</b>	<b>5</b>
Tingskadeforsikringer .....	5
Ansvarsforsikringer.....	5
Personforsikringer .....	5
Formuetabsforsikringer .....	6
Cyber-, Kriminalitets-, netbanksindbrudsforsikringer .....	6
Projektforsikringer .....	6
Transportforsikring .....	6
Motorforsikring.....	6
<b>Forsikringsplan.....</b>	<b>7</b>
<b>Generelle bemærkninger .....</b>	<b>10</b>

# Indledning

## Formål generelt

Selskabslovens §§ 115-116 pålægger selskabets bestyrelse og tilsynsråd at påse, at der er etableret de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller. Dermed ligger det overordnede ansvar hos selskabets ledelse, der i medfør af Selskabslovens § 361, skt. 1 kan ifalde erstatningsansvar, hvis sådanne procedurer ikke er etableret.

Bestyrelsen kan i forsikringspolitikken beskrive, hvordan virksomheden skal sikres, forsikres, hvem der har ansvaret for udførelsen, hvordan der rapporteres til bestyrelsen og generelt hvordan forsikringspolitikken skal administreres.

## Formålet med forsikringspolitikken for Nordjyllands Trafikselskab

Formålet med en risiko & forsikringspolitik er løbende at føre kontrol med risici og konsekvenser, så virksomheden undgår driftsforstyrrelser og tab af markedsandele. Samtidig kan værktøjet være med til at udgifter til sikring og forsikring reduceres successivt.

## Målsætning med forsikringspolitikken for Nordjyllands Trafikselskab

- Sikre beskyttelse af virksomhedens aktiver og indtjening.
- Sikre en forståelse af vigtigheden af risikoforebyggelse i virksomheden.
- Sikre overblik over økonomisk truende risici og konsekvenser, samt beslutte hvilke der skal elimineres eller reduceres.
- Identificerer tab, der ud fra et omkostningsmæssigt synspunkt ikke er rentable at forsikre.
- Opnå forsikringsdækning for risici der truer virksomheden økonomisk.

## Risiko- og forsikringspolitikken omfatter:

Følgende virksomheder er omfattet af politikken:

Nordjyllands Trafikselskab      CVR. 30015940

## Ansvar og kompetence

### Bestyrelsen

Bestyrelsen fastlægger retningslinjer for, hvad der skal forsikres, og hvem der har ansvar og kompetence ifølge forsikringspolitikken.

Politikken beskriver også, hvordan bestyrelsen holdes opdateret om forsikring og sikring af virksomheden.

### Direktionen

Direktionen har ansvaret for, at forsikringerne administreres og træffer beslutninger om problemstillinger i den anledning.

Direktionen fremlægger forslag til ændringer i forsikringspolitikken, baseret på årlig rapport fra risikoansvarlig / økonomichef og Willis Towers Watson, til bestyrelsen.

### Forsikringsansvarlig / Økonomichef

Den forsikringsansvarlige træffer løbende beslutninger på sikrings- og forsikringsområdet, og har ansvaret for at den daglige forsikringsadministration sker i overensstemmelse med forsikringspolitikken.

Den forsikringsansvarlige vedligeholder et rapporteringssystem for omkostninger til sikring, forsikring og egenrisiko, og registrerer løbende koncernens totale risikoomkostninger.

En gang om året udarbejder den forsikringsansvarlige sammen med Willis Towers Watson en rapport til direktionen til brug for ajourføring af forsikringspolitikken.

Den forsikringsansvarlige er virksomhedens kontakt til Willis Towers Watson, og har ansvaret for, at informere om ændringer i risici og anmelde skader til Willis Towers Watson.

### Willis Towers Watson' rolle

Willis Towers Watson er virksomhedens eksterne forsikringsmæssige ekspertise, og al kontakt til forsikringsleverandøren foregår gennem Willis Towers Watson. Her er et udpluk fra samarbejdsaftalen over de ydelser som Willis Towers Watson leverer: (nærmere beskrevet i samarbejdsaftalen)

- ✓ Ad hoc forsikringsrådgivning og service ift. virksomhedens risici
- ✓ Løbende indsamling af risikoplysninger fra den forsikringsansvarlige.
- ✓ Udarbejde forsikringsprogram, udbudsmateriale og beslutningsoplæg.
- ✓ Løbende forsikringsadministration med skriftlig dokumentation af beslutninger og ændringer.
- ✓ Rådgivning i skadestilfælde og tilvejebringe nødvendig ekspertise.
- ✓ Løbende vurdering af virksomhedens risikoprofil og skadesudvikling, herunder komme med forslag til skadeforebyggende tiltag.
- ✓ Uopfordret at fremkomme med forslag til at forsikre eller eliminere nye risici, samt forslag til skadeforebyggende aktiviteter i øvrigt.
- ✓ Fremkomme med forslag/input til den vedtagne forsikringspolitik ifm. års/statusmøde.

# Forsikringspolitik

For at skabe overblik er forsikringspolitikken opdelt i kategorierne og i en efterfølgende tabel er det angivet hvilke risici der forsikres, ikke forsikres, ikke er aktuelt og hvilke risici der skal minimeres eller elimineres.

## Tingskadeforsikringer

Der skal som minimum etableres forsikringsdækning for brand-, vand- og tyveriskader, samt følger heraf, som kan ramme virksomhedens aktiver (løsøre/maskiner/driftstab) og eksistens.

### Selvrisiko

Der accepteres en selvrisiko / egenbetaling til håndtering af skadestilfælde under DKK 10.000. Hvis præmieforhold medfører at valg af lavere selvrisiko er fordelagtig for virksomheden, skal dette prioriteres.

## Ansvarsforsikringer

Der skal etableres erhvervs- og produktansvarsforsikring for ansvar for skader, der rammer 3. mands person eller ting. Forsikringssummen skal minimum være DKK 25 mio. årligt.

Der ønskes ikke etableret dækning for udbudsansvarsforsikring

### Selvrisiko

Mindst mulige selvrisiko ønskes, dog kan betingelses-/landebestemte selvrisici accepteres efter nærmere aftale. Hvis præmieforhold medfører at valg af lavere selvrisiko er fordelagtig for virksomheden, skal dette prioriteres.

## Personforsikringer

Personskader kan medføre både store personlige tab og økonomiske krav mod virksomheden. Der er truffet beslutning om at etablere lovpligtig arbejdsskadeforsikring i overensstemmelse med lov om arbejdsskadeforsikring.

Bestyrelsesmedlemmer er ikke omfattet af lov om arbejdsskadeforsikringen.

Der er etableret rejseforsikring, der som minimum skal dække syge- og hjemtransport ved alle erhvervsrejser i virksomhedens interesse.

### Selvrisiko

Ingen selvrisiko i det omfang det er mulig.

## Formuetabsforsikringer

Virksomhedens ledelse og bestyrelse ønskes sikret mod at tilfældige fejl og handlinger, der kan medføre ansvar, bliver en større økonomisk belastning for virksomheden. Grov uagtsomhed og fortsæt dækkes ikke.

Forsikringssummen skal minimum være DKK 25 mio.

### Selvrisiko

Mindst mulige selvrisiko ønskes, dog kan betingelses-/landebestemte selvrisici accepteres efter nærmere aftale

## Cyber-, Kriminalitets-, netbanksindbrudsforsikringer

### Cyber

Der er truffet beslutning om at der skal etableres Cyberforsikring til dækning af omkostninger og driftstab efter et nedbrud / angreb på IT systemer.

Cyberforsikring ønskes etableret med en forsikringssum på DKK 5 mio. Der pågår en proces hermed, hvor den – på nuværende tidspunkt – manglende MFA (to faktor godkendelse) forhindrer den endelige etablering.

### Kriminalitets- og netbanksindbrudsforsikring

Der ønskes ikke etablering af forsikringsdækning for tab i forbindelse med økonomisk kriminalitet begået af ansatte og/eller 3. mand.

## Projektforsikringer

Der skal etableres entrepriseforsikring pr. byggesag.

Det vurderes af de risikoansvarlige fra sag til sag, om der skal etableres montageforsikring i forbindelse med køb af nye maskiner/anlæg.

### Selvrisiko

Mindst mulige selvrisiko ønskes.

Hvis præmieforhold medfører at valg af lavere selvrisiko er fordelagtig for virksomheden, skal dette prioriteres.

## Transportforsikring

Det vurderes løbende ved indkøb af løsøre (udstyr mv.), om der ønskes etableret transportforsikring under hensyntagen til aftale om forsikringsrådighed (INCOTERMS) med sælger mv.

## Motorforsikring

For indregistrerede køretøjer skal der som minimum tegnes lovpligtig ansvarsforsikring og det vurderes individuelt om der skal etableres brand og eller kaskoforsikring.

Det vurderes individuelt om der ønskes kaskoforsikring for trailere, uindregistrerede arbejdsmaskiner, mv.

### Selvrisiko

Mindst mulige selvrisiko ønskes, dog kan selvrisiko op til kr. 5.000 accepteres efter nærmere aftale

## Forsikringsplan



- Risiko er afdækket via samarbejde med Willis Towers Watson
- Risiko vurderes løbende i forhold til om der skal etableres korttidsforsikring
- Risiko er ikke afdækket via samarbejde med Willis Towers Watson
- Risiko ikke aktuel for virksomheden

Forsikringsplan					
	Forsikres	Forsikres ikke	ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
<b>Tingsforsikringer</b>					
<b>Erhvervsforsikringer:</b>					
All-Risk betingelser	X				
Almindelige betingelser					Brand og storm inklusiv følgeskader
- bygninger			X		
- løsøre	X				Brand, Vand, Tyveri, Hærværk (Inkl. dækning for RVM-automater) Tjek-ind/tjek-ud enheder, opstillet rundt omkring i Aalborg ifbm. PlusBus forsikres ikke
- driftstab (= meromkostninger)	X				Dækningsperiode 12 måneder
IT-kasko	X				
Maskinkasko / havari		X			
<b>Øvrige forsikringer:</b>					
Solcelleanlæg - kasko			X		
Naturkatastrofer		X			
Kontaminering			X		
Køle / frys forsikring			X		
<b>Ansvarsforsikringer</b>					
Erhvervs- & Produktansvar	X				Forsikringssum årligt min. DKK 25 mio. – Selvrisko generelt kr. 10.000
Udbudsansvar		X			
Re-call		X			
Miljøansvar		X			
Fragtføreransvar			X		
<b>Personforsikringer</b>					
Arbejdsskade	X				
Kollektiv ulykke		X			Alle ansatte
Behandlings-/Sundhedsforsikring		X			Forsikres ikke via aftale med Willis Towers Watson
Erhvervsrejser	X				
Udstationering			X		
Specialforsikring (K&R)			X		
Nøglepersoner		X			

Forsikringsplan					
	Forsikres	Forsikres ikke	Ikke aktuelt	Elimineres	Bemærkninger
<b>Formuetabsforsikringer</b>					
Ledelsesansvar	X				Forsikringssum årligt min. DKK 25 mio
Arbejdsgiveransvar		X			(chikane, diskrimination, uberettiget afskedigelse m.m.)
Retshjælp		X			Dog omfattet under nuværende Erhvervs- og produktansvarforsikring via Willis Insurance Pool (WIP)
Professionelt ansvar		X			(rådgivning, data m.m.)
Immaterielle rettigheder		X			
Prospektansvar		X			
Debitor		X			
<b>Cyber-, Kriminalitets, Netbanksindbrudsforsikring</b>					
Cyber og data risici		X			Afventer implementering af MFA (to-faktor-godkendelse)
Kriminalitet		X			Økonomisk kriminalitet
Netbanksindbrud		X			
<b>Projektforsikringer</b>					
Entreprise	(X)				Aftales pr. byggesag
Montage	(X)				Aftales pr. montage ved køb af nye maskiner
<b>Transport</b>					
Transportforsikring		X			Vurderes løbende efter virksomhedens behov
Motor køretøjer:					
- Ansvar	X				
- Kasko	X				



# Generelle bemærkninger

## **Forsikringsplan**

Forsikringsplanen i denne politik giver en skematisk oversigt over forsikringsprogrammet. Det skal dog understreges, at det til enhver tid er policens/forsikringsbetingelsernes ordlyd, som er gældende i forhold til klausuler, begrænsninger m.m. Forsikringsplanen bør derfor udelukkende bruges til at skabe et overblik.

## **Uforsikrede risici**

Forsikringstager er selv ansvarlig for eventuelle konsekvenser af fravalgte forsikringer/dækninger. Uanset om fravalget skyldes ønske om selvforsikring, begrænset eller ingen risikoeksponering etc., har Willis Towers Watson ikke ansvaret for denne prioritering. Forsikringstager må derfor selv bære et eventuelt tab, som ikke er forsikret.

## **Risikooplysninger**

Forsikringstager er selv ansvarlig for at afgive alle relevante risikooplysninger til Willis Towers Watson, samt sikre rigtigheden af disse oplysninger. Herunder løbende underretning til Willis Towers Watson, hvis der sker risikoændringer i aktiver og/eller aktiviteter.

## **Forkerte eller misvisende oplysninger**

Hvis oplysninger i indeværende forsikringspolitik er urigtige, ufuldstændige eller vildledende, skal der omgående rettes henvendelse til Willis Towers Watson.



### 5. Godkendelse af takster fra januar 2024

Det indgår i forudsætningerne for NT's Budgetforslag 2024, at taksterne i 2024 hæves med 10,3 % således, at prisen for at bruge tog og busser tilnærmelsesvis følger prisudviklingen for driftsomkostningerne. Takststigningen på 10,3 % svarer til det udmeldte takststigningsloft fra Trafikstyrelsen for 2024. I budgetforslaget er det forudsat, at takststigningen giver et provenu på 23,5 mio. kr. i 2024, som NT derved undgår at opkræve fra kommunerne og Regionen som øgede tilskud.

Det er aftalt, at takstændringer i den kollektive trafik i hele Danmark gennemføres den tredje søndag i januar, hvilket næste gang vil sige den 21. januar 2024. Ved at gennemføre takstændringerne samtidig er det lettere at informere kunderne, og samtidig generer vi kun kunder, frontpersonale og salgssystemer med én årlig ændring. For at sikre opdatering af alle landsdækkende og lokale billetsystemer skal trafikelskaberne, DSB mv. så vidt muligt have fastlagt de konkrete takster senest tre måneder før ændringerne træder i kraft.

Administrationens forslag til takster i 2024 er beskrevet i vedlagte notat og er kortfattet gengivet nedenfor.

#### **Forslag til takstændringer i busser og tog**

Hvad angår taksterne for rejser med NT's busser og tog foreslås følgende:

- Enkeltbilletter: Uændrede takster
- Rejsekort: Ændrede takster på alle zoneafstande. Uændret kundetype- og mængderabat
- Pendlerkort: Ændrede takster på alle zoneafstande

Taksterne på enkeltbilletter foreslås ikke ændret, da takststigningsloftet anvendes på Rejsekort og Pendlerkort.

De foreslåede takstændringer på Rejsekort skal særligt ses i lys af det kommende digitale Rejsekort, hvor der laves en Swipe-løsning på app. NT ser derfor de foreslåede takstændringer på Rejsekort, som en nødvendig takststrategi for at undgå et fremtidigt provenutab, når en stor andel af enkeltbilletkunderne forventes at migrere til Rejsekort, som er markant billigere enkeltbilletten i dag.

Pendlerkorttaksterne fastlægges gennem fælles drøftelse mellem trafikelskaberne i Vestdanmark og togoperatørerne. Dette gøres for at sikre fuld harmonisering af pendlerkorttaksterne i Takst Vest.

#### **Forslag til takstændringer i Flextrafikken**

Det foreslås, at taksterne for de åbne produkter i flextrafikken, samt Flexhandicap justeres. Baggrunden for forslaget er ønsket om, at taksterne i flextrafikken følger den generelle prisudvikling på kollektiv trafik.

Det forslås at taksterne for Flextur hæves fra 6 til 7 kr. pr. km for den lave takst, mens den høje takst forslås hævet fra 12 til 14 kr. pr. km. Minimumsbetalingen fastholdes på det nuværende niveau.

Plustur har siden takstskiftet i 2023 været inkluderet i bus- eller togbilletten. Begrundelse var at øge kendskabet og brugen af Plustur, hvilket er lykkedes. På længere sigt er det planen, at Plustur skal betales, som en del af en samlet rejse. Første skridt mod dette er at genindføre betaling for Plustur, og i

takstforslaget er der forslået en pris, tilsvarende prisen for 1 zone (tillæggsbillet) i den øvrige kollektive trafik, svarende til 12 kr. pr. tur.

For Flexhandicap forslås taksten hævet fra 4,50 kr. pr. km. til 5,00 kr. pr km, mens minimumsbetalingen fastholdes på det nuværende niveau.

**Det indstilles,**

- at bestyrelsen godkender NT's takster pr. 21. januar 2024.

**Bilag**

Bilag 5, Forslag til takster i busser, tog og flextrafik i 2024



30. august 2023

## NOTAT

### Forslag til takster i busser, tog og flextrafik i 2024

Som besluttet ifm. Budget 2024, er der i takstforslaget for 2024 indregnet en gennemsnitlig takststigning på 10,3 %, hvilket svarer til det takststigningsloft, Trafikstyrelsen har udmeldt.

Med indførslen af Takst Vest i 2018 startede en harmoniseringsøvelse for hele Vestdanmark, som bygger på en række harmoniserede og fælles grundprincipper, der skaber forenkling og mere gennemskuelige takststrukturer i Vestdanmark. Helt overordnet har Takst Vest parterne forpligtet sig til følgende bindinger:

- Et break-even forhold på maksimum 38 rejser mellem rejsekortprisen på højeste rabattrin og pendlerkortprisen på alle zoneafstande
- Bustakster for enkeltbilletter skal være lig eller billigere end togtaksterne på samme zoneafstande
- Rejsekort er altid billigere end enkeltbilletten
- Pensionistrabatten på Pendlerkort skal minimum være 25 %

Herudover er parterne enige om;

- At tilstræbe samme rejseregler og prisniveau på Pendlerkort
- At tilstræbe at pendlerkort 30 dages prisen er delelig med 30, således dagsprisen kan angives i hele kroner
- At pendlerpriser og gyldighedszoner udstilles på (omtrent) samme måde i de enkelte salgskanaler

Dette notat består af fem afsnit. Afsnit 1 omhandler Trafikstyrelsens takststigningsloft, afsnit 2-5 beskriver NT's takstoplæg samt dets effekter på de tre hovedprodukter; enkeltbilletter, Rejsekort og pendlerkort, og afsnit 6 beskriver forslag til takstændringer i flextrafikken.

#### 1. Trafikstyrelsens takststigningsloftet

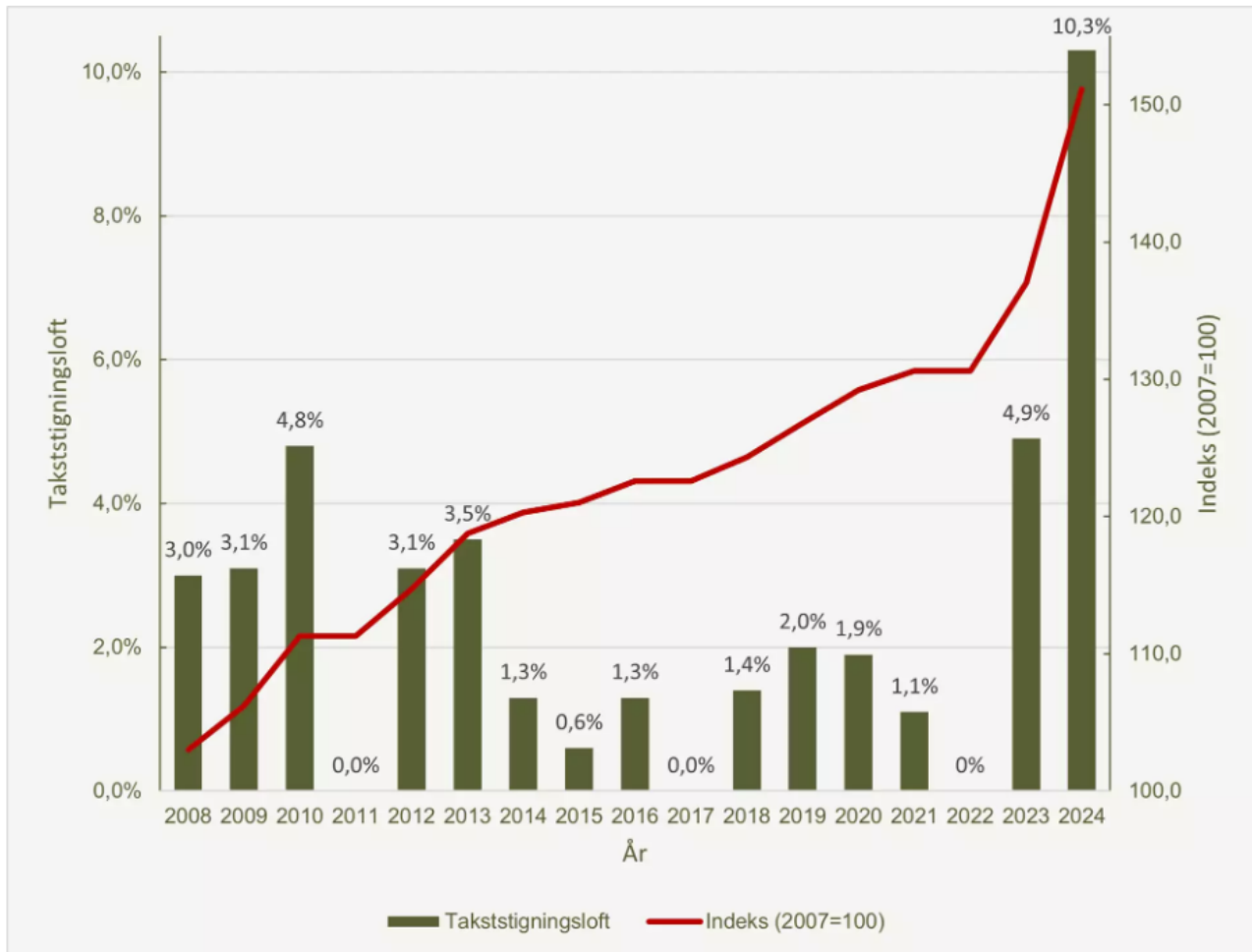
Trafikstyrelsen udmelder årligt et takststigningsloft og fører samtidig tilsyn med, at taksterne på billetter og kort i den kollektive trafik ikke stiger mere end omkostningsudviklingen. Trafikselskabernes takster på billetter og kort må i gennemsnit ikke stige mere end takststigningsloftet. Loftet over takststigninger gælder for alle standardbilletter – dvs. enkeltbilletter, rejsekort og pendlerkort. Takststigningsloftet er fastsat som udvikling i det omkostningsbaserede indeks, som er defineret i bekendtgørelsen om takstændringer i offentlig servicetrafik. Det omkostningsbaserede indeks er sammensat af:

- Nettoprisindekset, der vægtes med 20 %,
- Nettoprisindekset for brændstof, der vægtes med 10 %,
- Lønudviklingen for den private sektor, der vægtes med 60 % og
- Den gennemsnitlige obligationsrenteændring, der vægtes med 10 %.



Det omkostningsbaserede indeks for 2024 indeholder et skøn for året, samt en niveauekorrektion af de tre foregående år. Dette skyldes, at de endelige tal først foreligger med tre års forskydning, og at der ikke udmøntes en negativ takstudvikling. Resultatet for 2024 er et takststigningsloft på 10,3 %.

Nedenfor ses takststigningsloftet fra 2008 til 2024.



(Kilde: trafikstyrelsen.dk)

## 2. Administrationens oplæg til takster for 2024

Administrationens oplæg til takster for 2024 på de tre hovedprodukter er illustreret i Tabel 1.

Første step i fastlæggelsen af takstændringer er en fælles drøftelse blandt trafiksselskaber og togoperatører i Vestdanmark. Resultatet af dette års drøftelser blev en anbefaling om, at der ændres på Pendlerkorttaksten på alle zoneafstande. Med de foreslåede Pendlerkorttakster er der fortsat fuld harmonisering på Pendlerkorttaksten mellem trafiksselskaber og togoperatører i Vestdanmark.



Derudover lægges der op til, at den resterende takststigning udmøntes på Rejsekort grundprisen. Det indebærer, at taksten ændres på alle zoneafstande. De foreslåede takstændringer på Rejsekort Classic er en fortsættelse af takststrategien for sidste år, hvor de foreslåede takstændringer på Rejsekort Classic anses som en nødvendig takststrategi for at undgå et fremtidigt provenutab, som følge af det kommende digitale Rejsekort, hvor der laves en Swipe-løsning på app. Når det digitale Rejsekort implementeres forventer NT, at en stor andel af enkeltbilletkunderne forventes at migrere til Rejsekort Classic, som er markant billigere end enkeltbilletten i dag.

**Tabel 1: Oplæg til takster i 2024**

Antal zoner	Enkeltbilletter		Rejsekort	Pendlerkort	
	Voksen	Barn/pens.	Voksen/barn/pens.	Voksen	Barn/pens.
2 zoner	24	12	21,90	420	210
3 zoner	34	17	32	570	285
4 zoner	44	22	42	750	375
5 zoner	54	27	50	930	465
6 zoner	60	30	57	1.110	555
7 zoner	70	35	67	1.290	645
8 zoner	80	40	76	1.440	720
9 zoner	90	45	86	1.590	795
10 zoner	100	50	95	1.740	870
11 zoner	110	55	105	1.920	960
12 zoner	120	60	114	2.100	1.050
13 zoner	130	65	124	2.280	1.140
14 zoner	140	70	133	2.460	1.230
15 zoner	150	75	143	2.640	1.320
16 zoner	160	80	152	2.820	1.410
17 zoner	170	85	162	2.970	1.485
18 zoner	180	90	171	3.090	1.545
19 zoner	190	95	181	3.240	1.620
20 zoner	200	100	190	3.330	1.665
21 zoner	210	105	200	3.450	1.725
22 zoner	220	110	209	3.510	1.755
23 zoner	230	115	219	3.660	1.830
24 zoner	240	120	228	3.780	1.890



### 3. Enkeltbilletter

Administrationen foreslår, at taksterne på enkeltbilletter fastholdes på nuværende niveau.

**Tabel 2: Enkeltbilletter**

Antal zoner	Takst 2024		Voksen, rejser pr. år		Barn/pens., rejser pr. år	
	Voksen	Barn/pens.	Antal	Andel*	Antal	Andel*
2 zoner	24	12	762.366	5,4%	269.492	1,9%
3 zoner	34	17	152.195	1,1%	59.061	0,4%
4 zoner	44	22	58.083	0,4%	24.947	0,2%
5 zoner	54	27	72.067	0,5%	23.046	0,2%
6 zoner	60	30	88.252	0,6%	26.274	0,2%
7 zoner	70	35	7.301	0,1%	2.529	0,0%
8 zoner	80	40	61.793	0,4%	13.214	0,1%
9 zoner	90	45	12.564	0,1%	5.101	0,0%
10 zoner	100	50	23.610	0,2%	5.429	0,0%
11 zoner	110	55	1.765	0,0%	629	0,0%
12 zoner	120	60	6.630	0,0%	1.477	0,0%
13 zoner	130	65	1.087	0,0%	288	0,0%
14 zoner	140	70	3.701	0,0%	1.245	0,0%
15 zoner	150	75	540	0,0%	177	0,0%
16 zoner	160	80	170	0,0%	65	0,0%
17 zoner	170	85	365	0,0%	124	0,0%
18 zoner	180	90	476	0,0%	137	0,0%
19 zoner	190	95	116	0,0%	27	0,0%
20 zoner	200	100	31	0,0%	5	0,0%
21 zoner	210	105	52	0,0%	17	0,0%
22 zoner	220	110	11	0,0%	5	0,0%
23 zoner	230	115	15	0,0%	3	0,0%
24 zoner	240	120	36	0,0%	9	0,0%
<b>I alt</b>			<b>1.253.229</b>	<b>8,9%</b>	<b>433.299</b>	<b>3,1%</b>

\*Andel af NT's samlede antal rejser (ekskl. Skolekort) i 2022.

### 4. Rejsekort

Rejsekort anvendes ved tjek ind/ud i busser og på stationer. Prissætning af rejser på Rejsekort består af tre faktorer: Grundpris (normalpriskurve), kundetyperabat og mængderabat. Kundetype- og mængderabatten fastholdes i takstforslaget uændret.

De nuværende takster for Rejsekort, foreslåede takster for 2024, antal rejser samt andel af NT's samlede rejser fremgår af Tabel 3. Som det fremgår af tabellen, indgår det i forslaget, at NT hæver taksterne for Rejsekort på alle zoneafstande.



Tabel 3: Rejsekort – Grundpris (normalkurve):

Antal zoner	Nuværende takster (kr.)	Takst 2024	Rejser pr. år	
	Grundpris*	Grundpris*	Antal	Andel**
2 zoner	18,3	21,9	4.902.548	34,9%
3 zoner	30,6	32	808.833	5,7%
4 zoner	38	42	298.010	2,1%
5 zoner	45	50	303.094	2,2%
6 zoner	54	57	267.428	1,9%
7 zoner	60	67	39.968	0,3%
8 zoner	71	76	87.016	0,6%
9 zoner	78	86	53.531	0,4%
10 zoner	90	95	57.966	0,4%
11 zoner	95	105	7.531	0,1%
12 zoner	100	114	7.789	0,1%
13 zoner	110	124	3.284	0,0%
14 zoner	125	133	17.582	0,1%
15 zoner	130	143	1.631	0,0%
16 zoner	135	152	621	0,0%
17 zoner	145	162	1.293	0,0%
18 zoner	150	171	2.741	0,0%
19 zoner	155	181	181	0,0%
20 zoner	160	190	35	0,0%
21 zoner	167	200	86	0,0%
22 zoner	174	209	7	0,0%
23 zoner	181	219	7	0,0%
24 zoner	188	228	2	0,0%
<b>I alt</b>			<b>6.861.184</b>	<b>48,8%</b>

\*NT har to kundetyperabatter; Barn (50%) og Pensionist (33%)

\*\*Andel af NT's samlede antal rejser (ekskl. Skolekort) i 2022.

## 5. Pendlerkort

Pendlerkort omfatter hovedsageligt almindelige pendlerkort, Ungdomskort og Skolekort. Rejsestatistikken i nedenstående tabel 4 indeholder ikke rejsetallet for Skolekort, da kunderne på Skolekort ikke vil opleve en eventuel prisstigning.

Taksterne for pendlerkort ændres på alle zoneafstande.





Tabel 4: Pendlerkort

Antal zoner	Nuværende takster (kr.)		Takst 2024		Voksen, rejser pr. år		Barn/pens., rejser pr. år	
	Voksen	Barn/pens.	Voksen	Barn/pens.	Antal	Andel*	Antal	Andel*
2 zoner	390	195	420	210	1.833.355	13,0%	647.445	4,6%
3 zoner	540	270	570	285	852.257	6,1%	112.674	0,8%
4 zoner	720	360	750	375	477.334	3,4%	32.472	0,2%
5 zoner	900	450	930	465	572.813	4,1%	24.690	0,2%
6 zoner	1.050	525	1.110	555	481.831	3,4%	12.007	0,1%
7 zoner	1.200	600	1.290	645	65.766	0,5%	1.251	0,0%
8 zoner	1.350	675	1.440	720	249.395	1,8%	4.690	0,0%
9 zoner	1.500	750	1.590	795	75.362	0,5%	2.673	0,0%
10 zoner	1.650	825	1.740	870	54.589	0,4%	1.464	0,0%
11 zoner	1.830	915	1.920	960	8.391	0,1%	6	0,0%
12 zoner	2.040	1.020	2.100	1.050	2.327	0,0%	0	0,0%
13 zoner	2.190	1.095	2.280	1.140	1.541	0,0%	3	0,0%
14 zoner	2.400	1.200	2.460	1.230	2.963	0,0%	0	0,0%
15 zoner	2.580	1.290	2.640	1.320	700	0,0%	0	0,0%
16 zoner	2.730	1.365	2.820	1.410	3	0,0%	0	0,0%
17 zoner	2.880	1.440	2.970	1.485	531	0,0%	5	0,0%
18 zoner	2.970	1.485	3.090	1.545	249	0,0%	0	0,0%
19 zoner	3.120	1.560	3.240	1.620	78	0,0%	0	0,0%
20 zoner	3.210	1.605	3.330	1.665	19	0,0%	0	0,0%
21 zoner	3.330	1.665	3.450	1.725	2	0,0%	0	0,0%
22 zoner	3.390	1.695	3.510	1.755	162	0,0%	0	0,0%
23 zoner	3.540	1.770	3.660	1.830	0	0,0%	0	0,0%
24 zoner	3.660	1.830	3.780	1.890	18	0,0%	0	0,0%
<b>I alt</b>					<b>4.679.687</b>	<b>33,3%</b>	<b>839.380</b>	<b>6,0%</b>

\*Andel af NT's samlede antal rejser (ekskl. Skolekort) i 2022.



## 6. Forslag til takstændringer for Flextur, Plustur og Flexhandicap

Taksterne for Flextur, Plustur og Flexhandicap indgår ikke i takststigningsloftet, men beskrives i dette notat.

Det indstilles, at taksterne for Flextur, Plustur og Flexhandicap justeres. Baggrunden for forslaget er et ønske om at begrænse nettotilskuddet til de åbne produkter og Flexhandicap. Derudover er der et ønske om, at taksterne i Flextrafikken følger den generelle prisudvikling på kollektiv trafik.

Generelt påvirkes rejseaktiviteten i Flextur og Plustur i høj grad af taksternes størrelse og serviceniveauet i den øvrige kollektive trafik. Høje takster giver typisk færre rejser, og omvendt vil et lavt udbud af kollektiv trafik give lidt flere rejser.

Takstforslaget for Flextur og Flexhandicap er indarbejdet i Budgetforslag 2024, som er i høring hos ejerne. Takstforslaget for Plustur er ikke indregnet i Budgetforslag 2024.

### Flextur

Flextur er NT's mest fleksible produkt, hvor alle kan rejse fra adresse til adresse i hele Nordjylland i tidsrummet 06-23 året rundt. Flextur er især oplagt for rejser, hvor der ønskes et højere serviceniveau og hvor man kan rejse dør til dør overalt i Nordjylland. Flextur kan også anvendes til rejser i områder uden kollektiv trafik.

Det forslås at taksterne for Flextur hæves fra 6 til 7 kr. pr. km for den lave takst, mens den høje takst forslås hævet fra 12 til 14 kr. pr. km. Minimumsbetalingen fastholdes på det nuværende niveau. Taksterne for 2024 er således:

- Landtakst: 7 kr./km. og min. betaling på 60 kr.
- Bytakst: 14 kr./km. og min. betaling på 145 kr.
- Nattakst (Brønderslev Kommune): 24 kr./km. og min. betaling på 180 kr.

Nattaksten fastsættes i dialog med Brønderslev Kommune. Taksten fastlægges med udgangspunkt i, at der ikke skal være behov for kommunalt tilskud.

I forhold til taksterne for flexture over regionsgrænsen er det aftalt med Midttrafik, at princippet for Flextur og Flexhandicap er, at der altid anvendes højeste takst på hhv. kilometertaksten og minimumsbetalingen fra hvert af de to selskaber (NT og Midttrafik). Det betyder at prisen justeres efter disse principper, når trafiksselskaberne ændrer deres takster. Dermed undgår man, at kunden møder forskellige priser på ud- og hjemrejse, når regionsgrænsen passeres. Taksterne fastlægges når de endelig takster for 2024 kendes. Kilometertaksten for Midttrafiks Flextur er i dag 7 kr./km og 14 kr./km for hhv. land- og bytakst.

### Plustur

Plustur er kollektiv trafik, hvor man kan blive kørt mellem en adresse (fx bopæl) og nærmeste stoppested/station. Herfra kan man komme videre med kollektiv trafik. Plustur sikrer, at alle i Nordjylland kan komme til og fra den kollektive trafik, uanset hvor man bor.



Plustur har de seneste år været inkluderet i bus- eller togbilletten. Begrundelse herfor var at øge kendskabet til og brugen af Plustur, hvilket er lykkedes. På længere sigt er det planen, at Plustur skal betales, som en del af en samlet rejse. Første skridt mod dette er at genindføre en takst på Plustur.

Det foreslås i takstforslaget, at prisen for Plustur fastsættes til 12 kr. pr. rejsende, hvilket svarer til prisen for en kontantbillet for en zone (tillæggsbillet).

Takstforslaget for Plustur er ikke indregnet i Budgetforslag 2024. Med en alt andet lige betragtning, vil takstforslaget resultere i et mindre tilskudsbehov til Plustur for ejerne.

### Flexhandicap

Flexhandicap er for personer med fysisk handicap, blinde eller svagtseende, der pga. deres handicap er udfordrede i benyttelsen af almindelig kollektiv trafik. Kørselsordningen kræver visitering, som foretages af borgerens hjemkommune. Visiterede kan blive kørt fra adresse til adresse overalt i Danmark. Flexhandicap omfatter kørsel til fritidsaktiviteter, familiebesøg, indkøb, kulturelle arrangementer mv. og kan benyttes alle ugens dage - hele døgnet. Alle brugere af Flexhandicap har jf. lov om trafikkselskaber ret til 104 enkeltture pr. år.

For Flexhandicap forslås taksten hævet fra 4,50 kr. pr. km. til 5 kr. pr km., mens minimumsbetalingen fastholdes på det nuværende niveau.

Taksterne for Flexhandicap er i 2024 følgende:

- Kilometerpris: 5,00 kr./km.
- Min. betaling: 45 kr.
- Medrejsende: 5,00 kr. pr. km
- Visiteret ledsager (hjælp til rejsen): Gratis



## 6. Godkendelse af udbudsvilkår, 30. udbud af bustrafik

NT's 30. udbud af bustrafik omfatter udbud af regionale og kommunale ruter med i alt 9 busser og ca. 22.000 køreplantimer. Dette svarer til ca. 3 % af NT's samlede buskørsel. Kørslen udbydes som A- og B-kontraktkørsel. Den udbudte kørsel omfatter følgende ruter:

Kontrakt	Pakke	Rute	Antal busser	Antal køreplantimer
A	73	73	5	17.617
B	275	74, 274	4	4.500
<b>Sum</b>			<b>9</b>	<b>22.117</b>

Omfanget af udbudt kørsel kan blive justeret inden offentliggørelsen af udbudsmaterialet afhængigt af de involverede kommuners og Regionens ønsker.

30. udbud gennemføres som to separate udbud. A-kontrakterne udbydes som udbud med forhandling og B/T-kontrakterne udbydes som et offentligt udbud. Udbuddene gennemføres i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF (ændret ved 2014/25) og foretages fuldt ud elektronisk.

Udbuddene forventes at foregå efter følgende tidsplaner:

<b>Tidsplan 30. udbud – Udbud med forhandling – A-kontrakt</b>	
Sendes til EU-tidende	19. september 2023
Prækvalifikationsfrist	20. oktober 2023
Forhandlingsrunde	Uge 49 og 50
Endelig tilbudsfrist	23. januar 2024, kl. 12.00
Valg af tilbud til NT's bestyrelse	Primo februar 2024
Signering af kontrakt	Ultimo marts 2024
Kørselsstart	August 2024
<b>Tidsplan 30.1 udbud – Offentligt udbud – B/T-kontrakter</b>	
Sendes til EU-tidende	23. januar 2024
Tilbudsfrist	23. februar 2024, kl. 12.00
Valg af tilbud til NT's bestyrelse	Ultimo marts 2024
Signering af kontrakt	Medio april 2024
Kørselsstart	August 2024

Vedlagte bilag indeholder en nærmere beskrivelse af udbudsvilkår og kontrakter og beskriver administrationens forslag til justeringer og ændringer, der bygger på erfaringerne fra NT's seneste udbud samt de erfaringer NT løbende opnår i driften.

### Det indstilles,

- at udbudsbetingelser for NT's 30. udbud af bustrafik godkendes.

### Bilag

Bilag 6, Udbudsbetingelser for NT's 30. udbud af bustrafik.



## NOTAT

### UDBUDSBETINGELSER FOR NT'S 30. UDBUD AF BUSTRAFIK

#### 1. Generelle oplysninger om udbuddet

NT's administration indstiller hermed til godkendelse af udbudsvilkårene for det 30. udbud af bustrafik.

NT's 30. udbud af bustrafik omfatter udbud af regionale ruter samt kommunale ruter i Brønderslev og Frederikshavn Kommuner. Udbuddet består af i alt 9 busser og ca. 22.000 køreplantimer. Dette svarer til ca. 3 % af NT's samlede buskørsel.

I udbuddet indgår følgende ruter:

Kontrakt	Pakke	Rute	Antal busser	Antal køreplantimer
A	73	73	5	17.617
B	275	273, 274/275	4	4.500
<b>Sum</b>			<b>9</b>	<b>22.117</b>

Omfanget af udbudt kørsel kan blive justeret inden offentliggørelsen af udbudsmaterialet, afhængigt af de involverede kommuners og Regionens ønsker. Kørslen udbydes som A- og B/T-kontraktkørsel.

30. udbud gennemføres som to separate udbud. A-kontrakterne udbydes som udbud med forhandling og B/T-kontrakterne udbydes som et offentligt udbud. Udbuddene gennemføres i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv 2004/17/EF (ændret ved 2014/25) og foretages fuldt ud elektronisk.

Udbuddet forventes at foregå efter følgende tidsplaner:

Tidsplan for 30. udbud – Udbud med forhandling – A-kontrakt	
Sendes til EU-tidende	19. september 2023
Prækvalifikationsfrist	20. oktober 2023
Frist for indledende tilbud	13. november 2023
Forhandlingsrunde	Uge 49 og 50
Endelig tilbudsfrist	12. januar 2024 kl. 12.00
Valg af tilbud til NT's bestyrelse	Primo februar 2024
Signering af kontrakt (vejledende frist)	Ultimo marts 2024
Kørselsstart	August 2024



Tidsplan for 30.1 udbud – Offentligt udbud – B/T-kontrakter	
Sendes til EU-tidende	23. januar 2024
Tilbudsfrist	23. februar 2024 kl. 12.00
Valg af tilbud til NT's bestyrelse	Ultimo marts 2024
Signering af kontrakt (vejledende frist)	Medio april 2024
Kørselsstart	August 2024

## 2. Udbudsbetingelser

De overordnede udbudsbetingelser gennemgås nedenfor med en beskrivelse af de nye vilkår og krav.

### 2.1 Kontraktform og kontraktlængder

NT anvender tre kontraktformer: A-kontraktkørsel, B/T-kontraktkørsel og D-kontraktkørsel. I 30. og 30.1 udbud gøres der brug af A- og B/T-kontraktkørsel.

A-kontrakter anvendes til ekspresbusser, bybusser, regionalruter og større fælleskommunale og lokale ruter. Ruterne forbinder de større byer og rejsemål i regionen og er kendetegnet ved store passagerstrømme, herunder en relativ høj andel af pendlere. A-kontrakten udbydes med mulighed for at afgive tilbud på 2 sideordnede tilbud: Den udbudte kontraktlængde for A-kontrakten er 3 år med mulighed for op til 2 års forlængelse ved bud med fossilfrihed, mens den er 10 år med op til 6 års forlængelse ved bud med emissionsfrihed. Ved tilbuddet med en kontraktlængde på 10 år, vil det være muligt for entreprenøren at opnå 2 års forlængelse, hvis de leverer en kvalitet, der overstiger et defineret niveau.

B/T-kontrakter anvendes hovedsageligt til lokalruter, som forbinder mindre rejsemål, og hvor der typisk sker transport af skoleelever og uddannelsessøgende. For B/T kontraktkørslen lægges der op til at fastholde en kontraktlængde på 4 år med mulighed for forlængelse i op til 2 år, hvor forlængelsesmuligheden tidligere har været 1 år.

### 2.2 Valg af udbudsprocedure

I 30. udbud gælder det, at A-kontraktkørslen afvikles som udbud med forhandling og B/T kontraktkørslen som et almindeligt offentligt udbud. Dette er i tråd med NT's udbudsstrategi med nærmere begrundelse i det efterfølgende.

For udbud med forhandling gælder det, at der løbende i udbudsproceduren dels kan ændres i kravene til kørslen på baggrund af erfaringer fra forhandlingerne med tilbudsgiverne, og dels i forhandlingerne kan tilskyndes til de bedste tilbud, både hvad angår kvalitet og økonomi.

Ved at vælge udbudsproceduren udbud med forhandling bliver der indført en prækvalifikationsrunde. Dette vil sige, at tilbudsgiverne i første omgang skal ansøge om deltagelse i udbuddet inden for en fastsat frist. NT's prækvalifikationskrav skal sikre, at det er tilbudsgivere med stor erfaring med A- kontraktkørsel, og er som følger:



- A. Ansøgers omsætning skal i hvert af de seneste tre regnskabsår være min. 100 mio. kr. eks. moms.
- B. Ansøgers soliditetsgrad skal i det seneste disponible regnskabsår være minimum 10 %.
- C. Ansøgers egenkapital skal i det seneste disponible regnskabsår være minimum 25 mio. kr.
- D. Erfaring med A-kontraktkørsel, minimum 15.000 køreplantimer/år.

Såfremt en tilbudsgiver ikke lever op til et eller flere af kravene, er der mulighed for at anvende en støtteerklæring fra en tredjepart, eksempelvis moderselskabet.

For A-kontrakten gælder det, at der vil være mulighed for at afgive tilbud på følgende to sideordnede tilbud. Tilbudsgiverne kan vælge at afgive tilbud på begge alternativer, eller blot på et af alternativerne.

#### Sideordnet tilbud 1:

- Fossilfrihed som minimumskrav. Da der overdrages gasbusser, vil det med altovervejende sandsynlighed være gas, der bydes med.
- En 3-årig kontrakt med mulighed for op til 2 års forlængelse
- Busalder på op til 15 år accepteres under forudsætning af, at busserne gennemgår en udvendig og indvendig reovering.

#### Sideordnet tilbud 2:

- Emissionsfrihed som minimumskrav for fabriksnyt materiel. De overdragede busser kan køre på certificeret biogas, indtil de udfases.
- En 10-årig kontrakt med mulighed for op til 6 års forlængelse. Det er muligt for operatøren at opnå automatisk kontraktforlængelse for de første 2 år af optionsperioden, hvis operatøren i hele kontraktperioden leverer et på forhånd defineret kvalitetsniveau.
- Tidsplanen for udfasning af gasbusserne indgår som et evalueringsparameter.

De indkomne tilbud på begge muligheder evalueres særskilt efter den evalueringsmodel, der er fastsat for hver af de to alternativer. Det billigste af de tilbud, der står til at vinde hhv. tilbud 1 og 2 foretrækkes.

For B/T-kontraktkørslen gælder det, at der er tale om mindre lokalruter, hvor der stilles færre krav til kørslen. De færre krav gør, at tilbudsgivningen bliver mindre problematisk og eventuelle afklaringer kan håndteres i spørge-perioden, der er op til tilbudsfristen. Behovet for at forhandle om tilbudsgivernes tilbud eller foretage tilpasninger af kravene til udbuddet anses derfor ikke at være til stede for dette udbud, og derfor afvikles udbud af denne kørsel som et offentligt udbud.

### **2.3 Egnetheds- og udelukkelsesgrunde (ESPD)**

Kravene til egnetheds- og udelukkelsesgrunde er videreført fra tidligere udbud. Det er således en betingelse for tilbudsgiver, at de hverken er omfattet af udbudslovens obligatoriske udelukkelsesgrunde:

- Tilbudsgiver er etableret i et land, der er optaget på EU-listen over ikke-samarbejdsvillige skattejurisdiktioner – og ikke har tiltrådt WTO's Government Procurement Agreement eller øvrige handelsaftaler, der forpligter Danmark til at åbne markedet for offentlige kontrakter for tilbudsgivere etableret i det pågældende land.



- Tilbudsgiver, eller en person i tilbudsgiverens direktion/bestyrelse, ved endelig dom er dømt eller har vedtaget bødeforlæg for de handlinger, som er anført i Udbudslovens §135, stk. 1 og 2 (deltagelse i kriminel organisation, EU-bestikkelse, svig, terrorhandling, hvidvaskning af penge eller finansiering af terrorisme eller børnearbejde).
- Tilbudsgiver har ubetalt forfalden gæld på 100.000 kr. eller derover til offentlige myndigheder vedrørende skatter, afgifter eller bidrag til sociale sikringsordninger i henhold til dansk lovgivning eller lovgivningen i det land, hvor tilbudsgiver er etableret.
- Tilbudsgiver befinder sig i en interessekonflikt, en konkurrencefordrejning eller den bydende har afgivet groft urigtige oplysninger, har tilbageholdt oplysninger mv.
- Tilbudsgiver i forbindelse med udøvelsen af sit erhverv har begået alvorlige forsømmelser, der sår tvivl om tilbudsgivers integritet.

Eller af NT's frivillige udelukkelsesgrunde:

- NT kan påvise, at tilbudsgiver har tilsidesat forpligtelser inden for det miljø-, social- eller arbejdsretlige område i henhold til EU-retten, national lovgivning, kollektive aftaler eller forpligtelserne inden for disse områder afledt af konventioner nævnt i bilag X til EU Direktiv 2014/24/EU.
- Tilbudsgiver er erklæret konkurs eller er under insolvens- eller likvidationsbehandling, tilbudsgivers aktiver administreres af en kurator eller af retten, tilbudsgiver er under tvangsakkord, tilbudsgivers erhvervsvirksomhed er blevet indstillet eller, tilbudsgiver befinder sig i en lignende situation i henhold til en tilsvarende procedure der er fastsat i national lovgivning hvor tilbudsgiver er hjemhørende.
- NT har tilstrækkelige indikationer til at konkludere, at tilbudsgiver har indgået en aftale med andre bydende med henblik på konkurrencefordrejning.
- NT kan påvise, at tilbudsgiver inden for de sidste tre år væsentligt har misligholdt en tidligere offentlig kontrakt om offentlig betalt kørsel, og misligholdelsen har medført den pågældende kontrakts ophævelse eller lignende sanktion (tilsvarende gælder tilbudsgivere, der som leder eller kontaktperson har tegnet en virksomhed, som inden for de sidste tre år har fået opsagt en kontrakt).
- NT kan påvise, at tilbudsgiver uretmæssigt har forsøgt at påvirke NT's beslutningsproces i nærværende udbud, eller hvis
- tilbudsgiver har ubetalt forfalden gæld på under 100.000 kr. til offentlige myndigheder vedrørende skatter, afgifter eller bidrag til sociale sikringsordninger.

Tilbudsgiver skal udfylde det fælles europæiske udbudsdokument, ESPD, som foreløbigt bevis for, at vedkommende opfylder de nævnte krav til udelukkelse samt evt. mindstekrav til egnethed. En tilbudsgiver, der på et hvilket som helst tidspunkt under udbuddet eller i kontraktperioden, bliver omfattet af én af ovenstående udelukkelsesgrunde, vil blive udelukket fra udbuddet, medmindre den pågældende inden for en af ordregiver fastsat rimelig frist fremlægger tilstrækkelig dokumentation for tilbudsgivers pålidelighed.

## 2.4 Tildelingskriterier

For udbuddet som helhed vil der alene blive vurderet tilbud fra tilbudsgivere, der opfylder udbudsmaterialets konditioner med vedlæggelse af krævede bilag og korrekt udformede tilbud. Det er helt afgørende ved valg af tildelingskriterier, at disse er tilpasset udbuddets kompleksitet og de tilbudsgivere, som må forventes af byde på kørslen.





*For A-kontraktkørslen vil der være følgende tildelingskriterier:*

NT anvender tildelingskriteriet *Bedste forhold mellem pris og kvalitet*. Tildelingsmodellen har følgende underkriterier og vægtning:

Pris	75 %
Tilbudt kvalitet	25 %

I forhold til tilbudt kvalitet kan tilbudsgiver vedlægge en beskrivelse af tilbudt kvalitetsniveau som beskriver, hvilken kvalitet tilbudsgiver fremadrettet vil tilbyde på følgende områder:

- Kundetilfredshed
- Klager
- Udgåede ture
- Vedligehold og rengøring

Den tilbudte kvalitet vil indgå som en forpligtigelse i hele kontraktperioden, og den tilbudte kvalitet skal være lig med eller over NT's gennemsnit.

Ved evaluering af sideordnede tilbud foretages en selvstændig evaluering af tilbuddene med fossilfrihed og tilbuddene med emissionsfrihed. Først evalueres tilbuddene med fossilfrihed efter de oplyste evalueringskriterier. Der findes en vinder indenfor kategorien. Herefter evalueres tilbuddene med emissionsfrihed efter de oplyste kriterier. Der findes en vinder indenfor denne kategori. Det billigste af de tilbud, der står til at vinde hhv. tilbud 1 og 2 foretrækkes

*For B/T-kontraktkørslen vil der være følgende tildelingskriterier:*

For B/T-kontraktkørsel gælder det, at der stilles relativt simple krav til tilbudsgiverne. Udbuddet er målrettet små og mellemstore tilbudsgivere, hvorfor det er vigtigt, at tildelingskriterierne er enkelte og gennemsigtige.

Med dette udgangspunkt lægges der op til, at tildelingskriteriet er laveste pris, hvilket også er en videreførelse af kravet fra de seneste udbud af B/T-kontraktkørsel.

For at sikre at der opnås en høj kvalitet i kontraktperioden, er der i udbudsbetingelserne blevet udarbejdet skærpede funktionskrav samt øget fokus på en systematisk kontraktopfølgning.

## **2.5 Anfordringsgaranti**

Anfordringsgarantien er 200.000 kr. pr. driftsbus for A-kontraktkørslen og 100.000 kr. pr. driftsbus for B/T-kontraktkørslen.

## **2.6 Afgivelse af tilbud**

Ved afgivelse af tilbud skal tilbudsgiver vedlægge en implementeringsplan. Implementeringsplanen skal vedlægges tilbuddet for at sikre en god driftstart og skal indeholde følgende elementer:



- Entreprenørens projektorganisering, herunder inddragelse af evt. eksterne interessenter og NT
- Plan for etablering af busdepot/garageanlæg
- Plan for indkøb af busser
- Plan for oplæring af medarbejdere
- Evt. plan for brug af alternativt busmateriel
- Evt. tidsplan for de enkelte elementer i implementeringsplanen

### **2.7. Konkurs sikring**

For at minimere NT's økonomiske risiko ved eventuel konkurs ændres betalingsbetingelserne. Udbetalingen af aconto beløbet ændres til bagudbetaling således, at udbetalingen sker den sidste bankdag i måneden. Denne ændring sikrer NT mod at betale forud for planlagt kørsel. Samtidig er der tale om en lille justering, idet de sædvanlige betalingsbetingelser stadig er gældende.

### **2.8 Krav til busmateriel**

Kravene til busmateriel, bemalingsstrategi og evt. busoverdragelse er videreført fra de tidligere udbud.

For A-kontraktkørslen betyder det, at en evt. ny entreprenør vil skulle overtage en række busser ved kontraktstart, men ikke har ret til busoverdragelse ved kontraktophør. For A-kontraktkørsel gælder som udgangspunkt en maxalder på 12 år. Dog accepteres en busalder på max 15 år ved sideordnet tilbud 1 (fossilfrihed) under forudsætning af, at busserne gennemgår en indvendig og udvendig reovering. Kravene støtter op om entreprenørens forpligtelse til at sikre en velvedligeholdt vognpark.

Der stilles i udbuddet krav om klimaanlæg, usb-stik, passagertællesystem og videoovervågning i alle A-kontraktbusser.

I forbindelse med 24. udbud blev der for B/T-kontraktkørsel indført et krav om maxalder på busser på 16 år. Kravet støtter op om entreprenørens forpligtelse til at sikre en vedligeholdt vognpark, og hensigten bag kravet er at gøre op med de stigende tilfælde af politikontroller, hvor der konstateres mangler på busserne. Kravet om en maksimal busalder på 16 år er i overensstemmelse med Danske Busvognmænds branchestandard. Krav til busalder videreføres i 30. udbud.

### **2.9 IT-strategi**

Overordnet har IT-strategien fokus på at højne kvaliteten ved at placere ansvaret for de forskellige IT-løsninger ude ved entreprenøren, og dermed ude hvor løsningerne findes og bruges. Herunder stilles der krav om:

- NT definerer hvilke data der stilles til rådighed, og hvilke data der skal leveres til NT.
- NT stiller krav om, at chaufførerne skal anmelde turstart, og at bussen kontinuerligt indmelder f.eks. aktuel positionering, eventuel forsinkelse, passagermængder m.m.
- NT stiller krav om, at entreprenørerne i A-kontraktbusserne installerer og drifter udstyr til stoppestedannoncering, infoskærme til passagererne, passagertællesystem mm.

Derudover stilles der krav om, at det i A-kontraktbusserne skal være muligt at betale med både Dankort, kredit- og debitkort samt Apple Pay.



## 2.10 Virksomhedsoverdragelse

Virksomhedsoverdragelsesloven finder direkte anvendelse, når der overdrages en væsentlig og grundlæggende del af en virksomhed, hvilket er tilfældet ved udbud af busdrift. Kravet om at sikre chaufførerne og andre ansattes ansættelsesmæssige vilkår videreføres fra tidligere udbud.

## 2.11 Klausuler

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

Entreprenøren og eventuelle underentreprenører skal sikre, at de ansatte får oplysninger om de vilkår, der følger af arbejdsklausulen. NT's arbejdsklausul videreføres i 30. udbud. Lønmodtagere som er omfattet af overdragelsen, kan i henhold til kontrakten gøre krav gældende direkte overfor entreprenøren.

## 2.12 Chaufføruddannelse

Generelt forventer NT, at alle chauffører, der kører for NT, besidder den viden og de kompetencer, der er nødvendige for at kunne udføre buskørsel i den kollektive trafik i Nordjylland, herunder at chaufføren kan udføre en imødekomende kundeservice.

*For både A- og B/T kørslen videreføres følgende tiltag fra seneste udbud:*

- Krav om at mentor (entreprenørens uddannelsesansvarlige) på academy-systemet i gennemsnit skal bruge mindst 20 minutter pr. uge til nyhedslæsning, svare på spørgsmål, sikre god takt og tone blandt egne chauffører på academy-systemet.
- Mentor skal desuden holde sig ajourført med de nye funktioner ved at deltage i årlige intro- og erfamøder vedr. Academy – systemet.
- Entreprenøren forpligtes via egenkontrol til at dokumentere, at de lever op til kravene i academy-systemet.
- Krav om NT-certificering hvert 2,5 år for chaufførerne.
- Krav om 2 uddannelsesdage pr. år pr. chauffør over en periode på 5 år.

*Der gælder yderligere følgende krav vedr. uddannelse for A-kontraktkørslen:*

- Krav om at en del af kørslen udføres af chauffører, der har bestået Rutebuschaufføruddannelsen (Trin 1).

## 2.13 Kontraktindgåelse, reduktion og afregning

Forelægger der et ønske fra trafikbestilleren om at ændre omfanget af kørslen, giver kontrakten mulighed for at ændre antallet af køreplantimer med 20 % i både opadgående og nedadgående retning set i forhold til hele kontraktperioden eller 7,5 % for det enkelte køreplanår, uden at disse ændringer medfører en pligt til at udbetale en kompensation til entreprenøren. Der betales kompensation til entreprenøren, såfremt reduktionen overskrider de nævnte tærskler.



## 2.14 Kvalitetsstyring, bonusmodel og arbejdsmiljø

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

*For A-kontraktkørslen gælder der følgende:*

NT ønsker at honorere leveret kvalitet ud over minimumskravene og har til dette formål for A-kontraktkørslen afsat en pulje svarende til 2,5 % af kontraktbetalingen. Bonus opnås, hvis entreprenøren leverer god kvalitet.

Grundelementerne i bonusmodellen er:

- Bonus på kundetilfredshed – jo højere kundetilfredshed jo mere i bonus
- Bonus på klager - jo færre klager jo mere i bonus
- Ros indgår i klagemodellen med fast sats på 3.000 kr.

I NT's 30. udbud er modellen blevet tilpasset således, at entreprenøren angiver en tilbudt kvalitet i sit tilbud i forhold til kundetilfredshed og klager. Hvis entreprenøren i et givent bonusår ikke lever op til den kvalitet, som der er blevet budt ind med i forbindelse med tildelingskriterierne, er det ikke muligt for entreprenøren at opnå bonus det pågældende år. Derudover vil den beregnede økonomiske fordel, som tilbudsgiver har opnået i tildelingen blive fratrukket i afregningen

Der er i udbuddet fokus på, entreprenøren har procedurer og opfølgningssystemer for vedligeholdelse, rengøring, samt sikring af, at materiellet til stadighed er i velvedligeholdt og rengjort stand i hele kontraktperioden. Der ønskes derfor en egenkontrol af rengøring og vedligehold i henhold til kontraktens bestemmelser herom.

*For B/T-kontraktkørslen gælder der følgende:*

I NT's 25. udbud af buskørsel indførte NT en bonusmodel på B/T-kontraktkørsel, således leveret kvalitet ud over minimumskravene også honoreres i disse kontrakttyper. Til dette formål blev der afsat en pulje svarende til 1 % af kontraktbetalingen for kørslen. Bonusmodellen indeholder for denne kørselstype kundetilfredshed og brændstof som primære elementer. Kundetilfredsheden kan tage udgangspunkt i kundeanalyser målrettet forældre og skolerne, da børn under 15 ikke må adspørges uden forældre-/værgesamtykke.

Udgangspunktet for beregning af brændstofbonus er det indberettede brændstofforbrug sammenholdt med køreplantimerne for den pågældende kørsel. Jo mindre brændstofforbrug, jo mere bonus.

## 2.15 Partnerskaber

For A-kontraktkørslen gælder det, at NT i højere grad ønsker at indgå partnerskaber med entreprenørerne. Partnerskabet vil være baseret på gensidige forpligtigende samarbejder, hvor begge parter stiller ressourcer til rådighed. Hensigten med partnerskaberne er, at begge parter skal kunne opnå fordele ved at indgå i partnerskabet.



NT forventer ligeledes, at entreprenøren proaktivt udfordrer NT på partnerskabsaftaler hvor entreprenøren vurderer, at et samarbejde kan påvirke kvalitet og/eller effektivitet i positiv retning. Hvis det vurderes, at partnerskabet vil påføre entreprenøren uforholdsmæssige store omkostninger, kan entreprenøren bede om en særskilt forhandling herfor.

### **2.16 Anvendelse af busser til skoleudflugter**

Som supplement til de udbudte køreplaner og vognløb indføres en bestemmelse omhandlende anvendelse af kontraktbusserne til udførelse af kørsel, som kommunen eller regionen er forpligtet til at varetage efter anden lovgivning. Det fremgår af lov om trafikselskaber i § 5, stk. 6 at:

*Trafikselskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning.*

Det vil dermed fremover være muligt at anvende NT's busser til kørsel ud over de køreplanlagte ture, hvis opgaven i henhold til anden lovgivning skal varetages af kommunen eller regionen. Dette vil eksempelvis være kørsel der falder ind under kommunernes forpligtelser efter folkeskoleloven. Det er kommunerne som har ansvaret for, at kørslen skal varetages efter anden lovgivning.



## 7. Mødeplan for 2024

Med henblik på at forberede bestyrelsens arbejde i 2024 fremlægges et forslag til mødeplan til godkendelse (de foreslåede datoer er afstemt med formand og næstformand).

Møder afholdes som udgangspunkt hos NT, hvis ikke andet er nævnt:

- Mandag den 5. februar, kl. 13.00
- Mandag den 18. marts, kl. 13.00
- Mandag den 22. april, kl. 13.00
- Fredag den 31. maj, kl. 9.00
- Mandag den 24. juni, kl. 13.00
- Fredag den 6. september, kl. 9.00
- Fredag den 25. oktober, kl. 9.00
- Fredag den 13. december, kl. 9.00

### Det indstilles,

- at mødeplanen for 2024 godkendes.



30. august 2023

## 8. Meddelelser

Der vil på mødet blive orienteret om:

- Status for Samkørsel
- Fælles ansøgning vedr. knudepunkter til Pulje til bedre busfremkommelighed 2022-2023



## 9. Eventuelt





## **10. Kommende sager**

- Godkendelse af Budget 2024
- Plan for review af forretningsplan og mobilitetsplan



30. august 2023

**Beslutningsreferat**

**Møde i NT's bestyrelse den 5. september 2023**

Punkt 12: Bestyrelsens 15 min.



30. august 2023

**12. Bestyrelsens 15 min.**