

## Bilag 9

### Spørgsmål og svar

Af nærværende bilag fremgår de spørgsmål og svar, der har været stillet under gennemførelsen af udbuddet.

DATO	Spørgsmål/Svar nr.	Tekst
15-10-2020	Spørgsmål nr. 1	<p>Det følger af udbudsmaterialet (Rammeaftalen pkt. 17) ”Leverandøren skal sikre overholdelse af taxilovens § 10”. Arbejdsklausulen er desuden omtalt i bilag 8, pkt. 3.3.</p> <p>Taxalovens § 10 har følgende ordlyd:</p> <p>”Indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som 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.”</p> <p>Bestemmelsen i § 10 blev indført i 2017 i forbindelse med vedtagelse af den nye taxilov. Loven indeholder imidlertid i § 36, stk. 4 en overgangsbestemmelse, som indebærer, at de taxivognmænd og bestillingskontorer, som baserer sig på tilladelser, der er udstedt før den nye lovs ikrafttræden, ikke omfattes af bl.a. lovens § 10. Frem til 2027 vil der derfor være vognmænd og bestillingskontorer, der lovligt driver taxivirksomhed uden at være omfattet af taxilovens § 10, men derimod af den hidtidige taxilovs § 5, stk. 5, som indeholder en lignende men ikke identisk bestemmelse.</p> <p>På den baggrund ønskes det oplyst, om forpligtelsen på leverandøren til at sikre overholdelse af taxilovens § 10 gælder både for de vognmandsforretninger, der er omfattet af taxilovens § 10, og de, der i overgangsperioden frem til 2027 ikke omfattes af taxilovens § 10. Såfremt udbuddet skal forstås sådan, at ordregiver ikke ønsker at anvende leverandører, der - uanset at de ikke er omfattet af taxilovens</p>

		<p>§ 10 – ikke iagttager bestemmelsens krav til overenskomster, vil dette udelukke en række vognmænd, der driver en i øvrigt lovlig virksomhed fra at deltage i udbuddet.</p>
	Svar på spørgsmål nr. 1	<p>Der foretages en præcisering i Rammeaftalens punkt 17. Følgende tilføjes:</p> <p>”Såfremt Leverandøren og/eller dennes underleverandører ikke er omfattet af Taxilovens § 10, finder arbejdsklausulen i bilag 8, pkt. 3.3, anvendelse for Leverandøren og/eller dennes underleverandører.”</p> <p>BEMÆRK, AT DEN OPDATEREDE RAMMEAFTALE VEDRØRENDE INDKØB AF TAXIKØRSEL (VERSION 2) FINDES PÅ UDBUDSSIDEN TIL BRUG FOR TILBUDSAFGIVELSE.</p> <p>Ændringer er markeret med rødt i Rammeaftale vedrørende indkøb af taxikørsel (VERSION 2).</p>
15-10-2020	Spørgsmål nr. 2	<p>Det følger af udbudsmaterialet (kravspecifikation bilag 1, punkt 2.1) ”Kunden skal vederlagsfrit kunne medtage cykler og bagage”</p> <p>Der foreligger i dag intet vederlag ved medtagning af bagage, men cykler er derimod vederlagspålagt (som tillægsydelse) fra taxaselskabernes side, da der foreligger indkøb af cykelholdere og ekstra nummerplader. Desuden er det ikke alle taxaer, der har cykeludstyr med i bilen. Det foreligger derfor som et svært håndterbart krav, at skulle bede om vederlagsfrit at få cykler med i taxaen, da det i stedet for her og nu omkostning for kunden i form af vederlagsbetaling som tillægsydelse, vil pålægge taxaselskaberne at beregne en samlet merpris for hele ydelsen - til det ønskes fremlæggelse af statistik for hvor mange taxature med cykel der kan forventes årligt.</p> <p>I så fald at ordregiver vælger at fastholde krav, ønskes svar på hvordan bilag 1, punkt 2.1 flugter med bilag 1, punkt 2.4, hvor det fremgår at "for gadgeture kan leverandøren starte taxameteret, når Kunden straks efter indstigning i taxien har oplyst, at kørslen er for staten". Spørgsmålet hertil</p>

		er, hvordan skal taxachaufføren forholde sig til, hvis kunden står med en cykel?
	Svar på spørgsmål nr. 2	<p>Ved Forudbestilte ture og Straks-ture vil Kunden i forbindelse med sin bestilling oplyse, om passagerer har behov for at medtage cykler.</p> <p>For så vidt angår Gade-ture vil Leverandøren skulle tage højde for, at Kunden i nogle tilfælde vil have behov for at medtage cykler.</p> <p>Ordregiver har ikke oplysninger om omfanget af ture med cykler og henviser tilbudsgiverne til at anslå omfanget heraf på grundlag af deres generelle erfaringer.</p> <p>Hvis taxametret er igangsat før kundens indstigning fra gaden, må taxametret nulstilles efter Kundens indstigning, så den korrekte pris for turen beregnes fra det korrekte tidspunkt.</p> <p>Tilbudsgiverne kan indregne omkostninger til opfyldelse af kravet i tilbudsprisen.</p>
15-10-2020	Spørgsmål nr. 3	Skal det forstås sådan, at chaufføren skal påsætte cyklen efter kunden har sat sig i taxaen, påsætte cyklen og først derefter starte taxameteret?
	Svar på spørgsmål nr. 3	Der henvises til svaret på spørgsmål 5.
15-10-2020	Spørgsmål nr. 4	eller skal det forstås sådan, at kunden skal oplyse med cyklen foran taxaen, at kørslen er for staten og taxachaufføren derfor kan starte taxameteret før cyklen placeres bagpå taxaen?
	Svar på spørgsmål nr. 4	Der henvises til svaret på spørgsmål 5.
15-10-2020	Spørgsmål nr. 5	Vurderer ordregiver at opstart af taxameteret, mens at både Kunde og chauffør er udenfor bilen, og cyklen bliver påsat,

		kan fortolkes som en merbetaling jf. bilag 1, punkt 2.1 og sidestilles med vederlag, da taxameteret vil være igangsat?
	Svar på spørgsmål nr. 5	<p>Ved Forudbestilte og Straks-ture er chaufføren berettiget til at starte taxameteret som beskrevet i Bilag 1, punkt 2.4, selvom Kunden har behov for at medtage cykler.</p> <p>For så vidt angår Gade-ture vil Leverandøren først kunne igangsætte taxameteret med de korrekte takster, når Kunden har oplyst, at Kunden er fra staten og er i besiddelse af taxibon eller taxikontokort, jf. tillige besvarelse af spørgsmål 17.</p> <p>Såfremt taxameteret allerede er igangsat med andre takster end de i Rammeaftalen fastsatte inden turens start, og dette faktureres Kunden, vil dette betragtes som merbetaling, jf. Bilag 1, punkt 2.1.</p>
15-10-2020	Spørgsmål nr. 6	<p>Det følger af udbudsmaterialet (Udbudsbetingelsernes punkt 2.2) ”Rammeaftalen omfatter al indkøb af taxikørsel inden for Rammeaftalens geografiske område, jf. punkt 3.3, på de vilkår som fremgår af Rammeaftalen og dens tilhørende bilag.”</p> <p>Der ønskes svar på, om hvorledes taxaselskaberne der indbyder på aftalen skal dække vederlaget for kørsel over betalingsbroer. Her tænkes Storebælt og Kronprinsesse Marys Bro.</p> <p>Agter ordregiver at vederlaget for kørsel der foretages over betalingsbroer skal faktureres som vederlag udover den angivne taxameterpris til Kunden eller skal denne pålægges byder?</p> <p>I så fald, at ordregiver agter at vederlaget pålægges byder, ønskes statistik på antallet af årlige ture, der må forventes kørt over betalingsbroer, da denne statistik vil ligge til grund for eventuel udregning af den tilbudte pris i udbudet.</p>

	<p>Svar på spørgsmål nr. 6</p>	<p>Der foretages en præcisering i Bilag 1, punkt 2.1. Følgende tilføjes:</p> <p>”Hvis Leverandørens vogne krydser en betalingsbro og/eller en færgeovergang under kørslen, er Leverandøren berettiget til at opkræve vederlag herfor. Vederlaget skal fremgå særskilt af samme faktura som kørslen, og vederlaget må ikke overstige Leverandørens egne udgifter til at krydse broen og/eller færgeovergangen.”</p> <p>BEMÆRK, AT DET OPDATEREDE BILAG 1 (VERSION 2) FINDES PÅ UDBUDSSIDEN.</p> <p>Tilføjjelsen er markeret med rødt i Bilag 1 (VERSION 2).</p>
<p>16-10-2020</p>	<p>Spørgsmål nr. 7</p>	<p>Bilag 3, Nul-emissionskørsel</p> <p>I henhold til Bilag 3 til de enkelte delaftaler skal der oplyses</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Andel af kørsler pr. år (i procent), der garanteres sker i plugin hybrid.</li> <li>• Andel af kørsler pr. år (i procent), der garanteres sker i elbiler</li> </ul> <p>Der er ikke i udbudsmaterialet angivet hvor mange kørsler der forventes i alt eller på hver delaftale.</p> <p>Kan udbyder oplyse antal kørsler pr. år pr. delaftale, så byder har mulighed for og angive en procentsats i forhold til noget?</p>
	<p>Svar på spørgsmål nr. 7</p>	<p>Tilbudsgiver skal i Bilag 3 angive tilbudte andele af kørsler i henholdsvis el- og hybridbiler ud af det forventede samlede antal årlige kørsel pr. delaftale.</p> <p>Med henblik på at give tilbudsgiver en indikation af den samlede årlige kørsel pr. delaftale, henvises til den forventede omsætning pr. delaftale som opgjort i udbudsbekendtgørelsen.</p>

<p>16-10-2020</p>	<p>Spørgsmål nr. 8</p>	<p>Bilag 3, Nul-emissionskørsel</p> <p>I henhold til Bilag 3 til de enkelte delaftaler skal der oplyses</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Andel af kørsler pr. år (i procent), der garanteres sker i plugin hybrid.</li> <li>• Andel af kørsler pr. år (i procent), der garanteres sker i elbiler</li> </ul> <p>Procentsatserne skal angives for årene 2021, 2022, 2023 og 2024.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Størrelse af antallet af ture i dag er ikke oplyst.</li> <li>• Forventning til udviklingen i antal ture er ikke oplyst.</li> <li>• Udbygning af muligheder for opladning af vognene også set geografisk, kendes ikke.</li> <li>• Fremtidige priser på el- og hybridbiler, kendes ikke.</li> </ul> <p>Disse ting og sikkert flere vil have indflydelse på den reelle udvikling.</p> <p>Udbuddet er lavet så Jo højere procentsatserne der gives her er jo flere point og hermed større chance for at vinde kørslen.</p> <p>Kan udbyder oplyse det nuværende antal kørsler pr. delaftale?</p> <p>Kan udbyder give en indikation af hvilke forventninger der er til udviklingen i antallet af kørsler pr. delaftale pr. år i de fire år som der ønskes tilbud på?</p> <p>Hvordan ser udbyder på at 40% af vurderingen på en kontrakt med en samlet værdi på 106.360.000 kr. sker på det som i bedste fald må karakteriseres som rene gæt?</p>
	<p>Svar på spørgsmål nr. 8</p>	<p>Med henblik på at give tilbudsgiver en indikation af den samlede årlige kørsel pr. delaftale, henvises til den forventede omsætning pr. delaftale som opgjort i udbudsbekendtgørelsen.</p>

		<p>Ordregiver har ikke oplysninger, der kan understøtte forventninger til udviklingen i antallet kørsler i kontraktperioden. Tilbudsgiverne henvises til at basere sig på deres generelle forventninger til udviklingen på markedet.</p> <p>Ordregiver forventer, at tilbudsgiverne baserer deres tilbud på realistiske forretningsplaner, herunder om andelen af nulemissionskørsel. Den realiserede andel af nulemissionskørsel har økonomiske konsekvenser i form af bod eller bonus samt forkortet opsigelsesfrist, jf. Rammeaftalens punkt 18.1.</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 9	<p>Bilag 3, Nul-emissionskørsel</p> <p>I vejledningen til bilag 3 står</p> <p>”En pluginhybridbil betragtes i denne sammenhæng kun som kørende med nul udstødningsemissioner, når denne i en minimumsrækkevidde af 40 km kan køre uden udstødningsemissioner. Der gøres opmærksom på, at kørsel med pluginhybridbil udelukkende tæller med i den samlede opgørelse såfremt kørslen i disse i gennemsnit er uden forbrug af benzin eller diesel i 50 pct. af tiden for alle ture.”</p> <p>Kan udbyder bekræfte at, pluginhybridbiler kun kan tælles med i statistikken for nul-emission kørsel hvis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vognen i teorien har en minimumsrækkevidde på 40 km på el.</li> <li>• At vognens kørsel på aftalen kun kan tælles med, hvis dens ture for udbyder i 50 % af tilfældene udføres uden brug af benzin eller diesel.</li> </ul>
	Svar på spørgsmål nr. 9	<p>Ordregiver kan bekræfte, at plugin-hybridbiler kun tæller med i opgørelsen af nul-emissionskørsel, såfremt begge betingelser er opfyldt.</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 10	<p>Bilag 3, Nul-emission</p> <p>I vejledningen til bilag 3 står</p>

		<p>” kørsel med pluginhybridbil udelukkende tæller med i den samlede opgørelse såfremt kørslen i disse i gennemsnit er uden forbrug af benzin eller diesel i 50 pct. af tiden for alle ture.”</p> <p>Kan udbyder oplyse om hvordan dette skal beregnes?</p> <p>Kan alle kørsler som udføres og som er på under 40 km betragtes som, at kravet om kørsel uden benzin eller diesel er opfyldt?</p> <p>Forventer udbyder, at leverandøren for samtlige kørsler opdeler kørslen på den enkelte tur i hvor meget som er udført på el og hvor meget som er udført med benzin eller diesel?</p> <p>Er udbyder bekendt med at en opdeling på turniveau ikke er mulig uden meget store investeringer, hvor alle pluginhybridvogne, vil skulle installeres med særlig elektroniske løsninger?</p>
	<p>Svar på spørgsmål nr. 10</p>	<p>Ordregiver har fastsat betingelserne for anvendelse af plugin-hybridbiler til nulemissionskørsel for at undgå, at Leverandører realiserer de tilbudte andele af nulemissionskørsel ved kørsel med plugin-hybridbiler med benzin/diesel.</p> <p>Der er ikke krav om anvendelse af plugin-hybridbiler ved kørsel på grundlag af Rammeaftalen.</p> <p>Det er op til Leverandørerne at sikre, at plugin-hybridbiler anvendes til nulemissionskørsel mindst 50 % af tiden, hvis Leverandøren vil medtage kørsler med plugin-hybridbiler i opgørelsen over nulemissionskørsel.</p> <p>Ordregiver er opmærksom på de mulige udfordringer forbundet med at dokumentere fordelingen mellem nulemissionskørsel og kørsel med benzin/diesel.</p> <p>Ordregiver kan pege på muligheden for at dokumentere andelen af kørsel med benzin/diesel for den enkelte pluginhybridbil i et kalenderår på grundlag af 1) samlede kilometertal 2) det samlede mængde brændstof, der er påfyldt og 3) oplysning om det gennemsnitlige brændstofforbrug pr. kilometer.</p>

16-10-2020	Spørgsmål nr. 11	<p>Kravspecifikation, 2.1. Generelle krav, s.1</p> <p>Der står</p> <p>”Ved forudbestilte og straks-ture skal Leverandøren sikre, at brugeren identificeres ved indstigning i taxien til brug for faktureringen.”</p> <p>En sikring vil betyde, at stort set alle leverandørens kunder skal udspørges om deres tilhørsforhold til den indgåede aftale. Bestillingerne kan ske til</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Privatadresser, hvor bestiller kun oplyser et navn.</li> <li>• Steder uden direkte tilknytning til de i aftalen tilknyttede enheder, f.eks. når der bruges app bestillinger eller bare bestilles til en tilfældig adresse.</li> </ul> <p>a) Er udbyder opmærksom på, at dette kan være næsten umuligt at opfylde?</p> <p>b) Er ordregiver opmærksom på, at vi ikke kan afkræve den slags oplysninger, af samtlige passager?</p> <p>c) Eller menes der, at chaufføren skal have bekræftet, at den passager de samler op, har det navn, der er opgivet ved bestilling af turen og hvad menes i så fald med ordvalget ”til brug for fakturering”?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 11	<p>Ved Forudbestilte ture og Straks-ture skal Leverandøren identificere sin(e) passager(e) ud fra de oplysninger, der er afgivet ved bestillingen.</p> <p>Leverandøren er kun berettiget til at fakturere, hvis det er de(n) oplyste passager(e).</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 12	<p>Kravspecifikation, 2.3 leveringstid- og sted, s. 2 &amp; 3</p> <p>Straks ture: Ankomme til adressen hurtigst muligt efter bestillingen og inden for den gennemsnitlige ventetid.</p> <p>Kan udbyder bekræfte at det betyder vognen skal være fremme indenfor 15 min f.eks. i delaftale 1?</p>

		<p>I bekræftende fald til spørgsmålet om, at vognen skal være fremme indenfor, f.eks. på delaftale 1, 15 min ønskes følgende belyst.</p> <p>Hvornår må leverandøren være 20 min om at komme frem som er den maksimale ventetid på delaftale 1?</p> <p>Hvilket krav er gældende?</p> <p>Skal man være fremme indenfor de 15 min som angivet for den gennemsnitlige ventetid, som er det skrappeste krav eller må man være 20 min om det?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 12	<p>Der foretages en præcisering i bilag 1, pkt. 2.3. Følgende præciseres:</p> <p>”Den gennemsnitlige ventetid indebærer, at ventetiden i nogen tilfælde kan være kortere og andre gange længere, <b><u>så længe den gennemsnitlige årlige ventetid per Kunde ikke overstiger 15 minutter for delaftale 1 eller 20 minutter for delaftale 2-6.</u></b></p> <p>Den maksimale ventetid <b>per tur</b> må dog under ingen omstændigheder overstige 20 minutter for <i>delaftale 1</i> eller 25 minutter for <i>delaftale 2-6</i>.</p> <p>BEMÆRK, AT DET OPDATEREDE BILAG 1 (VERSION 2) FINDES PÅ UDBUDSSIDEN TIL BRUG FOR TILBUDSAFGIVELSE.</p> <p>Ændringer er markeret med rødt i Bilag 1 (VERSION 2).</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 13	<p>Rammeaftale, Økonomisk ramme, s.6</p> <p>Rammeaftalen omfatter en samlet anslået økonomisk ramme på [Delaftale 1: 55 mio. kr.][Delaftale 2: 5 mio. kr.][Delaftale 3: 6 mio. kr.][Delaftale 4: 8,5 mio. kr.][Delaftale 5: 5 mio. kr.][Delaftale 6: 0,5 mio. kr.] for værdien af faktureret Taxikørsel i Rammeaftalens potentielle løbetid på fire år, jf. punkt 5.</p> <p>Vederlagsmodellen indebærer, at vederlaget afhænger af en regionsafhængig starttakst, kilometertakst, samt minuttakst,</p>



		<p>jf. prislisen i Bilag 4, hvilket skaber en risiko for, at den fakturerede værdi af Taxikørsel i Rammeaftalens løbetid overstiger den økonomiske ramme. Risikoen kan ikke nærmere kvantificeres på tidspunktet for Rammeaftalens indgåelse.</p> <p>På denne baggrund har Økonomistyrelsen to optioner på at udvide Rammeaftalens økonomiske ramme med [Delaftale 1: 9 mio. kr., i alt 18 mio. kr.][Delaftale 2: 0,8 mio. kr., i alt 1,6 mio. kr.][Delaftale 3: 1 mio. kr., i alt 2 mio. kr.][Delaftale 4: 1,5 mio. kr., i alt 3 mio. kr.][Delaftale 5: 0,8 mio. kr., i alt 1,6 mio. kr.][Delaftale 6: 80.000 kr., i alt 160.000 kr.], for det tilfælde, at den samlede fakturering i Rammeaftalens løbetid nærmer sig Rammeaftalens økonomiske ramme.</p> <p>Optionerne kan udnyttes i Rammeaftalens løbetid ved skriftlig meddelelse til Leverandøren.</p> <p>Ud over optionerne er Økonomistyrelsen berettiget til ensidigt at udvide den økonomiske ramme ved en ændring af Rammeaftalen i overensstemmelse med udbudslovens bestemmelser om ændring af kontrakter. Ændringer kan ske ved skriftlig meddelelse til Leverandøren.</p> <p>En udvidelse af den økonomiske ramme medfører ikke andre ændringer af Rammeaftalen.</p> <p>Beløbene er angivet ekskl. moms.</p> <p>a) Hvilken indflydelse har dette afsnit på aftalen og leverandørens overholdelse heraf?</p> <p>b) Skal man som leverandør holde øje med det samlede forbrug på den enkelte delaftale?</p> <p>c) Hvad ser der når den økonomiske ramme overskrides og der evt. ikke er lavet aftale om en udvidelse?</p> <p>d) Forventes det, at leverandøren lukker for brugen af konti når beløbsgrænser nås?</p>
--	--	--

	Svar på spørgsmål nr. 13	<p>Det er udelukkende Ordregivers ansvar at følge forbruget på nærværende Rammeaftale på delaftaleniveau, samt rette henvendelse til Leverandøren på den pågældende delaftale, hvis Ordregiver ønsker at udnytte optionerne om udvidelse af den økonomiske ramme.</p> <p>Såfremt den økonomiske ramme overskrides, kan den pågældende delaftale ophøre på det tidspunkt. Ordregiver vil underrette Leverandøren herom.</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 14	<p>Rammeaftale, 8.1 Pris, s. 10</p> <p>Her står følgende:</p> <p>”Priserne dækker alle Leverandørens udgifter og omkostninger forbundet med opfyldelse af Rammeaftalen, herunder udgifter og omkostninger til forsikringer, administration, uddannelse mv.”</p> <p>Der er intet i udbuddet om opkrævning af bro- eller færgeafgifter.</p> <p>Skal dette forstås sådan, at der ikke kan opkræves for evt. bro- eller færgeafgifter?</p>
	Svar på spørgsmål nr.	Der henvises til svaret på spørgsmål 6.
16-10-2020	Spørgsmål nr. 15	<p>Udbudsbekendtgørelse, III.1.2 Økonomisk og finansiel kapacitet, s. 7</p> <p>Mindstekrav kræves endvidere en samlet årlig omsætning i det seneste disponible regnskabsår, der mindst udgør:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Delaftale 1: 18,5 mio. DKK</li> <li>- Delaftale 2: 1,7 mio. DKK</li> <li>- Delaftale 3: 2 mio. DKK</li> <li>- Delaftale 4: 2, 85 mio. DKK</li> </ul>

		<p>- Delaftale 5: 1,7 mio. DKK</p> <p>- Delaftale 6: 170 000 DKK.</p> <p>Skal den årlige omsætning i byders selskab minimum være beløbet som fremgår på den enkelte delaftale så f.eks.</p> <p>Tilbud på delaftale 1 = omsætning på 18,5 mio. kr.</p> <p>Tilbud på delaftale 1 + 3 = omsætning på 20,5 mio. kr.?</p> <p>a) Hvilken type omsætning er der tale om?</p> <p>b) Er det den omsætning der er i vognene som udfører kørsel for tilbudsgiver?</p> <p>c) Er det omsætningen som kommer ind i selskabet via kontrakter med vognmænd og på anden måde?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 15	<p>Der sker ikke en kumulation af kravet til omsætning, hvis samme Tilbudsgiver afgiver tilbud på flere delaftaler. Hvis Tilbudsgiver lever op til kravet for at afgive tilbud på delaftale 1 med det højeste krav, lever Tilbudsgiver dermed op til kravet for at afgive tilbud på samtlige delaftaler.</p> <p>Det er tilbudsgiverens egen omsætning, der skal opfylde minimumskravet til finansiel og økonomisk kapacitet.</p> <p>Hvis tilbudsgiverens egen omsætning ikke selv opfylder minimumskravet, kan tilbudsgiveren enten basere sig på andre enheder som fx vognmænd eller deltage i et konsortium, hvor konsortiedeltagerne i fællesskab opfylder minimumskravet. Se udbudsbetingelsernes punkterne 4.4, 4.5 og 4.6 herom.</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 16	<p>Kravspecifikation, Start af taxameter, s. 3</p> <p>Her i står</p> <p>”For Gade-ture kan Leverandøren starte taxameteret, når Kunden straks efter indstigning i taxien har oplyst, at kørslen er for staten, og hvis Kunden ikke oplyser dette straks</p>

		<p>efter indstigning i taxien, når Kunden er steget ind i taxien.”</p> <p>Samtidig står der til sidste</p> <p>”Kravene i nærværende punkt gælder ikke for Gade-ture.”</p> <p>Kan udbyder uddybe hvad som er gældende?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 16	<p>Der foretages en præcisering i Bilag 1, punkt 2.4. Følgende slettes:</p> <p>”Kravene i nærværende punkt gælder ikke for Gade-ture.”</p> <p>Se tillige besvarelse af spørgsmål 17 om yderligere præcisering vedrørende Gade-ture (brug af taxibon eller taxikort).</p> <p><b>BEMÆRK, AT DET OPDATEREDE BILAG 1 (VERSION 2) FINDES PÅ UDBUDSSIDEN TIL BRUG FOR TILBUDSAFGIVELSE.</b></p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 17	<p>Kravspecifikation, 2. ydelsen s. 1 og 2.4 Start af taxameter s. 3</p> <p>”Gade-ture er kun omfattet af priserne i Bilag 4, såfremt Kunden straks efter indstigning i taxien oplyser, at kørslen er for staten.”</p> <p>” For Gade-ture kan Leverandøren starte taxameteret, når Kunden straks efter indstigning i taxien har oplyst, at kørslen er for staten, og hvis Kunden ikke oplyser dette straks efter indstigning i taxien, når Kunden er steget ind i taxien.”</p> <p>a) Er ordregiver opmærksom på, at for at ændre taksten på en gadetur, er det ikke nok at der oplyses, at der køres for staten, men passageren skal også inden turen starter have kørt en taxibon eller taxikort igennem taxameteret for at få jeres rabattakst?</p> <p>b) Er ordregiver opmærksom på, at denne rabat kun kan gives på ture udført af leverandør og ikke hvis der benyttes andre selskaber?</p>

<p>Svar på spørgsmål nr. 17</p>		<p>Der foretages en præciseringer i bilag 1, pkt. 2, pkt. 2.4 og pkt. 2.9.</p> <p>Følgende præciseres i bilag 1, pkt. 2:</p> <p>”Gade-ture er kun omfattet af priserne i Bilag 4, såfremt Kunden <b><u>er i besiddelse af taxibon eller taxikontokort, og</u></b> straks efter indstigning i taxien oplyser, at kørslen er for staten.”</p> <p>Følgende præciseres i bilag 1, pkt. 2.4:</p> <p>”For Gade-ture kan Leverandøren starte taxameteret, når Kunden <b><u>er i besiddelse af taxibon eller taxikontokort, og</u></b> straks efter indstigning i taxien har oplyst, at kørslen er for staten. Hvis Kunden ikke oplyser dette straks efter indstigning i taxien, <b>kan Leverandøren starte taxameteret</b>, når Kunden er steget ind i taxien.</p> <p>Følgende tilføjes i bilag 1, pkt. 2.9:</p> <p><b><u>”Bemærk, at der gælder særlige vilkår for Gade-ture, jf. pkt. 2”</u></b></p> <p>Følgende tilføjes i Rammeaftalens pkt. 8.1:</p> <p>”Priserne for de ydelser, der er omfattet af Rammeaftalen, fremgår af Bilag 4. Priserne gælder kun ved Gade-ture, når Kunden <b><u>er i besiddelse af enten taxibon eller taxikontokort, og</u></b> straks efter indstigning i taxien oplyser, at kørslen er for staten.</p> <p><b>Priserne gælder endvidere kun kørsel i Leverandørens vogne og således ikke kørsel hos andre taxiselskaber, hvor der fx benyttes taxibon fra Leverandøren, jf. clearingsamarbejdet i taxibranchen.”</b></p> <p>BEMÆRK, AT DEN OPDATEREDE RAMMEAFTALE (VERSION 2) OG BILAG 1 (VERSION 2) FINDES PÅ UDBUDSSIDEN.</p> <p>Ændringer er markeret med rødt i hhv. Rammeaftalen (VERSION 2) og Bilag 1 (VERSION 2).</p>
---------------------------------	--	--

16-10-2020	Spørgsmål nr. 18	<p>Rammeaftale pkt. 11.2</p> <p>”Leverandøren skal, ved Økonomistyrelsen anmodning om adgang til den underliggende data som er grundlag for oversigten, vederlagsfrit give Økonomistyrelsen adgang hertil.”</p> <p>Hvilken form for adgang tænkes der på her?</p> <p>En direkte IT-adgang til vores systemer, vil åbne for mere end bare kørslerne for ministerierne og vise alle kunders data og dermed overtræde GDPR lovgivningen. Ved fx et uanmeldt kontrolbesøg, kan der slås specifikke ture op og vise hvilken vogn, der har udført turen for ministerierne. Herudover kan vi levere statistikker over alle ture, hvor vogn numre fremgår, der kan derudover tilknyttes registrerings nr., biltype m.m.</p>
	Svar på spørgsmål nr. 18	<p>Der menes udelukkende adgang til datagrundlaget for oversigten.</p> <p>Økonomistyrelsen forventer, at oversigten baseres på fakturadata.</p> <p>Der efterspørges med andre ord ikke en direkte adgang til Leverandørens it-system, men kun levering af udtræk af relevante fakturadata.</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 19	<p>Rammeaftale pkt. 11.2</p> <p>” Gadeture skal medregnes ved opgørelsen over ture, såfremt Kunden inden turens afslutning oplyser, at kørslen er for staten.”</p> <p>Tæller gadeture også med i opgørelsen af % nul-emissionskørsler, når det her er kunden selv, der vælger om de stiger ind i en el-bil eller diesel?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 19	<p>Gade-ture tæller ikke med i opgørelsen af Nul-emissionskørsel jf. tillige besvarelse af spørgsmål 24 om storvognsture.</p>

		<p><b>BEMÆRK, AT RAMMEAFTALENS PUNKT 11.2 ER ÆNDRET.</b></p> <p>Ændringer er markeret med rødt i Rammeaftalen (VERSION 2).</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 20	<p>Rammeaftale pkt. 1</p> <p>”Ved Underleverandører forstås de virksomheder, som bistår Leverandøren ved den faktiske udførelse af Ydelserne under Rammeaftalen, og som er anført i Bilag 15.”</p> <p>a) er Bilag 15 tilgængeligt?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 20	<p>I Rammeaftalen ændres ”Bilag 15” til ”Bilag 12”, og Bilag 12 tilføjes listen over bilag i Rammeaftalen.</p> <p>Bilag 12 vil først blive udfærdiget i forbindelse med underskrift af delaftalerne, jf. udbudslovens § 177, stk. 2, sidste punktum.</p> <p><b>BEMÆRK, AT RAMMEAFTALENS PUNKT 2 ER ÆNDRET.</b></p> <p>Ændringer er markeret med rødt i Rammeaftalen (VERSION 2).</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 21	<p>Bilag 6 fakturering pkt. 3</p> <p>” Hver prissat ydelse skal faktureres på én fakturalinje samt identificeres med Økonomistyrrelsens ydelsesnummer. Leverandøren kan ikke foretage samlefakturering eller opdele på delpriser i forhold til de enheder og priser, som er fastlagt i Rammeaftalen og Bilag 4A.”</p> <p>a) Én taxitur faktureres normalvis på 1 linje, med en samlet total pris for starttakst, varighed og km; menes der med dette, at linjen skal splittes op i 3 linjer, 1 for hver type udgift, for hver tur der er foretaget?</p>

		<p>c) Er dette ydelsesnummeret i Bilag 4 der menes her? Er ordregiver opmærksom på, at det kan være fordyrende for tilbuddet, hvis hele faktureringsystemet hos tilbudsgivere skal ændres?</p> <p>b) Kan ordregiver acceptere en angivelse på linjeniveau, af start og sluttid, km, totalpris og så evt. takst? Hvor takst kunne være f.eks. '501' der så dækkede over starttakst, kilometertakst og tidstakst, der var angivet for hverdagskørsel kl.06-18; og takst '502' kunne være tilsvarende bare for nat/weekend?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 21	<p>Følgende præciseres i Bilag 6, pkt. 3:</p> <p>”Hver kørsel skal faktureres på én fakturalinje med start- og sluttid, antal kilometer, totalpris samt identificeres med en takst, der dækker over henholdsvis dagstakst (OES 1-3) og nat- og weekendtakst (OES 3-6).”</p> <p>BEMÆRK, AT DET OPDATEREDE BILAG 6 (VERSION 2) FINDES PÅ UDBUDSSIDEN.</p> <p>Ændringer er markeret med rødt i Bilag 6 (VERSION 2).</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 22	<p>Bilag 6 fakturering pkt. 3</p> <p>” Økonomistyrelsen kan i Rammeaftalens løbetid vælge at udforme mere specificerede beskrivelser af, hvilke oplysninger der skal indgå i en fyldestgørende faktura – og således hvilke felter der skal udfyldes. Leverandøren vil være forpligtet til at følge denne eller disse vejledninger i forbindelse med fakturering under Rammeaftalen”</p> <p>Vil det ikke være rimeligt, at hvis ordregiver ændrer på kravene til data, til noget som leverandøren ikke er bekendt med på udbudstidspunktet; at Leverandøren vil blive varslet i rimelig tid og hvis Leverandøren kan dokumentere, at ændringen medfører væsentlige merudgifter for denne, at der vil blive ydet kompensation derfor?</p>

	Svar på spørgsmål nr. 22	<p>Følgende tilføjes i Bilag 6, pkt. 3:</p> <p>”Såfremt Økonomistyrelsen stiller yderligere krav til fakturering, vil dette ske med en af Økonomistyrelsen skriftligt varslet rimelig frist.”</p> <p>BEMÆRK, AT DET OPDATEREDE BILAG 6 (VERSION 2) FINDES PÅ UDBUDSSIDEN.</p> <p>Ændringer er markeret med rødt i Bilag 6 (VERSION 2).</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 23	<p>Rammeaftale pkt. 21.4.1.1</p> <p>”Bod for rapportering og dokumentation Ved forsinkelse med rapportering, jf. punkt 13.2,”</p> <p>Der findes ikke noget punkt 13.2, så hvilken rapportering henviser denne bodsbestemmelse til?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 23	<p>Der foretages en præcisering i Rammeaftalen pkt. 21.4.1:</p> <p>Følgende præciseres:</p> <p>”Ved forsinkelse med rapportering, <b>jf. punkt 11.2</b>, eller dokumentation, jf. punkt 4.7, i mere end 10 Arbejdsdage ifalder Leverandøren en dagbod på 500 DKK pr. Arbejdsdag, som forsinkelsen varer.”</p> <p>BEMÆRK, AT DEN OPDATEREDE RAMMEAFTALE (VERSION 2) FINDES PÅ UDBUDSSIDEN.</p> <p>Ændringer er markeret med rødt i Rammeaftalen (VERSION 2).</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 24	<p>Rammeaftale pkt. 8.1</p> <p>” Priserne gælder også, hvis Leverdøren anvender en stor vogn (5-8 passagerer) til kørslen. Der gælder således ikke er særlig pris for store vogne.”</p>

		Eftersom at der ikke findes el-biler til 8 passagerer på markedet, der kan godkendes til taxikørsel, er det vel ikke rimeligt, at storvognsture bliver talt med i bonusopgørelsen af nul-emissionskørsler, når det er kunden der vælger muligheden for 2 små grønne biler fra?
	Svar på spørgsmål nr. 24	<p>Økonomistyrelsen er enig i, at storvognsture ikke skal tælle med i opgørelsen af Nul-emissionskørsel.</p> <p>Følgende præciseres i Rammeaftalens punkt 11.2:</p> <p>” Leverandøren skal ydermere årligt samtidig med levering af salgsrapporterne for 4. kvartal levere en oversigt over andelen af Nul-emissionskørsel, der er opdelt mellem kørsler i hybrid- og elbiler i forhold til alle ture, <b>med undtagelse af Gade-ture og storvognsture</b>, udført i henhold til Rammeaftalen det pågældende kalenderår: Oversigten skal indeholde en beregning af den samlede vægtede andel i overensstemmelse med vægtningen i Bilag 3.”</p> <p>BEMÆRK, AT DEN OPDATEREDE RAMMEAFTALE (VERSION 2) FINDES PÅ UDBUDSSIDEN.</p> <p>Ændringer er markeret med rødt i Rammeaftalen (VERSION 2).</p>
16-10-2020	Spørgsmål nr. 25	<p>TED III.1.2) Økonomisk og finansiel kapacitet "Som dokumentation for, at de ovennævnte mindstekrav til soliditetsgrad og omsætning er opfyldt, skal den pågældende tilbudsgiver inden for en nærmere angivet frist, dog ikke under 18 kalenderdage fra modtagelsen af forespørgslen fremlægge en erklæring om, at de i ESPD anførte oplysninger i del IV, afsnit B: Økonomisk og finansiel formåen – samlet årsomsætning og finansielle nøgletal er korrekte."</p> <p>Hvilken soliditetsgrad kræver ordregiver, denne er ikke angivet i pkt. III 1.2?</p>

	Svar på spørgsmål nr. 25	Ordregiver stiller ikke krav til soliditetsgrad, men udelukkende omsætning. Angivelsen af soliditetskrav i udbudsbekendtgørelsen er en fejl.
22-10-2020	Spørgsmål nr. 26	<p>Svar 20 – A222</p> <p>I dette svar oplyser udbyder, at hvis taksameteret har været tændt mens en cykel spændes fast, skal taksameteret nulstilles inden kørsel.</p> <p>Ligeledes fastholdes det at der ikke må opkræves særligt gebyr for, at medtage f.eks. en cykel.</p> <p>Taxien er optaget af en kunde tilhørende udbyder også i den tid det tager, at spænde en cykel fast på vognen. Her vil der være tale om betaling af tidsforbrug.</p> <p>Skal det forstås på den måde, at udbyder ikke ønsker og betale for den tid som medgår ved fastspænding af cyklen?</p> <p>Ville det ikke være rimeligt, at medarbejderne har oplysningspligt i disse tilfælde i forhold til brugen af aftalen?</p> <p>Kan det accepteres at der opkrævet alm. taxameterpris for tidsforbrug i perioden hvor cyklen spændes fast, hvis taxameterprisen, ændres ved indstigning?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 26	<p>Der foretages en præcisering i bilag 1, pkt. 2, pkt. 2.4 og pkt. 2.9.</p> <p>Følgende præciseres i bilag 1, pkt. 2:</p> <p>”Gade-ture er kun omfattet af priserne i Bilag 4, såfremt <u>Kunden er i besiddelse af taxibon eller taxikontokort, og straks efter indstigning i taxien oplyser, at kørslen er for staten. Ønsker Kunden at medbringe en cykel, skal Kunden dog allerede ved anmodningen herom oplyse, at kørslen er for staten.</u>”</p> <p>Følgende præciseres i bilag 1, pkt. 2.4:</p>

		<p>”For Gade-ture kan Leverandøren starte taxameteret, når Kunden <u>er i besiddelse af taxibon eller taxikontokort</u>, og straks efter indstigning i taxien har oplyst, at kørslen er for staten. Hvis Kunden ikke oplyser dette straks efter indstigning i taxien, kan Leverandøren starte taxameteret, når Kunden er steget ind i taxien. <b>Ønsker Kunden at medbringe en cykel, skal Kunden dog oplyse, at kørslen er for staten, allerede ved anmodning om at medbringe en cykel. Hvis Kunden ikke oplyser dette allerede ved anmodningen om at medbringe en cykel, kan Leverandøren starte taxameteret, når Kunden anmoder om at medbringe en cykel.</b></p>
22-10-2020	Spørgsmål nr. 27	<p>Svar 20 – A225</p> <p>I svaret fra udbyder oplyses det at:</p> <p>”For så vidt angår Gade-ture vil Leverandøren først kunne igangsætte taxameteret med de korrekte takster, når Kunden har oplyst, at Kunden er fra staten og er i besiddelse af taxibon eller taxikontokort, jf. tillige besvarelse af spørgsmål 17.”</p> <p>Dette er en stramning af det som står i kravspecifikationen</p> <p>” Gade-ture er kun omfattet af priserne i Bilag 4, såfremt Kunden straks efter indstigning i taxien oplyser, at kørslen er for staten.”</p> <p>Hvor tænker udbyder svaret 20 – A225 udført, hvor taksameteret ikke må tændes før kunden har oplyst, at man køre på statsaftalen?</p> <p>Hvad med ture hvor kunden ikke oplyser noget før til sidst eller det opdages, når chaufføren modtager betalingskortet?</p>
	Svar på spørgsmål nr. 27	<p>I tilfælde af, at chaufføren ved Gade-ture ikke er bekendt med, at Kunden er fra staten og er i besiddelse af enten taxibon eller taxikontokort, før efter turens start, er Leverandøren berettiget til fakturere Leverandørens listepreiser.</p>

		Se endvidere besvarelsen af spørgsmål 17.
22-10-2020	Spørgsmål nr. 28	<p>Svar 20 – A227</p> <p>Der er i spørgsmålet spurgt om hvor mange kørsler der er på hver delaftale. Spørgsmålet er stillet da det man som byder skal svare på i bilag 3 er en procentsats i forhold til antal af kørsler.</p> <p>Svaret der er givet siger, at byder skal se på den samle kørsel som er opgiver i kr. Disse to forskellige størrelser er ikke sammenlignelige. Spørgsmålet er derfor ikke besvaret.</p> <p>Hvor lang er en gennemsnitstur på de enkelte delaftaler?</p> <p>Hvis udbyder ikke kan give et forventet antal ture i forhold til hvilket der skal angives en procent eller en gennemsnitlig længde på en tur på de forskellige delaftaler, så der den vej rundt kunne findes et ca. tal for antal ture, ønskes svar på følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bryder det ikke med gennemsigtigheds- og lighedsprincippet i forhold til udbudslovet, at den nuværende leverandør har disse informationer?</li> <li>• Vil udbyder overhovedet sikre sig, at en evt. byder kan leve op til de tilbudte procenter i forhold til den flåde af vogne som byder har?</li> <li>• Hvis ja til foregående spørgsmål, hvordan?</li> <li>• Hvordan laves en rimelig sammenligning af de tilbudte procenter, da tilbuddet fra den enkelte byder må være fastsat ud fra denne enkelte byders tro om antal ture og dermed hvor mange Nul-emissionsture der skal leveres?</li> </ul>
	Svar på spørgsmål nr. 28	<p>Økonomistyrelsen er ikke besiddelse af oplysninger om det antal ture, som er udført for den kombinerede historiske årlige omsætning, og det forventede antal ture i fremtiden.</p> <p>Baseret på slagsrapportering for den eksisterende statslige taxaftale har Økonomistyrelsen udarbejdet en oversigt over</p>



kørte ture, herunder antallet, for hver delaftale. Oversigten uploades som et bilag til udbudsbetingelserne.

Det bemærkes, at oversigten gennemsnitligt repræsenterer ca. 50 % af den angivne årlige omsætning. Økonomistyrelsen har ikke adgang til tilsvarende oplysninger for den resterende andel på ca. 50 %, og tilbudsgiverne henvises til selv at danne sig et indtryk af det antal ture, der kan forventes på grundlag af den samlede forventede årlige omsætning for den enkelte delaftale.

Hertil kommer, at tilbudsgiverne for hver delaftale har modtaget oplysninger om dels den forventede årlige omsætning, dels karakteristika for en gennemsnitstur i Bilag 4. Tilbudsgiverne har dermed modtaget oplysninger, der i kombination med et markedskendskab muliggør dels en værdiansættelse af en gennemsnitlig tur, dels et estimat af det årlige antal af gennemsnitsture for hver delaftale. Den eksisterende leverandør har ikke kendskab til antallet af ture udført for den andel af den årlige omsætning, der udgøres af det historiske forbrug hos de statslige institutioner, der ikke er kunder på den statslige taxaftale, og dermed heller ikke det antal ture, der er udført for den historiske årlige omsætning for hver delaftale.

På denne baggrund er det Økonomistyrelsens opfattelse, at oplysningerne i udbudsmaterialet, herunder bilaget med oversigten over kørte ture under den eksisterende statslige taxaftale, er tilstrækkeligt gennemsigtigt til at sikre, at rimeligt oplyste og normalt påpasselige tilbudsgivere vil forstå grundlaget for tilbudsafgivelse på samme måde.

Endvidere er det Økonomistyrelsens opfattelse, at det ikke begrænser konkurrencen og dermed ikke udgør en utilbørlig konkurrencefordel den eksisterende leverandør, at denne har et kendskab til den eksisterende statslige taxaftale, da den har et mindre omfang end den nu udbudte statslige taxaftale.

Økonomistyrelsen henviser i øvrigt til besvarelsen af spørgsmålene 8, 9 og 10.

22-10-2020	Spørgsmål nr. 29	<p>Svar 20 – A228</p> <p>I svaret på dette spørgsmål har man igen henvist til at sammenligne to forskellige størrelser, nemlig pris og antal ture. Dette kan igen ikke lade sig gøre.</p> <p>Udbyder har ikke kunne oplyse egne forventninger til udviklingen i antal tur i de fire år. Der er her heller ikke svaret på spørgsmålet, ligesom i spørgsmål 20 – A227.</p> <p>Der er med andre ord intet udgangspunkt for antallet af ture som der skal opgives procenter i forhold til i bilag 3.</p> <p>På denne baggrund vil byder gerne vide.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvordan tænker udbyder at byder skal danne sig et indtryk af hvor høj en procentsats Nul emissionskørsel man vil garantere de enkelte år, når der ikke kendes et fælles udgangspunkt for antal ture og udbyder ikke kan svare på udviklingen i antal ture på hver delaftale?</li> <li>• Vil en direkte sammenligning af procentsatser mellem byderne, være rimelig når der intet kendes til hvor mange ture de enkelte procentsatser dækker over?</li> <li>• Mener udbyder, at dette er en udbudsproces som understøtter gennemsigtigheds- og lighedsprincipperne i udbudsloven?</li> </ul>
	Svar på spørgsmål nr. 29	Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. 8, 9, 10 og 28.
22-10-2020	Spørgsmål nr. 30	<p>Svar 20 – A230</p> <p>I dette svar henviser udbyder til en model for dokumenterer andelen af kørsel med benzin/diesel for den enkelte plugin-hybridbil i et kalenderår på grundlag af 1) samlede kilometertal 2) det samlede mængde brændstof, der er påfyldt og 3) oplysning om det gennemsnitlige brændstofforbrug pr. kilometer.</p> <p>Er udbyder bekendt med at det ikke er kørselskontorerne som ejer bilerne og derfor intet har, at gøre med hvornår og hvor meget brændstof der fyldes på de enkelte vogne?</p>

		<p>Er udbyder bekendt med, at hvis dette skal gennemføres vil det betyde en væsentlig fordyrelse af de tilbudte priser, da bilag for brændstof vil skulle indhente for alle pluginhybrid vogne?</p> <p>Betyder det samlede kilometertal alle ture vognen har kørt også selv om det ikke er på denne aftale?</p>
	<p>Svar på spørgsmål nr. 30</p>	<p>Økonomistyrelsen forventer, at kørselskontorerne kan indhente relevante oplysninger fra vognmændene, herunder om brændstofforbruget for plugin hybridbiler.</p> <p>Tilbudsgiverne kan i deres tilbudspris indregne omkostninger forbundet med den tilbudte andel af kørsel med nulemission. Et hensyn til en konkurrencedygtig pris kan således tillægges betydning ved fastsættelsen af den tilbudte andel af nulemissionskørsel, herunder plugin hybridbilers andel heraf.</p> <p>Det anses for en egenskab ved en plugin hybridbil, at den 50 % af tiden kører med nulemission. Egenskaben er en faktor, der indgår i udførelsen af den enkelte tur, også selvom egenskab ikke er en materiel del af den enkelte tur.</p> <p>For at ture med plugin hybridbiler kan medregnes i opgørelsen af ture med nulemissionskørsel, er det en betingelse, at den enkelte plugin hybridbil, der har kørt ture for Kunden, har denne egenskab.</p> <p>Det ikke en teknisk specifikation eller en betingelse for delaftalers udførelse, at</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• leverandøren skal benytte bestemte biltyper, herunder plugin hybridbiler, hverken til opfyldelse af delaftaler, eller</li> <li>• andelen af ture med nulemissionskørsler, herunder plugin hybridbilers andel heraf, skal være over nul.</li> </ul>