



## - anbefalinger til udbud af klimavenlig bustrafik

Opdateret d. 08. august 2022

Den kollektive bustrafik yder et stort bidrag til, at Danmark får reduceret CO<sub>2</sub>-udslippet og bekæmpet klimaforandringerne og det skal fortsætte. Dels ved forsæt og fremadrettet at tilbyde en effektivt og attraktivt transporttilbud til landets borgere der vælges af flere danskere og dels ved at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra busdriften.

***I juni 2020 udgav DPT Anbefalinger til udbud af klimavenlig bustrafik med branchens bud på, hvordan omstillingen til mere klimavenlig bustrafik bedst gennemføres. Nærværende notat udgør opdatering af branchens anbefalinger på baggrund af den udvikling af teknologier, omkostninger, udbudspraksis og rammevilkår, der har fundet sted de seneste 24 måneder.***

Anbefalingerne er tænkt som et inspirationskatalog og grundlag for yderligere diskussioner og drøftelser i den kommende tid i takt med, at den kollektive bustrafik omstilles til mere miljø- og klimavenlige former.

København, den 8. august 2022



## Indhold

1 Indledning.....	4
1.1 Baggrund .....	4
1.2 Risici ved omstillingen .....	4
1.3 Udviklingen fra 2019 til 2024 (Nyt afsnit) .....	5
1.4 Disposition for notatet .....	6
2 Statslige mål, krav og rammebetingelser .....	7
2.1 EU's direktiv om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport .....	7
2.2 Nationale krav til emissioner og rammevilkårene herfor .....	8
2.3 Det mener Danske PersonTransport.....	8
3 Kommuners og regioners politiske mål og virkemidler .....	10
4 Marked, teknologier og risiko .....	10
4.1 Marked .....	10
4.2 Teknologier.....	11
4.3 ...med en tiltagende kraftig betoning af potentiale og strategiske fordele ved batterielektrisk busdrift.....	12
4.3 Risiko .....	13
5 Det mener DPT: Udbudsstrategiske og udbudsretlige virkemidler .....	16
5.1 Udbudsstrategiske overvejelser .....	16
5.1.1 Timingen ift. andre udbud af buskørsel i Danmark.....	16
5.1.2 Indfasning af nye drivmidler og/eller teknologier i eksisterende kontrakter.....	16
5.1.3 Muligheden for udbud af kortvarige kontrakter .....	17
5.1.4 Forberedelser og tidsfrister.....	17
5.2 Kravspecifikationerne: Materiel, drift, kvalitet miljø- og klimapræstation .....	18
5.2.1 Krav til præstationer i forhold til klima og miljø .....	18
5.2.2 Servicegrad og andre driftskrav .....	18
5.2.3 Timing – indfasning af nye busser i løbet af kontrakten.....	18
5.2.4 Bussernes størrelse og indretning.....	19
5.3 Tildeling af ordrer og indgåelse af kontrakt (herunder brug sideordnede tilbud + optioner) .....	20

5.3.1 Før: Kravspecifikationen.....	20
5.3.2 Under: Bedste forhold mellem pris og kvalitet.....	20
5.3.3 Efter: Brug af optioner .....	20
5.4 Kontraktlængder .....	21
Bilag 1: EU's direktiv om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (clean vehicle directive) .....	22
Bilag 2: Udbuds- og tildelingsmodeller til håndtering af valget af teknologi/drivmiddel.....	26

## 1 Indledning

### 1.1 Baggrund

- Den kollektive bustrafik har længe gået foran for at fremme miljø- og klim hensyn i den daglige drift. Denne udvikling har været drevet af ønsket og prioriteringen hos kommuner, regioner og trafikselskaber og gjort muligt af den løbende teknologiske udvikling og et effektivt, udbudt marked for kollektiv bustrafik med deltagelse af et stort antal vognmænd og busselskaber.
- Hensigten er at identificere de største udfordringer for en klimavenlig omstilling af den kollektive bustrafik og komme med løsningsforslag hertil. Hovedfokus er på principper for de udbudsvilkår og kontrakter, der ligger til grund for den kollektive bustrafik.

### 1.2 Risici ved omstillingen

Dansk PersonTransport peger på følgende risici ved omstillingen:

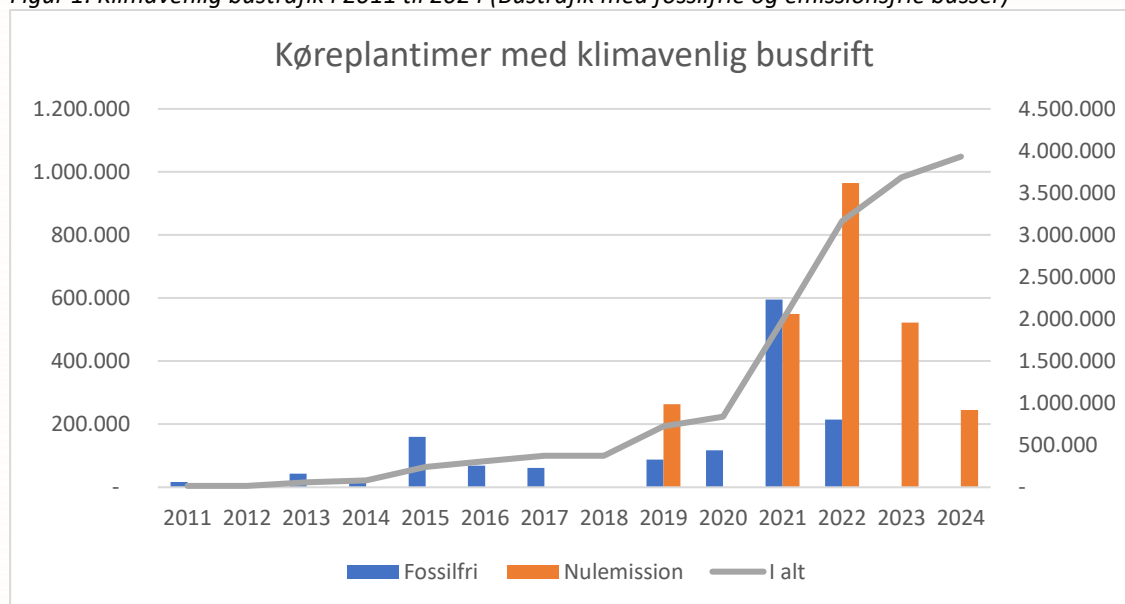
- 1) Staten formulerer generelt gældende krav til den kollektive bustrafik, uden at dette understøttes med de rette ramme rammer i forhold til:
  - Afgiftsforhold for de miljø- og klimavenlige drivmidler og teknologier.
  - Fysisk infrastruktur til busser og energi, der sikrer den bedst mulige drift og fremkommelighed.
  - Et fælles ansvar for finansieringen af de investeringer, omstillingen nødvendiggør.
- 2) Ressourcspild hvis omstillingen fører til, at eksisterende ressourcer ikke anvendes fuldt ud i overgangsperioden.
- 3) Manglende sammenhæng hvis omstillingen af bustrafikken ikke understøttes af en ambition om, at vi skal transportere os mere bæredygtigt og en kraftig og målrettet indsats for at opnå passagervækst.

### 1.3 Udviklingen fra 2019 til 2024 (Nyt afsnit)

En prognose fra Dansk PersonTransport (DPT) viser, at ved udgangen af 2024 er 50 pct. af busdriften omstillet til fossilfri eller emissionsfri drift. Prognosen er baseret på DPT's udbudsdatabase der omfatter udbud af kollektiv bustrafik fra de danske trafiksselskaber. Cirka 3,9 mio. køreplantimer (47,1 pct.) er allerede planlagt til i 2024 at være med klimavenlige busser ud af i alt 8,3 mio. årlige køreplantimer.

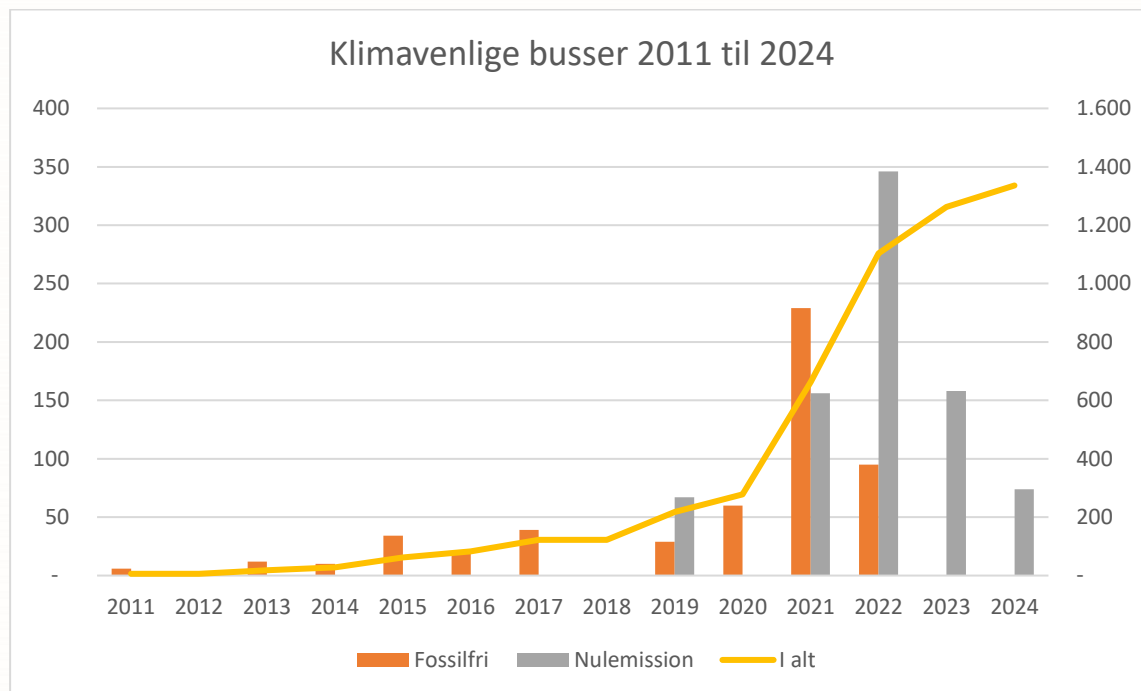
Det er resultatet af en meget kraftig udvikling siden de første elbusser i 2019. Ved udgangen af 2022 er 37,9 pct. af bustrafikken klimavenlig og der er allerede taget beslutning om yderligere grønne busser, så niveauet i 2024 er 47,1 pct. Det giver en chance for, at sektoren rammer de 50 pct. allerede i 2024. Opgørelsen nedenfor er baseret på allerede planlagte og offentliggjorte udbud. Det betyder at i takt med, at flere kommuner og regioner træffer endelig beslutning om fremtidens bustrafik fra 2023 og frem vil antallet af klimavenlige busser stige. Foreløbig er der allerede planlagt yderligere 153 emissionsfrie busser i 2023 (Cirka 600.000 køreplantimer) og endnu 84 (Cirka 290.000 køreplantimer) i 2024.

Figur 1: Klimavenlig bustrafik i 2011 til 2024 (Bustrafik med fossilfrie og emissionsfrie busser)



Kilde: Dansk PersonTransports udbudsdatabase. Baseret på offentliggjorte udbud kørsel i Danmarks trafiksselskaber.

Ser man på antallet af busser, der omstilles til klimavenlige drivmidler vil vi i 2024 være oppe på 1.336 klimavenlige driftsbusser (535 fossilfri og 801 emissionsfri), hvilket udgør 41,9 % af det samlede antal driftsbusser på (forventet 3.191 driftsbusser i alt).



#### 1.4 Disposition for notatet

Nedenstående figur 1.3 og tabel 1.1. beskriver notatets disposition.

Figur 1.3: Baggrunden for Danske PersonTransport anbefalinger



Tabel 1.1 Notatets disposition

Afsnit 2	Statslige rammer.	Afgiftsforhold, krav til busserne, medfinansiering, puljer og infrastruktur.
Afsnit 3	Kommunale og regionale mål og prioriteringer + evnen til at investere i disse.	Relevans af trafik- og mobilitetsplaner, klimahandlingsplaner, kommuneplaner, byudvikling, bæredygtighedsmål, vækst- og erhvervspolitik.
Afsnit 4	Marked, konkurrence, risiko, finansiering og teknologi.	Operatørmarkedet, busmarkedet og den teknologiske udvikling
Afsnit 5	Udbudsstrategiske positioner og udbudsretlige og virkemidler.	DPT anbefalinger til kommuner, regioner og trafikselskaber i relation til udbud af kollektiv bustrafik.

## 2 Statslige mål, krav og rammebetingelser

### 2.1 EU's direktiv om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport

Direktiv nr. 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport er ændret med direktiv 2019/1161 af 20. juni 2019 fastsætter måltal for "renere køretøjer" – herunder busser som medlemsstaterne skal forfølge med de nødvendige love og administrative bestemmelser senest den 2. august 2021 (Artikel 2).

De danske trafiksekskaberne er konkret omfattet, når de indgår kontrakter om buskørsel på baggrund af offentligt udbud (Artikel 3, stk. 1 litra b) og det gælder for udbud der offentliggøres efter den 2. august 2021 (Artikel 3, stk. 1, 2. led).

Det kan konstateres, at med den udvikling der har fundet sted de seneste 2-3 år, sker der for så vidt angår kravene til busser M3 en dansk overopfyldelse af direktivets krav.

## 2.2 Nationale krav til emissioner og rammevilkårene herfor

Den nuværende regering har et mål om at gøre Danmark til en grøn frontløber og gå forrest i kampen mod klimakrisen. Der er formuleret overordnede mål:

- Reduktion af drivhusgasser med 70 pct. til 2030 og
- Danmark som et klimaneutralt samfund i 2050.

Regeringen understøtter bl.a. denne på to områder.

Puljer til fremme af klimavenlig bustrafik, herunder:

- Finansloven 2020. 'Grøn buspulje til regionale busser og øer' vedtaget med henblik på at understøtte og accelerere omstillingen frem mod grønne busser. Der blev afsat 75 mio. kr. til én ansøgningsrunde i 2020, med krav om medfinansiering på minimum 25 %.
- Infrastrukturaftalen Juni 2021. Pulje til grønne busser og grøn flextrafik 250 mio. DKK
- Klimasamarbejdsaftaler mellem stat, kommuner og regioner indgået i perioden juni 2020 til (foreløbig) juni 2022. Aftaler indgået med fem regioner og (foreløbig) 28 kommuner.

## 2.3 Det mener Danske PersonTransport

- Den kollektive bustrafik kan og skal bidrage til, at vi har mindsket persontransportsektorens klimabelastning og får et renere lokalt miljø. Indsatsen skal ske på to områder:
  - 1) Klima- og miljøbelastningen fra den kollektive bustrafik skal reduceres.
  - 2) Den kollektive bustrafik skal bidrage med en større andel af det samlede persontransportarbejde.
- Der bør stilles de nødvendige finansielle midler til investeringer og drift ift. til rådighed for omstillingen, så det undgås at højere billetpriser eller et ringere tilbud af kollektiv trafik til skade for målsætningen om en øget andel af persontransport i den kollektive bustrafik. Dette behov er forstærket af corona-krisens langvarige skadevirkninger på den kollektive trafik. Vi står i et afgørende øjeblik med risiko for stort tab af værdi og fremtidigt



potentiale, hvis ikke kommuner og regioner sikres det nødvendige fundament for at føre bustrafikken videre.

- De fastlagte rammer i EU's direktiv om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport udgør en god ramme om den danske indsats. De bør dog udmøntes i et dansk regelsæt og i en dansk praksis, der tager højde for de vilkår, der er særlige i Danmark i forhold til f.eks. energiforsyningen og kommunernes og regionernes ansvar for organisering og finansiering af den kollektive bustrafik og dermed den samlede prioritering der foregår i disse organisationer.
- Vi skal løfte i flok og nationale mål og krav til den kollektive bustrafiks klima- og miljøpræstationer skal understøttes af medfinansiering og rammevilkår, der understøtter indsatsen.
  - o Et fælles mål om passagervækst i den kollektive trafik på alle niveauer (Nationalt, regionalt og lokalt)
  - o Der bør afsættes midler der understøtter investeringer i busfremkommelighed og investeringer i den energi-infrastruktur, der er en forudsætning for omstillingen af den kollektive bustrafik.
  - o Energiafgifterne skal tilpasses, så de understøtter omstillingen. Konkret bør de nuværende afgiftssatser for el til bustrafik fastholdes.
  - o Den kollektive trafik / bustrafik bør omfattes af en nulmomms-ordning. Dette vil forbedre sektorens evne til at finansiere omstillingen uden, at det går ud over passagererne og det kollektive trafiktilbud, der leveres.
  - o Den kommunale planlægning udgør et meget stærkt værktøj, hvor den kollektive trafik målrettet kan understøttes. Planloven bør revideres med henblik på at udbrede succesfulde principper fra fingerplanen til flere dele af landet, så den fysiske planlægning koordineres bedre med den kollektive trafik.
- Dertil kommer øvrige initiativer, der kan understøtte en forskydning af det samlede persontransportarbejde. Roadpricing og/eller et mere effektivt og målrettet niveau og struktur for afgifter skal være næste skridt.

### 3 Kommuners og regioners politiske mål og virkemidler

Omstillingen af den kollektive bustrafik vil være delvist bestemt af EU-reglerne på området og de national krav og rammevilkår jf. afsnit 2 ovenfor. Derudover – og indenfor disse rammer - er det afgørende, at der er sammenhæng på lokalt og regionalt niveau med:

- 1) Øvrige målsætninger og politikker i kommuner og regioner ift. blandt andet miljø-, klima- bæredygtigheds- og erhvervs politik. Kommunernes arbejde med klimahandlingsplaner indenfor rammer af DK-2020-samarbejdet mellem Kommunernes Landsforening, Concito og Realdania bliver afgørende i den sammenhæng.
- 2) De lokalpolitiske mål og prioriteringer af den kollektive bustrafik (i sammenhæng med andre) kommunale / regionale tiltag i forhold til transport, mobilitet og lokalplanlægning.
- 3) Størrelse og finansieringsevne i forhold drift af den kollektive trafik og øvrige, eventuelle investeringer, der skal understøtte denne.

### 4 Marked, teknologier og risiko

#### 4.1 Marked

Den kollektive bustrafik i Danmark udføres – med få undtagelser – på baggrund af kontrakter indgået mellem trafikselskaberne og operatørerne, efter gennemførelse af EU-udbud omfattet bestemmelserne af *forsyningsvirksomhedsdirektivet* (2014/25/EU).

Denne grundlæggende model har været succesrig for den danske kollektive bustrafik hidtil, og forsyningsvirksomhedsdirektivet rummer også de værktøjer, udbudsprocedurer, krav og hensyn der fremadrettet skal til for at konkurrenceudsættelsen af driften af den kollektive bustrafik kan ske under hensyntagen til målsætninger og udfordringer, der knytter sig til den grønne omstilling af den kollektive bustrafik.

De seneste år er der blevet gennemført mellem 6 og 10 udbud af kollektiv bustrafik om året.

Tabel 4.1: Markedets størrelse (Budget 2022)

	Movia	BAT	Fynbus	Sydtrafik	Midttrafik *	NT	3 øer	Alle
Driftsbusser	1.160,1	30,0	316,0	410,0	827,0	443,5	14,0	3.200,6
Køreplankm (1.000)	102.005,7	2.908,1	18.565,1	26.891,3	69.066,0	32.754,1	722,6	252.912,9
Køreplankm. Pr. bus	87.926,1	96.937,0	58.750,4	65.588,5	883.513,9	73.853,7	153.100,0	1.419.669,6

Køreplantimer (1.000)	4.104,7	78,7	589,4	790,5	1.854,6	908,0	27,1	8.353,0
Gennemsnitshastighed (km/t)	24,9	36,9	31,5	34,0	37,2	36,1	26,7	30,3
Køreplantimer pr. bus	3.538,1	2.624,7	1.865,1	1.928,1	2.242,6	2.047,3	5.655,3	19.901,2
Antal operatører (pr. 11/2019)	14	1	6	7	29	26	3	

Kilde: Trafikstyrelsen: Nøgletal for offentlig buskørsel, ekskl. handicapkørsel, Budget 2022

## 4.2 Teknologier...

Som nævnt ovenfor er der en række forskellige teknologier og drivmidler tilgængelig for den kollektive bustrafik. De rummer alle potentielle muligheder i forhold til omstillingen mod en mere miljø- og klimavenlig kollektiv bustrafik, men er også meget forskellige på vigtige parametre:

1. Klima- og miljøpræstationer i forhold til drivhusgasser og andre emissioner.
2. Omkostningernes samlede størrelse.
3. Omkostningernes fordeling på investeringer og drift.
4. Modenhed af markedet for busteknologien (DK og EU).
5. Modenhed af markedet for drivmidlet og tilgængeligheden hertil på et effektivt marked (DK).
6. Driftsmæssige begrænsninger (Rækkevidde, driftsstabilitet, sikkerhed m.m.)

Figur 4.2: Principskitse: Tilgængelig teknologier, brændstoffer og deres virkning ift. klima og miljø

	Fossilfrihed	Lokale emissioner	Støj
Fossil diesel (alm)	Delvist. Lovpligtigt krav om 5,75 % iblanding af biodiesel	Afhænger bussens euronorm	Alm.
HVO	Reduktion med op til 70 pct.	Afhænger af bussens euronorm.	Alm.
Biogas	Reduktion med op til 100 pct.	Afhænger af bussens euronorm.	Lavere end dieselbus
El (opportunity og depot opladning)	Reduktion med op til 100 pct. (Afhænger af el-miks)	Ingen	Meget lav
Brint	Reduktion med op til 100 pct. (Afhænger af el-miks). Dog transport af drivmiddel.	Ingen	Meget lav

Valget af teknologi til en given kollektiv busdrift vil derfor bl.a. være betinget af:

1. Funktionelt:
  - a. Ønsket/kravet om reduktion af drivhusgasser fra 0 til 100 pct.
  - b. Ønsket/kravet om reduktion af lokale emissioner (Herunder NO<sub>x</sub>, partikler og støj) fra 0 til 100 pct.
2. Økonomisk:
  - a. Antallet af busser i drift i driftsenheden.
  - b. Kørselsomfanget timer pr. bus.
3. Geografiske, fysiske og driftsmæssige betingelser:
  - a. Behovet og mulighederne for at etablere garageanlæg, etablere ladeinfrastruktur og/eller tilslutning til gasnettet.
  - b. Eventuelle, geografiske, drifts- og køreplanmæssige forhold, herunder linjeføring og længde på vognløb m.m.

Det beror på en samlet vurdering af de specifikke, lokale forhold og prioriteringer hvorvidt den ene eller den anden løsning er den mest egnede.

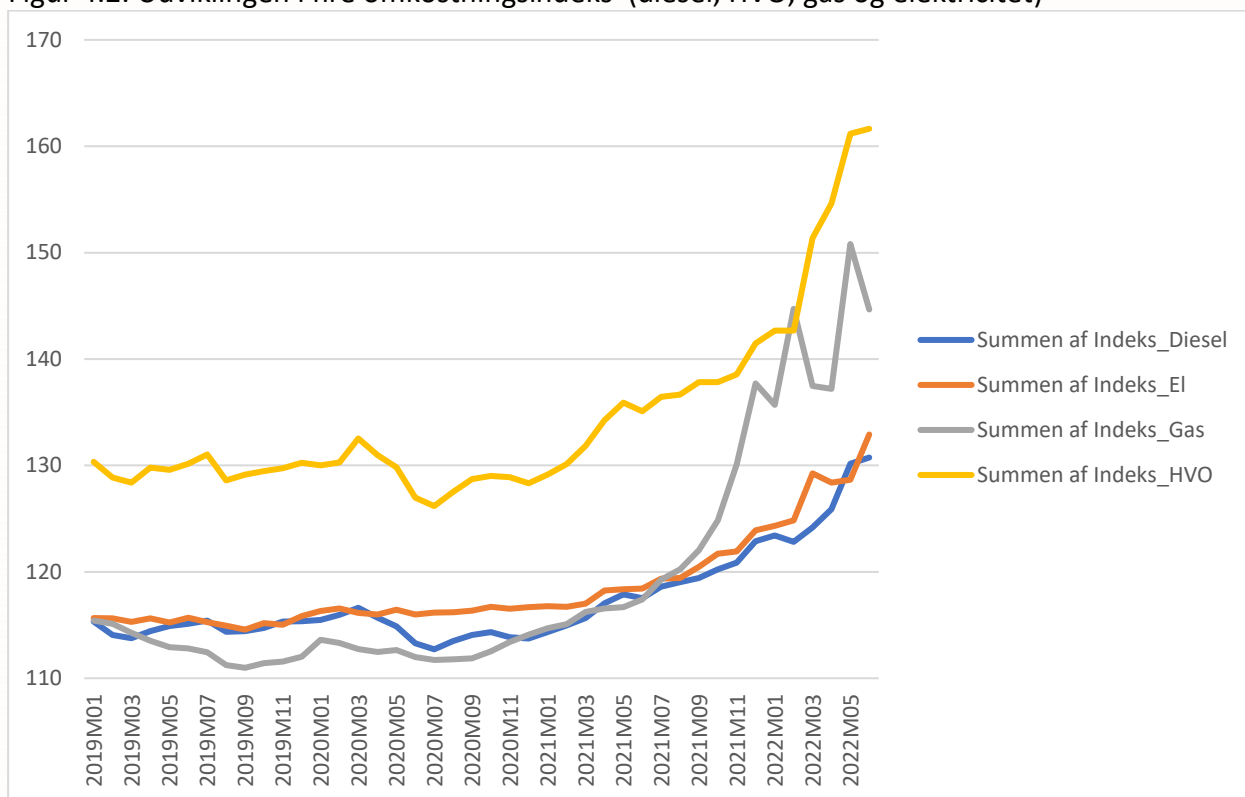
#### 4.3 ...med en tiltagende kraftig betoning af potentiale og strategiske fordele ved batterielektrisk busdrift

Erfaringerne fra de seneste tre års udbud af fossilfri og emissionsfri drifter fører til følgende konklusioner.

- Der er et stort og stigende potentiale for batterielektrisk drift med depotopladning. Denne løsningsmodel er blevet valgt i flere udbud og herunder også i mindre udbudsenheder (med få busser) samt i regional busdrift (f.eks. Midttrafik 60. udbud i region midt og vest samt NT 28.2 i Region Nordjylland)
- Siden efteråret 2021 og forstærket af konflikten i Ukraine er der sket meget kraftige prisstigninger på energi. Det har blandt andet gjort de fossilfrie alternativer i form af HVO og biogas væsentligt mindre konkurrencedygtige. Det kan være af forbigående varighed, men der er samtidig risiko for, at priserne for disse drivmidler stabiliserer sig på et relativt højt leje.

Kommuner, regioner og trafikkselskaber bør derfor være meget opmærksomme på dette potentiale ved fremtidige udbud af kollektiv busstrafik og sikre, at udbudsvilkårene udformes, så dette kan udnyttes.

Figur 4.2: Udviklingen i fire omkostningsindeks (diesel, HVO, gas og elektricitet)



### 4.3 Risiko

Introduktionen af de nye teknologier rykker også på det samlede risikobillede som operatørerne står overfor.

Tabel 2: Driftsmæssige risici

Risiko	Løsning
Krav om servicegrad på 99,9 pct. med dieselbusser.  Kan operatøren holde dette niveau med de mindre modne teknologier?	Kontraktens bestemmelser om servicegrad samt krav til og anvendelse af reservebusser lempes – som minimum i en opstartsperiode.
Nye teknologier ændrer størrelsen og sammensætningen af operatørens samlede omkostninger.	Omkostningsindeksene til p/l-regulering af kontrakterne er blevet tilpasset til de nye teknologier og drivmidler og (men) det skal løbende sikres, at det løbende er retvisende ift. vægtning og udvikling.

	Navnlig vægtning og udviklingen af brændstof-indekset og renteindekset er vigtig.
Større investeringer i nye teknologier (busser og infrastruktur) øger operatørens driftsmæssige gearing og dermed følsomheden for ændringer i omsætning (vogntimer).	Reduceret - eller mere præcist reguleret - adgang til at ændre i antallet af vogntimer i kontraktperioden.
Ved nedskæring i kontraktens busantal er der ikke et velfungerende brugtmarked for busser med alternative drivmidler. Der er forholdsvist få alternative anvendelsesmuligheder for elbusser eller gasbusser, der har en særlig specifikation eller kræver særligt infrastruktur til opladning / opfyldning af gas.	Reduceret - eller mere præcist reguleret - adgang til at ændre i antallet af vogntimer i kontraktperioden.  Ensartede standarder for busser på tværs af danske trafikskaber, der vil øge sandsynligheden for at en given bus vil kunne anvendes i andre kontrakter.

Tabel 3: Finansielle risici

Risikofaktor	Løsning
<p>Investeringen – og dermed kapitalbehovet - i busser med nye teknologier (el, gas eller brint) er større end den tilsvarende for dieselbusser.</p> <p>Dermed øges (formentlig) operatørens gæld og renterisikoen.</p> <p>Usikkerhed hos kreditgivere og leasingselskaber om aktivets fremtidige værdi, hvilket også øger finansieringsomkostningerne.</p>	<p>Lange kontraktløbetider eller bestemmelser om busoverdragelse ved kontraktens udløb.</p> <p>Begrænset eller ingen adgang til at reducere (ændre) i antallet af driftsbusser i kontraktperioden.</p> <p>Regulering af renten i omkostningsindekset. Skal være præcis og retvisende.</p>
I det omfang teknologien kræver etablering af og investering i særlig el-ladeinfrastruktur, tilslutning til gasnettet eller andet, øger det kapitalbehovet hos operatøren.	<p>Lange kontraktløbetider</p> <p>Begrænset eller ingen adgang til at reducere (ændre) i antallet af driftsbusser og køreplantimer i kontraktperioden.</p>

Tabel 4: Strategiske risici, knyttet til den specifikke teknologi \*

Risikofaktor	Løsning
Teknologi # 1 – Teknologivalg følger af kommunal beslutning eller målsætning.	Udbud af bustrafik hvor kommunen har lagt sig fast på en bestemt teknologisk løsning, der (eventuelt) samtidig matcher øvrige lokale målsætninger. F.eks. Skive bybusser

	(gas), bybusserne i Roskilde (el) bybusserne i Herning (Brint).
Teknologi # 2 – Teknologivalg følger af <u>busoperatørens vurdering</u> af den mest fordelagtige teknologi givet den kravspecifikation (tekniske specifikationer) og tildelingsmodel (bedste forhold mellem kvalitet og pris), der er anvendt ved udbuddet.	Funktionsudbud – kravet er at leve op til givne mål om fossilfri og/eller emissionsfri buskørsel.  Operatøren foreslår løsningen.
Teknologi # 3 – Teknologivalg følger af udbyderes afvejning af gevinster og omkostninger <u>på baggrund af de konkrete tilbud.</u>	Sideordnede tilbud. Løsningsforslag og tilbudspriser med flere forskellige teknologier.  Skal anvendes korrekt. Vær opmærksom på, at de sideordnede muligheder skal udformes så de udgør reelle alternativer.
Teknologi # 4 – Regulering kan gøre busser med f.eks. fossilfri teknologier - men ikke nul-emission - enten ulovlige at benytte (f.eks. i byzoner) og / eller meget dyre at benytte ved. f.eks. afgifter på drivmiddel eller andet.	De nuværende kontrakter har en genforhandlingsklausul, hvorefter kontrakten skal genforhandles, hvis ny lovgivning påvirker kontraktens omkostninger i væsentlig grad.

\* Til ethvert valg/fravalg af teknologi knytter sig teknologiske risici. De omtalte teknologier må dog generelt siges at være på et så modent niveau, at operatørerne kan identificere, prisfastsætte og/eller afdække disse.

## 5 Det mener DPT: Udbudsstrategiske og udbudsretlige virkemidler

### 5.1 Udbudsstrategiske overvejelser

#### 5.1.1 Timingen ift. andre udbud af buskørsel i Danmark

- Udnyt mulighederne for at forlænge eksisterende kontrakter om buskørsel og sørg for at bevare gennemsigtigheden ved at fastholde de gældende kontraktvilkår (Se dog afsnit 5.1.3 om indføring af nye drivmidler i eksisterende kontrakter). Fordele herved er:
  - o Man udnytter det eksisterende materiel og undgår et klimaregnskab, der starter i minus ved fremstillingen af en ny bus.
  - o Transitionen sker gradvis, og man opnår en fordel af de teknologifremskridt og erfaringer, der sker løbende.
  - o Man understøtter en sundere konkurrencesituation mellem markedets forskellige aktører.
- Navnlig udbud af elbusser (udbud af nul-emission) kræver opmærksomhed i den forbindelse, da:
  - o De er mere tidskrævende pga. de beregninger og dokumentation i forhold til vognløb, dimensionering af batteri- og ladekapacitet m.m., der skal foretages i den forbindelse.
  - o Produktionskapaciteten af elbusser er begrænset og muligheden for at tage nye ordrer ind er derfor dyrere og mere krævende. I det aktuelle miljø (Juni 2022) med stigende råvarepriser, ændrede forsyningskæder og en stor europæisk efterspørgsel efter nye busser m.m. er dette forhold blevet endnu mere relevant.

#### 5.1.2 Indfasning af nye drivmidler og/eller teknologier i eksisterende kontrakter

- Indenfor de rammer der er givet i kontrakten – og i overensstemmelse med udbudsreglerne – bør det overvejes om busdriften i eksisterende kontrakter kan konverteres til alternative teknologier og/eller drivmidler. Navnlig en anvendelse af HVO og andre former for biodiesel bør overvejes. Dette kan ske i både den ordinære kontraktløbetid og i en eventuel forlængelse.
- Produktion af nye busser udgør i sig selv en stor klimabelastning. Derfor bør undersøge mulighederne for at udnytte de eksisterende busser bedst muligt. Eventuelt med anvendelse af alternative, CO2-neutrale biobrændstoffer og/eller eftermontering af efterbehandlingsystemer (partikelfiltre og katalysatorer), der reducerer bussens lokale emissioner.



- Såfremt kontrakten rummer mulighed for det, kan der aftales udskiftning af busser til anden teknologier og/eller drivmiddel.

### 5.1.3 Muligheden for udbud af kortvarige kontrakter

Kommuner/trafikselskaber kan udbyde buskørsel med dieselbusser med moderate krav til euro-norm og alder i en kortvarig periode. Dette kan også ske ved udbud med sideordnede tilbud. (Første tilbud med emissionsfri bustrafik og lange kontrakter og andet tilbud med dieselbusser og korte kontrakter).

De kortvarige kontrakter begrundes med dels manglende tid til gennemførelse af større udbud af nye busser, ønsket om en samordning af et større samlet udbud af busser samt en forventning om teknologisk og markeds-mæssig modning af teknologierne med faldende priser og/eller bedre præstationer i forhold til miljø- klima og drift til følge.

- Udbud af kortvarige kontrakter busser med disse motiver skal ske med varsomhed og ikke uden en grundig forudgående markedsundersøgelse, da der ikke nødvendigvis er driftsmateriel til rådighed i et omfang og til den pris, der berettiger det ønske / hensyn om lavere omkostninger til busdrift i en kortere overgangsperiode.
- Ved sideordnede tilbud: Sørg for at alternativet udgør et reelt, attraktivt alternativ, så der kommer en reel konkurrence mellem de to muligheder.

### 5.1.4 Forberedelser og tidsfrister

- Udbud af nul-emissionsudbud bør planlægges og gennemføres med ekstra lange frister i alle led af udbudsprocessen og fra ordretildeling til driftsstart. Som udgangspunkt:

Trin	Antal måneder
Markedsdialog, høring og informationsmøde	2
Fra bekendtgørelse til frist for prækvalifikation	1
Fra prækvalifikation til tilbudsfrist	3
Fra tilbudsfrist og forhandlingsrunde til endeligt tilbud (Kun én runde)	1 til 2
Fra endeligt tilbud til tildeling og kontraktindgåelse	1 til 2
Fra kontraktindgåelse til driftsstart	12
<b>I alt</b>	<b>20 til 22</b>

- En forudgående markedsdialog om det samlede udbudsmateriale kan lette den efterfølgende proces ganske betragteligt
- Der skal tages højde for tid til etablering af infrastruktur.
- Vedståelsesfristen skal indgå i mobiliseringsperioden. Hvis kontrakttildeling sker senere en forventet (f.eks. ved klagesager) skal kontraktstart udskydes tilsvarende. Trafikselskaberne skal præcisere, at hvis tidsfristen skrider, skal det være muligt at bruge eksisterende operatør eller anden overgangsordning.

Tidsplanen afhænger generelt af udbuddets størrelse og kompleksitet.

## 5.2 Kravspecifikationerne: Materiel, drift, kvalitet miljø- og klimapræstation

### 5.2.1 Krav til præstationer i forhold til klima og miljø

- Udbudsmaterialet bør formulere krav vedrørende klima- og miljø i form af funktionsdygtighed eller funktionelle krav, herunder hvorvidt der ønskes:
  - o En 100 % fossilfri bustrafik, eller
  - o En bustrafik med en nærmere angivet (reduceret) udledning af CO2 pr. km.
  - o En emissionsfri bustrafik, eller
  - o En bustrafik med emissioner, der lever op til nogle nærmere angivne standarder (f.eks. euronormer) eller definerede grænseværdier.
- ...dette i modsætning til tekniske specifikationer, der f.eks. afgrænser mulighederne for valg af bus til en bestemt teknologi.

### 5.2.2 Servicegrad og andre driftskrav

- Ved udbud af nulemissionsbusser bør forskellige krav til driften tilpasses teknologiens begrænsninger i forhold til energiforsyningen og batterikapaciteten:
  - o Kravet til servicegrad bør tilpasses.
  - o Krav til indeklima og temperaturer bør tilpasses.
  - o Anvendelse af reservebusser bør tillades med friere rammer; f.eks. ikke emissionsfri.
- Det er uforholdsmæssigt kostbart at specificere bussen og batteripakken til det værst tænkelige scenarie, f.eks. at bussernes batterier er dimensioneret til, at to ladestandere er ude af drift og klimanlægget kører på højtryk.

Det skal være muligt f.eks. at køre dieselbusser og/eller erstatningsbusser med dieselbusser.

### 5.2.3 Timing – indfasning af nye busser i løbet af kontrakten

- Det kan være en fordel, at operatøren indenfor rammerne af en eksisterende kontrakt – eventuelt bestående af flere udbudsenheder – indfører nye busteknologier over en årrække.
  - o Mindre økonomisk belastning
  - o Man kan lære af erfaringerne
  - o Udnytte prisfald og teknologiske forbedringer, der kommer i løbet af kontraktperioden (Risikospredning).

### 5.2.4 Bussernes størrelse og indretning

- Udgangspunktet er at busser forudsættes at leve op til internationale og fællesskabsretlige standarder. Krav der afviger herfra bør undgås.
- Foruden en overensstemmelse med de fælles standarder, bør trafikskabet i forbindelse med markedsdialogen afdække om de krav, der stilles kan opfyldes af det aktuelle marked for busser. Navnlig el- og gasbusser produceres og leveres i færre varianter med hensyn til størrelse, passagerkapacitet og indretning, end det historisk har været tilfældet for dieselbusser.
- De danske trafikskaber bør i samarbejde med operatørerne og med inddragelse af busfabrikanterne udvikle (opdatere) det fælles sæt af busspecifikationer, så de lever op til ovenstående principper.

## 5.3 Tildeling af ordrer og indgåelse af kontrakt (herunder brug sideordnede tilbud + optioner)

Det endelige valg af teknologi/drivmiddel kan ske på tre stadier i forhold til udbudsprocessen:

- Før: Ordregiver fastlægger tekniske specifikationer, der definerer kravene enten i form af kravspecifikation eller i form af funktionskrav.
- Under: Udbudsmateriale og tildelingsmodel udformes, så valget af teknologi/drivmiddel sker som en funktion af den anvendte evalueringsmodel og herunder brugen af **sideordnede tilbud** og muligheden for at afgive **alternative tilbud**.
- Efter: Ordregiver kan give mulighed/krav om, at der afgives tilbud på **optioner** med en anden teknisk løsning end det ordinære tilbud. Der tages stilling til udnyttelsen af optionen efter, at der er sket tildeling af kontrakt.

Se Bilag 2 med mulige udbuds- og evalueringsmodeller.

### 5.3.1 Før: Kravspecifikationen

Hvis/når ordregiver entydigt og ufravigeligt kan fastlægge de specifikke krav og ønsker til bustrafikkens egenskaber ift. miljø og klima, giver det den enkleste og mest gennemsigtige udbudsproces. Dette er at foretrække, såfremt kravene og ønskerne er fastsat på baggrund af en bred hensyntagen til økonomiske og tekniske forhold omkring busdriften samt eventuelle politiske prioriteringer og målsætninger.

Kravet bør fastsættes i form af funktionskrav og ikke krav til en bestemt.

### 5.3.2 Under: Bedste forhold mellem pris og kvalitet

Indenfor de funktionskrav til klima- og miljø, der måtte være givet i kravspecifikationen jf. punkt 5.3.1 kan en korrekt anvendt tildelingsmodel med fordel bruges til at identificere det bedste forhold mellem f.eks. miljø- og klimahensyn, den leverede kvalitet, forsyningssikkerhed, pris og andre underkriterier, udbyder finder relevante.

Derudover kan ordregiverne give mulighed for:

- 1) At afgive flere sideordnede tilbud med forskellige, tekniske løsningsmodeller.
- 2) At afgive alternative tilbud i forhold til det ordinære tilbud, idet der åbnes op for at det alternative tilbud må benytte forskellige, tekniske løsningsmodeller.

### 5.3.3 Efter: Brug af optioner

Brugen af optioner giver ordregiver mulighed for at foretage et valg af teknisk løsning efter at udbuddet er afgjort. Optionerne kan omfatte forskellige tekniske løsninger, men skal være klare, entydige og præcise og det skal være klart beskrevet, hvilke kriterier der skal

være opfyldt for, at optionen udnyttes. Bemærk at muligheden med optioner kan håndteres på forskellige måder, herunder:

- Valgfrit eller obligatorisk om tilbudsgiver skal afgive tilbud på optionen?
- Om det er muligt kun at afgive tilbud på optionen?
- Hvorvidt prisen på optionen skal indgå i evalueringsmodellen?

### 5.4 Kontraktlængder

- De risici af forskellig karakter der er knyttet til indfasningen af nye teknologier kan med fordel afhjælpes med lange kontraktperioder (eks. 10 år) med begrænset adgang til at reducere kontraktbetalingens størrelse (busser og/eller køreplantimer).

## Bilag 1: EU's direktiv om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (clean vehicle directive)

Direktiv nr. 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport er ændret med direktiv 2019/1161 af 20. juni 2019. Medlemsstaterne skal sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft senest den 2. august 2021 (Artikel 2).

### Baggrund:

- Kommissionens "Politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030" fastsætter forpligtelser for EU til senest i 2030 yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % i forhold til 1990-niveauer. (Præambel 1)
- En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet (2016) skal reducere emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige og miljøskadelige hurtigst muligt ved hjælp af en række politiske initiativer, herunder:
  - o foranstaltninger, der understøtter et skift i retning af offentlig transport, og
  - o anvendelse af offentlige udbud med henblik på fremme af renere køretøjer. (Præambel 2)
- Et Mobilt Europa (2017). Fremme af renere køretøjer bør ske sideløbende med den yderligere udvikling af offentlig transport som en måde til at nedbringe trafikbelastningen og som en konsekvens deraf nedbringe emissionerne og forbedre luftkvaliteten. (Præambel 4)
- Personbiler, lette erhvervskøretøjer samt tunge køretøjer anvendes til forskellige formål og befinder sig på forskellige niveauer med hensyn til markedsmodenhed, og det er en fordel, hvis bestemmelserne om offentlige udbud tager højde for disse forskelle (Præambel 16)
  - o Lav- og nulemissionsbybusser er kendetegnet ved større markedsmodenhed – er omfattet med høj andel.
  - o Regulativ 107: Klasse M3, som er indrettet med ståpladser for at give mulighed for hyppig ind- og udstigning, betragtes som busser, mens køretøjer i klasse M3 med et meget begrænset eller intet areal til stående passagerer betragtes som turistbusser (coaches).
  - o Lav- og nulemissionslastbiler befinder sig på et lavere trin med hensyn til markedsmodenhed med lav andel.
  - o På grund af den begrænsede markedsmodenhed for så vidt angår lav- og nulemissionsbusser i øvrigt og den forholdsvist begrænsede rolle, som offentlige indkøb spiller i dette markedssegment samt og de særlige operationelle krav til disse, er turistbusser (coaches) ikke omfattet af direktivets anvendelsesområde.
- Den maksimale virkning kan opnås, hvis offentlige udbud af renere køretøjer er målrettet mod områder med en relativt høj grad af luft- og støjforurening. Offentlige myndigheder opfordres også til at træffe foranstaltninger såsom at stille tilstrækkelige finansielle midler til rådighed for ordregivende myndigheder og ordregivere, med henblik på at undgå, at omkostningerne ved at overholde de i dette direktiv fastsatte minimumsmål for udbud fører til højere billetpriser for

forbrugerne eller til en forringelse af de offentlige transporttjenester eller modvirker udviklingen af andre former for ren transport, der ikke benytter vejnettet såsom sporvogne og metrotog. (Præambel 22).

## Generelt:

- Genstand og formål (Artikel 1)

"I henhold til dette direktiv skal medlemsstaterne sikre, at ordregivende myndigheder og ordregivere tager hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele driftslevetiden, herunder energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emissioner samt visse forurenende stoffer, når de indkøber bestemte køretøjer til vejtransport, med det formål at fremme og stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer og at forbedre transportsektorens bidrag til Unionens miljø-, klima- og energipolitikker."

- Trafikselskaberne er omfattet, når de indgår kontrakter om buskørsel på baggrund af offentligt udbud (Artikel 3, stk. 1 litra b)
- Direktivet gælder for udbud, der offentliggøres efter den 2. august 2021 (Artikel 3, stk. 1, 2. led).

## Krav til køretøjer:

Direktivet definerer "renere køretøjer", idet der sondres mellem lette og tungekøretøjer.

- Lette køretøjer:
  - o Personbiler (M1)
  - o Minibusser (M2)
  - o Varevogne (N1)
- Tunge køretøjer
  - o Busser (M3)
  - o Lastbiler (N2 og N3)

Et renere køretøj (Artikel 4, stk. 1 nr. 4)

Køretøjsklasse	Indtil den 31.12 2025		Fra den 1. januar 2026	
	CO <sub>2</sub> g /km	Luftforurenende emissioner ved faktisk kørsel som en procentdel af emissionsgrænseværdierne	CO <sub>2</sub> g /km	Luftforurenende emissioner ved faktisk kørsel som en procentdel af emissionsgrænseværdierne
Personbil (M1)	50	80 %	0	Ikke relevant
Lille bus (M2)	50	80 %	0	Ikke relevant
Varevogn (N1)	50	80 %	0	Ikke relevant
Bus & lastbil (M3, N2 og N3)	et køretøj der anvender alternative brændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 1) og 2), i direktiv 2014/94/EU * eller et køretøj uden en intern forbrændingsmotor. ((Artikel 4, stk. 1 nr. 5)			

\* Bortset fra brændsler, som er produceret af råprodukter med stor risiko for indirekte arealanvendelsesændringer, og for hvilke der er konstateret en betydelig udvidelse af produktionsarealet ind på arealer med stort kulstoflager i overensstemmelse med artikel 26 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 (VE-direktivet).

Vigtig note til Tabel 4: (\*) Halvdelen af minimumsmålet for andelen af renere busser skal opfyldes ved indkøb af nulemissionsbusser som defineret i artikel 4, nr. 5). Dette krav sænkes til en fjerdedel af minimumsmålet for den første referenceperiode, hvis mere end 80 % af de busser, der er omfattet af den samlede sum af alle de i artikel 3 omhandlede kontrakter, og som i denne periode er blevet tildelt i en medlemsstat, er dobbeltdækkerbusser.«

**\* Direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (Artikel 2 nr. 1 og 2)**

1) Alternative brændstoffer: brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile oliebrændstoffer i energiforsyningen til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren. De omfatter blandt andre:

- elektricitet
- brint
- biobrændstoffer som defineret i artikel 2, litra i), i direktiv 2009/28/EF
- syntetiske og paraffinholdige brændstoffer
- naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)) og
- flydende gas (LPG)

2) Elektrisk køretøj: et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt

Direktivets krav til medlemsstaterne: Minimumsmål for udbud

Medlemsstaterne sikrer, at udbud af de i artikel 3 omhandlede køretøjer og tjenesteydelser opfylder minimumsmålene for udbud af renere lette køretøjer som fastsat i tabel 3 i bilaget, og af renere tunge køretøjer som fastsat i tabel 4 i bilaget.

Disse mål udtrykkes som minimumsprocenter for renere køretøjer i det samlede antal køretøjer til vejtransport, der er omfattet af summen af alle de i artikel 3 omhandlede kontrakter, der er tildelt mellem:

- Den 2. august 2021 og den 31. december 2025 for så vidt angår den første referenceperiode og
- Den 1. januar 2026 og den 31. december 2030 for så vidt angår den anden referenceperiode.

Krævet andel af renere køretøjer i Danmark (Ved nye udbud / kontrakter)

	Fra den 2. august 2021 til den 31. december 2025	Fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2030
Personbiler og minibus (M1 og M2) *	37,4%	37,4%
Busser M3 **...	45%	65%
...heraf nulemission (1/2-delen)	22,5%	32,5%



*\* Direktivets Tabel 3: Minimumsmål for udbud for andelen af renere lette køretøjer i overensstemmelse med tabel 2 i de samlede offentlige udbud af lette køretøjer omfattet af de i artikel 3 omhandlede kontrakter på medlemsstatsplan*

*\*\* Direktivets Tabel 4: Minimumsmål for udbud for andelen af renere tunge køretøjer i de samlede offentlige udbud af tunge køretøjer omfattet af de i artikel 3 omhandlede kontrakter på medlemsstatsplan (\*)*

Bilag 2: Udbuds- og tildelingsmodeller til håndtering af valget af teknologi/drivmiddel

	<b>1. Før udbudsprocessen</b>	
	<i>Ordregiver ved på forhånd hvilke krav og ønsker, bustrafikken præcist skal leve op til ift. miljø og klima. Derfor fastsættes krav til emissioner (nulemissioner) og klimapåvirkning (fossilfri) i de tekniske specifikationer (kravspecifikationen)</i>	
	<b>Varianter</b>	<b>Model</b>
<b>1.1</b>	<b>Kravspecifikation:</b> Ordregiver ønsker kravet opfyldt med en bestemt teknologi / løsning	<i>Specifikt krav</i> om gasbusser, batteridrevne elbusser, brintbusser eller anden teknologi defineres.
<b>1.2</b>	<b>Funktionskrav:</b> Ordregiver ønsker kravet opfyldt med en løsning efter operatørens valg.	<i>Funktionskrav</i> om CO2-reduktioner (valgfrihed for operatøren) og/eller nulemissioner (valgfrihed for operatøren)
<b>1.3</b>	<b>Øvrige værktøjer i kombination med de tekniske specifikationer:</b> Forhold i udbudsmaterialet der kan ændre på fordelingen af risici i kontrakten.	Kontraktlængder, busovertagelse ved kontraktudløb, busudskiftningsplan med gradvis udfasning af dieselbusser og overgang til emissionsfri buskørsel.
	<b>2. 'Under' udbudsprocessen / tildelingsprocessen</b>	
	<i>Ordregiver har ønsker til bustrafikken i forhold til klima og miljø, men ønsker den endelige løsning og prioritering afgjort i konkurrencesituationen mellem tilbudsgiverne på baggrund af udbudsmaterialet og de forskellige konkurrenceparametre heri.</i>	
	<b>Varianter</b>	<b>Model</b>
<b>2.1</b>	<b>Evalueringsmodellen:</b> Valget af teknologi indarbejdes i evalueringsmodellen om ét af flere underkriterier ved tildeling til tilbuddet med det "bedste forhold mellem kvalitet og pris".	Reduktionen af CO2 og lokale emissioner indregnes i en evalueringsmodel i overensstemmelse med de sædvanlige regler herfor.
<b>2.2</b>	<b>Alternative tilbud:</b> Tilbudsgiver kan (eller skal) afgive alternative tilbud på løsningsmodeller.	Hvis ordregiver kræver eller ønsker alternative tilbud kræver det grundig forberedelse af udbudsmaterialet, herunder mindstekrav, specifikke krav til det alternative tilbud, om det kræves at der også gives ordinært tilbud, at tildelingskriterierne er anvendelige til sammenligning af ordinære og alternative tilbud på lige vilkår. (Se KFST Afsnit 7.4.5)

2.3	<p><b>Sideordnede tilbud:</b> Tilbudsgivere kan (eller skal) afgive tilbud på flere forskellige løsningsmodeller - fastsat af ordregiver - hvor ordregiver definerer, hvilke løsningsmodeller, der skal afgives tilbud med. F.eks. at der på samme udbud/pakke kan/skal afgives tilbud med hhv. elbusser, dieselbusser og gasbusser.</p>	<p>Bemærk at ordregiver skal på forhånd oplyse, <b>hvordan</b> det økonomisk mest fordelagtige tilbud identificeres <b>på tværs</b> af de forskellige, sideordnede tilbud. Der må <b>ikke</b> være valgfrihed for ordregiver mellem de sideordnede tilbud. Det kan f.eks. være i form af et øvre loft nominelt (budget) eller relativt (procentuelt) for hvor meget ordregiver er villig til at betale ekstra for en given (bedre) løsning. (Se. KFST afsnit 7.4.6)</p>
<p><b>3. Efter udbudsprocessen</b></p>		
<p><b>Varianter</b></p>		<p><b>Model</b></p>
<p><i>Ordregiver ønsker at foretage det endelige valg efter udbudsprocessen, idet beslutningen kan tages på baggrund af det vidnende tilbud (inkl. optionsmuligheden), aktuelle økonomisk, politiske og budgetmæssige forhold.</i></p>		
3.1	<p><b>Tvunget option:</b> Alle tilbudsgivere skal afgive tilbud på dels basispakken (f.eks. emissionsfri) og en option (f.eks. Fossilfri). Valget af løsningsmodel sker ved, at optionen udnyttes EFTER, at udbuddet er afgjort og kontrakten tildelt.</p>	<p>Tilbudspriserne på optionen <b>indgår</b> i evalueringsmodellen, og tildelingen af kontrakten sker på en sammenvejede vurdering af tilbud på basispakke OG tilbud på option.</p>
3.2	<p><b>Valgfri option:</b> Tilbudsgivere kan afgive tilbud på dels basispakken (f.eks. emissionsfri) og en option (f.eks. Fossilfri). Valget af løsningsmodel sker ved, at optionen udnyttes EFTER, at udbuddet er afgjort og kontrakten tildelt.</p>	<p>Tilbudspriserne på optionen indgår <b>ikke</b> (nødvendigvis) i evalueringsmodellen, og tildelingen af kontrakten kan ske på baggrund af tilbuddet på det ordinære tilbud. Be</p>
3.3	<p><b>Option (valgfri/tvungen) på indførelse af emissionsfri bustrafik undervejs i kontrakten:</b> F.eks. indenfor en given tidsfrist. Emissionfri busser kan eventuelt udløse en yderligere kontraktforlængelse.</p>	<p>Er det muligt? Skal det være valgfri eller tvungen option? Hvilke betingelser skal være til stede for, at den udløses? Skal tilbudsgiverens pris på optionen indregnes i tilbudsevalueringen?</p>