

# NOTAT

## STATUS VEDRØRENDE ARBEJDSKLAUSULER OG VOGNKONTROLLER I FYNBUS

27. januar 2020

### INDHOLD

Resumé.....	2
1. Indledning og baggrund.....	4
2. Vedtagne retningslinjer for kontrol.....	4
3. Arbejdsklausulens indhold.....	5
4. Hvad er Flextrafik?.....	6
5. Kontrakter i Flextrafik.....	7
5.1. Kontrakternes størrelse.....	8
6. Kontrol af overholdelse af arbejdsklausulen.....	9
6.1. Metode i kontrolarbejdet .....	12
6.2. Kontrolarbejdets tilrettelæggelse i FG5/FV5/FR2 og FR3 .....	13
7. Kontroller i FG6/FV6 og FR4 .....	14
8. Bod – arbejdsklausul .....	15
9. Henvendelser vedr. arbejdsklausulen .....	15
10. Vognkontroller.....	15
11. Bod – drift .....	17
12. opfølgning siden september 2019 .....	18
Bilag 1 .....	19
Bilag 2.....	21

## RESUMÉ

FynBus' bestyrelse besluttede den 25. marts 2015 at indføre en arbejdsklausul, der forpligter FynBus' samarbejdsparter til at overholde taxilovens bestemmelser og dermed tilbyde medarbejderne løn- og ansættelsesvilkår, som ikke er mindre gunstige end de vilkår, der gælder i henhold til en eksisterende landsdækkende overenskomst.

Arbejdsklausulen giver FynBus en række redskaber til at kontrollere vognmanden og eventuelt sanktionere overtrædelser af arbejdsklausulen.

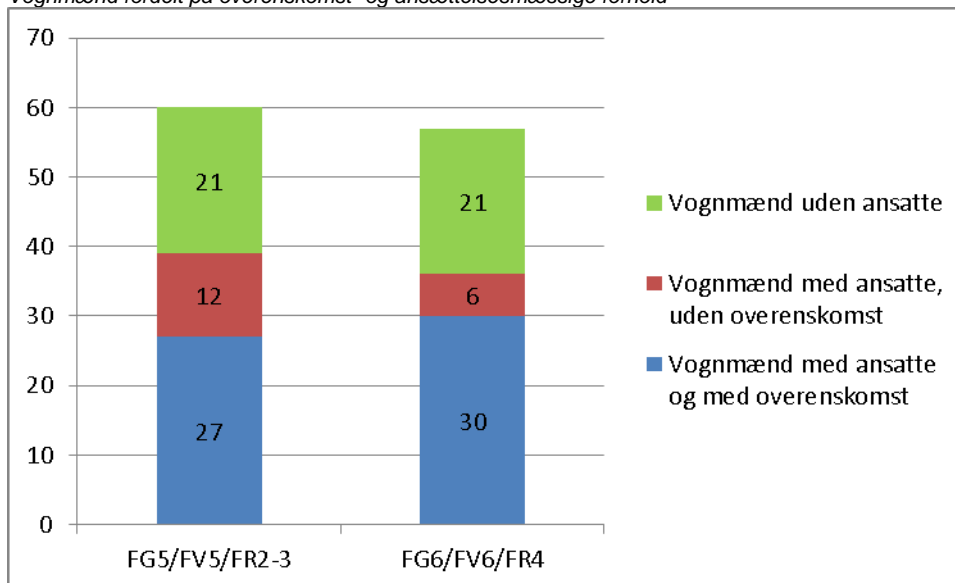
Flextrafik omfatter en lang række kørselsordninger, som enten er baseret på kommunalt og regionalt visiteret kørsel, eller som er en del af den kollektive trafik.

Med udgangspunkt i ansættelses- og overenskomstforhold kan vognmænd, der udfører flextrafik, opdeles i 3 grupper:

1. Vognmænd uden ansatte
2. Vognmænd med ansatte med overenskomst
3. Vognmænd med ansatte uden overenskomst

Nedenfor ses fordelingen i forhold til kontrakt fra FG5/FV5 (1. marts 2017 - 28. februar 2019) og FR2/FR3 (1. marts 2017 - 11. august 2019) samt FG6/FV6 (1. marts 2019 - 28. februar 2021) og FR4 (12. august 2019 - 31. juli 2020):

*Vognmænd fordelt på overenskomst- og ansættelsesmæssige forhold*



I perioden med FG5/FV5/FR2-3 kontrollerede FynBus 13 vognmænd og 8 underentreprenører.

I nuværende kontraktperiode (FG6/FV6/FR4) har FynBus pr. medio januar 2020 igangsat kontrol af 25 vognmænd og 10 underentreprenører. Heraf er 13 kontroller afsluttet.

Ved påtaler i forbindelse med kontrol har FynBus efterfølgende kontrolleret, at alle vognmænd har rettet op på de påtalte forhold.

Det kan dermed konstateres, at FynBus' kontrol har medført, at organisationsprocenten blandt vognmændene er steget, at der er rettet op på løn- og arbejdsvilkår hos de enkelte vognmænd og at det er sikret at pension fremad skal indbetales til et pensionselskab

Ud over kontroller i henhold til arbejdsklausulen, gennemfører FynBus 400 - 500 vognkontroller årligt.

Der er i 2019 og indtil medio januar 2020 gennemført 542 kontroller, hvor der i gennemsnit er fundet 0,96 fejl pr. kontrol. En del af kontrollerne, ca. 45 %, er efterkontroller af en tidligere påtale. I alt er 61 % af alle biler, der er godkendt til flexkørsel, kontrolleret i nuværende kontrakter.

Notatet er udarbejdet på baggrund af data fra september 2019 og er i afsnit 12 opdateret med tal på kontroller, både arbejdsklausul- og vognkontroller, indtil medio januar 2020.

## 1. INDLEDNING OG BAGGRUND

Da de regionale trafikkselskaber blev etableret opstod muligheden for i højere grad at koordinere den kommunale og regionale kørsel gennem fælles kørselsplanlægning og fælles udbud.

I 2011 blev en ny bevillingstype indført – OST-bevillinger (offentlig servicetrafik) – hvorved der opstod et nyt marked for private bus- og taxivognmænd, idet biler med en OST-bevilling alene kan køre for trafikkselskaberne. I takt med at kommunerne lagde flere og flere opgaver over til trafikkselskaberne, mistede de biler, som kørte på en taxi-bevilling, opgaver til biler, der kørte på en OST-bevilling.

Trafikkselskabernes kontrakter er typisk af 1-2 års varighed, og i løbet af få år blev der etableret en række virksomheder baseret på OST-bevillinger.

Disse nye virksomheder havde ofte ingen overenskomst, men er via taxilovgivningen forpligtede til at tilbyde medarbejderne løn- og ansættelsesvilkår, som ikke er mindre gunstige end de vilkår, der gælder i henhold til en eksisterende landsdækkende overenskomst.

Taxi-bevillinger blev udstedt af kommunerne, hvor der ikke var praksis for at kontrollere, om vognmændene overholdt taxilovens bestemmelser om løn- og ansættelsesvilkår.

Utilfredsheden i branchen bredte sig baseret på en bred opfattelse af, at mange virksomheder havde fået kontrakter med trafikkselskaberne på baggrund af unfair konkurrence på grund af manglende overholdelse af bestemmelserne om løn- og ansættelsesvilkår.

Trafikkselskaberne var bredt set enige om, at Trafikstyrelsen, som udstedte OST-bevillinger, også havde myndighedsansvaret for at kontrollere, om de vognmænd, der havde fået en bevilling, overholdt betingelserne for at opretholde bevillingen, herunder løn- og ansættelsesvilkår.

Mange kommuner begyndte at indføre arbejdsklausuler, og da der ikke var udsigt til, at Staten ville gå aktivt ind og varetage kontrolopgaven, besluttede FynBus' bestyrelse den 25. marts 2015 også at indføre en arbejdsklausul.

Ifølge FynBus' arbejdsklausul forpligter vognmanden sig til at overholde taxilovens bestemmelser, men arbejdsklausulens styrke ligger i, at vognmanden ifølge kontrakten med FynBus er forpligtet til at afgive den information om løn- og ansættelsesvilkår, som FynBus ønsker.

Trafikkselskaberne ønskede også, at der blev etableret et overenskomstnævn med udgangspunkt i taxiloven, som det er tilfældet indenfor bus- og godsområderne. Taxiloven blev senest ændret i 2018, dog uden at der er mulighed for etablering af et overenskomstnævn på taxiområdet.

## 2. VEDTAGNE RETNINGSLINJER FOR KONTROL

Brug af arbejdsklausul samt kontrol af løn- og ansættelsesvilkår for chauffører har været drøftet i FynBus-regi siden 2013. Før den endelige beslutning om at indføre en arbejdsklausul i FynBus, udarbejdede Advokatfirmaet Poul Schmidt i 2015 et notat om brugen af arbejdsklausuler.

FynBus' bestyrelse valgte den 25. marts 2015 at indføre en model for kontrol, hvor FynBus indgår aftale med arbejdsmarkedets parter. Dette er i lighed med den praksis, som Trafikstyrelsen anvendte. Arbejdsmarkedets parter står for den faglige vurdering af, om arbejdsklausulen overholdes, mens FynBus indhenter dokumentation og kontrollerer, om de øvrige kontraktlige bestemmelser overholdes.

Aftalen med arbejdsmarkedets parter var oprindeligt baseret på en skriftlig sagsbehandling, men FynBus besluttede i 2018 at nedsætte et kontrolpanel med deltagelse af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening og Det Faglige Hus. Se afsnit 6.1.1.

Cirkulære nr. 9471 af 30/06/2014 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter er gældende for staten, men ikke for kommuner og regioner.

I forhold til kontrol af, om en entreprenør/under entreprenør overholder arbejdsklausulen, fremgår det af vejledning til cirkulæret § 7, at:

*”Det skal af kontrakten fremgå, hvordan kontrollen med, at leverandøren og eventuelle underleverandører overholder arbejdsklausulen, gennemføres. Det er op til den enkelte ordregiver at udstikke retningslinjer for, af hvem og hvordan der skal foretages kontrol.*

*For ordregiver vil det være et indicium for arbejdsklausulens overholdelse, hvis leverandøren er omfattet af en af de overenskomster, der henvises til i § 4. Det skyldes bl.a., at overenskomstdækkede virksomheder er omfattet af det arbejdsretlige system, som hurtigt og effektivt håndterer spørgsmål om manglende overholdelse af en overenskomstbestemmelse.*

*Ordregiver kan til brug for sin vurdering af, om leverandøren eller underleverandører har overholdt klausulen fx søge oplysning hos relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer, som har overenskomst på området.”*

FynBus’ bestyrelse vedtog på den baggrund den 21. maj 2015 en forretningsgang for kontrol af løn- og ansættelsesvilkår, der fastlagde, at:

- FynBus udfører kontrol af løn- og ansættelsesvilkår, evt. ved stikprøve,
- hvis vognmanden ikke har en overenskomst, udfører FynBus kontrol,
- hvis vognmanden er medlem af arbejdsgiverforening eller har tegnet overenskomst, udfører FynBus kun kontrol, hvis der er en konkret mistanke.

### 3. ARBEJDSKLAUSULENS INDHOLD

Arbejdsklausulen har til hensigt at sikre medarbejderne de rettigheder, som fastlægges i cirkulæret og i dag i Taxilovens § 10:

**§ 10.** *Indehaveren af en tilladelse til erhvervsmæssig 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.*

Taxiloven fastlægger yderligere i § 11, at Transport-, bygnings- og boligministeren har tilsynsopgaven:

**§ 11.** *Transport-, bygnings- og boligministeren fører tilsyn med, at betingelserne for opretholdelse af tilladelse til erhvervsmæssig persontransport og tilladelse til et kørselskontor og chaufførkort fortsat er til stede.*

I FynBus’ arbejdsklausul står følgende:

*”Entreprenøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte, som entreprenøren og eventuelle underleverandører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn (herunder særlige ydelser), 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, jf. Beskæftigelsesministeriets cirkulære om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.”

FynBus' arbejdsklausul og taxilovens § 10 har således overordnet samme hensigt og ordlyd.

Arbejdsklausulen giver FynBus en række redskaber til at kontrollere vognmanden og eventuelt sanktionere overtrædelser af arbejdsklausulen, herunder:

- Kræve dokumentation i form af fx lønsedler, E-indkomstkvittering, lønregnskaber, ansættelsesbeviser og andre relevante dokumenter
- Give bod, hvis vognmanden ikke udleverer dokumentation
- Tilbageholde betaling til vognmanden, hvis de ansatte chauffører fx har fået udbetalt for lidt i løn
- Ophæve kontrakten ved grove eller gentagne overtrædelser af arbejdsklausulen

Taxilovens § 10 er bredt formuleret og kan i visse situationer fortolkes forskelligt afhængigt af udgangspunktet. Advokatfirmaet Poul Schmidt er dog af den opfattelse, at FynBus' primære opgave er at levere transportydelse på vegne af kommunerne og regionen. Formålet med arbejdsklausulen er at sikre, at loven overholdes, mens det ultimative middel – at ophæve kontrakten – kun kan anvendes i sjældne tilfælde.

#### 4. HVAD ER FLEXTRAFIK?

Flextrafik omfatter en lang række kørselsordninger, som enten er baseret på kommunalt og regionalt visiteret kørsel, eller som er en del af den kollektive trafik.

Den kørsel, der udføres for kommunerne og regionen i 2019, fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Oversigt over kørselsordninger i FynBus pr. 1. januar 2019

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetkørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	
Kerteminde	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Langeland	X	X	X	X	X	X		X			X	
Middelfart	X										X	
Nordfyn	X	X	X	X	C	C	C	X	C	C	X	
Nyborg	X		X	X		X		X	X	X	X	
Odense	X										X	
Svendborg	X										X	
Ærø	X	X	X	X								
Region Syddanmark											X	X

C i tabellen angiver kørsel udbudt som specialkørsel i såkaldte FR-udbud (Flex rute). Denne kørsel planlægges af vognmanden i CPlan og indgår ikke i kørsel, der planlægges i Planet, som er nærmere beskrevet nedenfor.

Der gennemføres i alt ca. 800.000 personture årligt.

Turene er enten defineret som variable eller faste:

- En variabel tur er typisk en handicapkørsel (tidligere kaldet SBH-kørsel – kørsel for svært bevægelseshæmmede), patientkørsel eller telekørsel. Her skal turen bestilles 2 timer i forvejen, og den koordineres med andre ture, enten som samkørsel eller som kædekørsel.
- En fast tur er typisk elevkørsel, kørsel til genoptræning eller specialskolekørsel. Disse ture er ofte planlagt for en periode ad gangen og gennemføres på samme måde hver dag eller hver uge.

Turene bestilles på forskellige måder:

- Telefonopkald til FynBus' bestillingscentral
- Institution: Online bestillingssystem (sygehuse og større institutioner)
- Kunde: Selvbetjening via hjemmeside eller app (SBH-kørsel og telekørsel)

De bestilte ture lægges manuelt eller automatisk ind i et kørselsadministrationssystem, Planet, som drives af FlexDanmark, som er trafikelskaberne fælles IT-selskab, eller CPlan, der drives af FynBus.

En stor del af de danske kommuners visterede kørsel, regionernes siddende patientbefordring og trafikelskaberne telekørsel koordineres af trafikelskaberne ved brug af FlexDanmarks IT-system.

Samlet set gennemfører trafikelskaberne ca. 6,6 mio. ture om året via FlexDanmark.

## 5. KONTRAKTER I FLEXTRAFIK

Flextrafik-kørsel i FynBus er baseret på:

- Variable kontrakter, der kan betragtes som rammeaftaler, hvor bilerne udelukkende kører variable ture. Vognmanden er ikke sikret kørsel ved en variabel kontrakt.
- Kontrakter om garantikørsel, som er biler, der kører for FynBus hver dag og udfører både variabel og fast kørsel. Vognmanden er sikret et på forhånd fastsat antal timers kørsel.
- Kontrakter om fast kørsel, hvor vognmanden løser konkrete opgaver.

Kontrakterne indgås på baggrund af et gennemført EU-udbud for en periode på 1-2 år. Der er således tale om relativt korte kontrakter.

Kontrakterne er fortløbende nummereret og benævnt henholdsvis FG (Flex-garanti), FV (Flex-variabel) og FR (Flex-rute). FynBus har siden 2015 har haft følgende kontrakter:

Table 2: Antal kontrakter, underentreprenører og biler for FG4/FV4/FG5/FV5, FG6/FV6 og FR/FR3

Udbud	Kontrakter	Godkendte under entreprenører	Biler
FG4/FV4 - 1. marts 2015 - 28. februar 2017	58	Ca. 80 *	463
FG5/FV5 - 1. marts 2017 - 28. februar 2019	59	Ca. 85 *	431
FG6/FV6 - 1. marts 2019 - 28. februar 2021	56	98	426
FR2/FR3 - 1. marts 2017 - 11. august 2019	5**	1	***
FR4 - 12. august 2019 - 31. juli 2020	3 ****	2	***

\* Der er tale om et skøn for FG4/FV4 og FG5/FV5, da vognmænd knyttet til to vognmandsfirmaer på daværende tidspunkt ikke blev registreret som underentreprenører. Tallene for FG6/FV6 er eksakte.

\*\* 4 af vognmændene har også kontrakt på garanti/variabel kørsel.

\*\*\* Efter kontrakterne skal vognmanden selv planlægge og udføre kørslen, og der stilles derfor ikke krav om et bestemt antal biler.

\*\*\*\* 2 af vognmændene har også kontrakt på garanti/variabel kørsel.

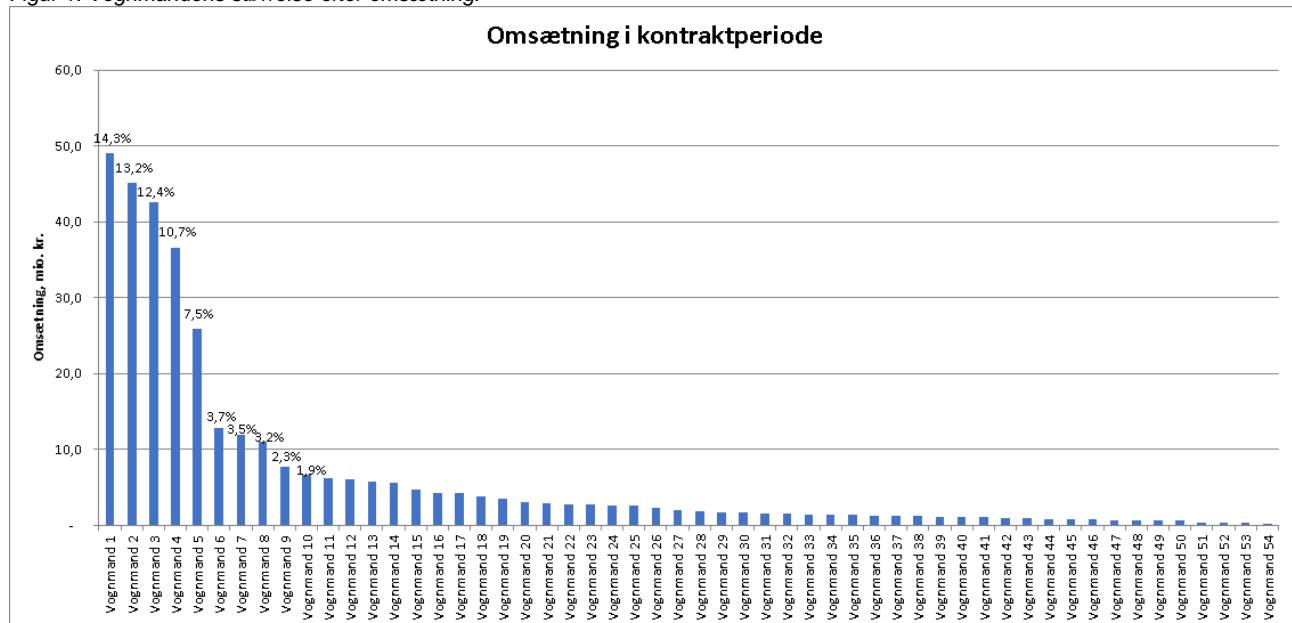
## 5.1. Kontrakternes størrelse

Den samlede omsætning af kontrakterne FG5, FV5 og FR2/FR3 (perioden fra 1. marts 2017 til 28. februar 2018) udgør:

- FV5: ca. 125 mio. kr.
- FG5: ca. 152 mio. kr.
- FR2 og FR3: ca. 65 mio. kr.
- **I alt:** ca. 342 mio. kr.

Omsætningen fordelt på vognmænd fremgår af figur 1 nedenfor:

Figur 1: Vognmandens størrelse efter omsætning:



I alt 60 vognmænd havde kontrakt, men 5 vognmænd har ikke udført kørsel i perioden.

De 10 største vognmænd/kontrakter, fordelt efter omsætningens størrelse, er:

1. Vognmand 1: Ca. 49 mio. kr. (FV og FG)
2. Vognmand 2: 45 mio. kr. (FV og FG)
3. Vognmand 3: Ca. 43 mio. kr. (FV og FR)
4. Vognmand 4: Ca. 37 mio. kr. (FV og FG)
5. Vognmand 5: Ca. 26 mio. kr. (FV og FG)
6. Vognmand 6: Ca. 13 mio. kr. (FV)
7. Vognmand 7: Ca. 12 mio. kr. (FV og FR)
8. Vognmand 8: Ca. 11 mio. kr. (FR)
9. Vognmand 9: Ca. 8 mio. kr. (FV)
10. Vognmand 10: Ca. 7 mio. kr. (FG)

Ud af ovennævnte vognmænd var der 2 vognmænd, der ikke havde overenskomst. Begge vognmænd har indgået overenskomst i løbet af 2019.



Af figur 1 ovenfor fremgår det, at 58 % af omsætningen er fordelt på 5 vognmænd. De resterende 42 % af omsætningen i perioden er fordelt på de øvrige 50 vognmænd, som har udført kørsel i kontraktperioden. Disse 50 vognmænd har haft mellem 0,1 og 3,7 % af den samlede omsætning.

De 12 største vognmænd omsatte mellem 6 og 49 mio. kr., svarende til ca. 76 % af den samlede kørselsudgift.

9 vognmænd omsatte mellem 2 og 4 mio. kr., samlet ca. 26 mio. kr., svarende til ca. 8 % af kørselsudgiften.

De 29 mindste vognmænd omsatte under 2 mio. kr., samlet ca. 30 mio. kr., svarende til 9 %.

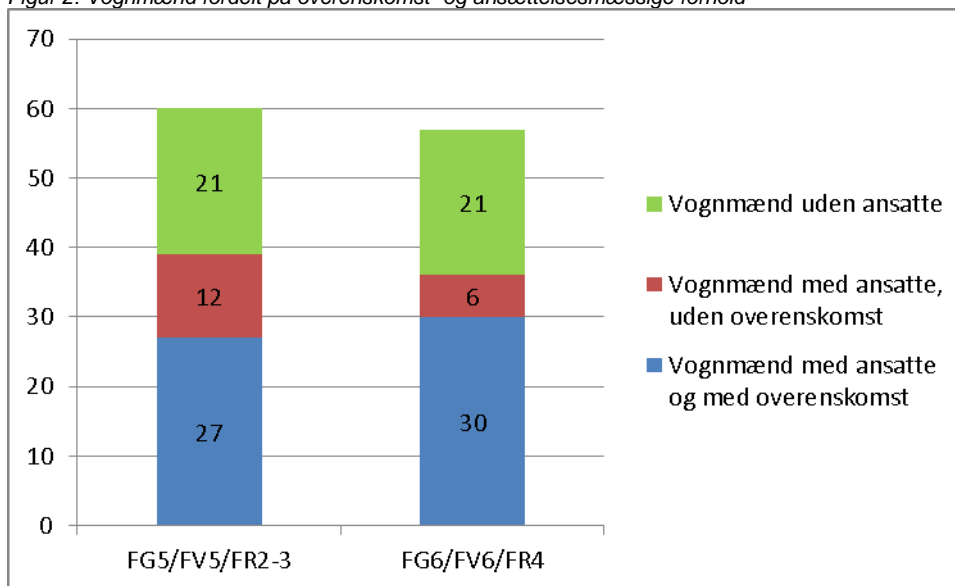
## 6. KONTROL AF OVERHOLDELSE AF ARBEJDSKLAUSULEN

Med udgangspunkt i ansættelses- og overenskomstforhold kan vognmænd, der udfører flextrafik, opdeles i 3 grupper:

1. Vognmænd uden ansatte
2. Vognmænd med ansatte med overenskomst
3. Vognmænd med ansatte uden overenskomst

Fordelingen på ovennævnte grupper i den forgående kontrakt (FG5/FV5/FR2 og FR3) og i den nuværende kontrakt (FG6/FV6 og FR4), der er gældende fra 1. marts 2019, fremgår af figur 2 nedenfor:

Figur 2: Vognmænd fordelt på overenskomst- og ansættelsesmæssige forhold



I FG5/FV5/FR2 og FR3 var der i alt 60 hovedkontrakter. Heraf havde 21 ingen ansatte, 27 vognmænd med ansatte havde overenskomst, 12 vognmænd havde ingen overenskomst, og 5 vognmænd kom aldrig i drift.

I FG6/FV6/FR4 er antallet af hovedkontrakter reduceret til 57, hvoraf 21 vognmænd ingen ansatte har. 30 vognmænd med ansatte har overenskomst, mens antallet af vognmænd uden overenskomst er faldet til 6.

Der er igangsat kontrol af alle vognmænd, der ikke har overenskomst – i alt 6 stk. Der er tale om små vognmænd med en begrænset omsætning.

I tabel 3 nedenfor er en oversigt over vognmænd i tidligere og nuværende kontrakter nærmere specificeret, herunder antallet af ”gengangere” fra tidligere kontrakter:

Tabel 3: Oversigt over kontrakter med og uden ansatte, overenskomst samt underentreprenører

Udbud	FG6/FV6/FR4	FG5/FV5/FR2-3
Kontraktperiode	2019-2021	2017-2019
<b>Antal entreprenører med kontrakter/rammeaftaler</b>	<b>57</b>	<b>60</b>
- heraf gengangere med kontrakt i FG5/FV5/FR2-3	49	-
- heraf med ansatte	36	39
- heraf uden ansatte	21	21
- heraf med underentreprenører	12	6
- heraf kontrolleret	-	13
- har også kontrakt i FG6/FV6/FR4	-	12
<b>Entreprenører med ansatte, uden overenskomst</b>	<b>6</b>	<b>12</b>
<b>Entreprenører med ansatte, med overenskomst</b>	<b>30</b>	<b>27</b>
<b>Entreprenører uden ansatte</b>	<b>21</b>	<b>21</b>
Underentreprenører (CVR-nr.), med godkendt tilladelse, aug-19*	144	ca. 85
Underentreprenører (CVR-nr.), godkendt til drift, aug-19*	98	ca. 85
- heraf kontrolleret	-	8
Kontrollerede entprenørerer i alt inkl. underentreprenører		21

\* Vedr. taxiforeninger

**FV5:** Antal af underentreprenører i FGV5/FR2 og FR3 omfatter et skøn over medlemmer af taxiforeninger, da medlemmer i FV5/FG5 ikke blev betragtet som underentreprenører.

**FV6:** De under tabel 2\* omtalte vognmænd, der i FG4/FV4 og FG5/FV5 ikke blev registreret som underentreprenører, har i alt fået godkendt 74 underentreprenører.

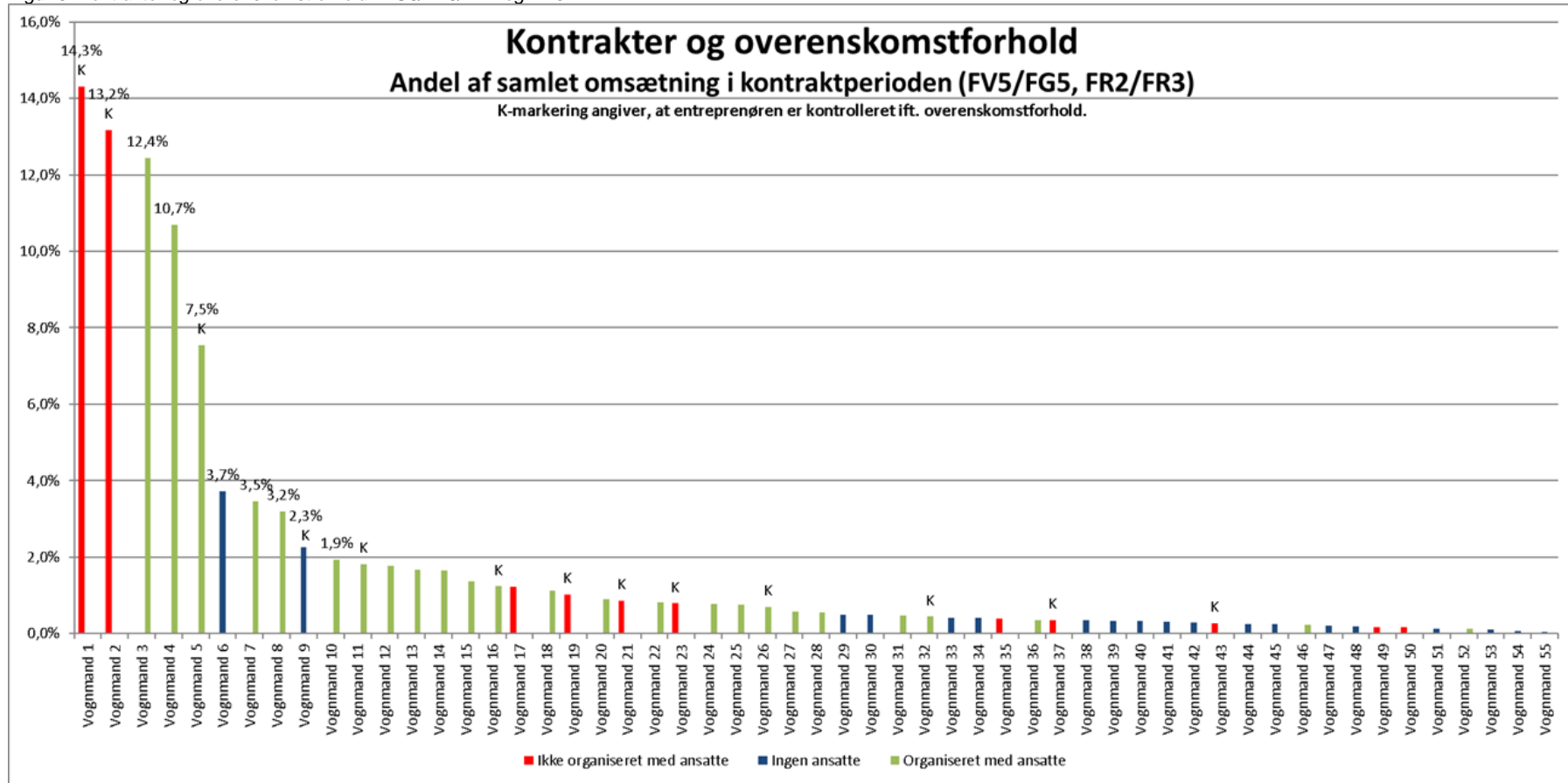
Af tabel 3 ovenfor fremgår det, at 49 af hovedkontrakterne, svarende til 86 %, i FG6/FV6 og FR4 er gengangere fra FG5/FV5/FR2 og FR3.

I FG5/FV5/FR2 og FR3 blev 13 vognmænd med hovedkontrakt kontrolleret. 12 af disse vognmænd er fortsat i FG6/FV6 og FR4.

I FG5/FV5/FR2 og FR3 var der ca. 85 godkendte underentreprenører, hvoraf 8 blev kontrolleret.

I figur 3 nedenfor ses fordelingen på vognmandsniveau mellem andel af omsætningen og overenskomstforhold i de tidligere kontrakter FG5/FV5/FR2 og FR3. Af figuren ses ligeledes hvilke vognmænd, der er kontrolleret:

Figur 3: Kontrakter og overenskomstforhold i FG5/FV5/FR2 og FR3:



Som det ses af figur 3 ovenfor havde 23 af de 25 største vognmænd ansatte.

Af de 23 vognmænd med ansatte, havde 6 vognmænd ingen overenskomst. De 2 største vognmænd har efterfølgende indgået overenskomst. De 6 vognmænd uden overenskomst er alle kontrolleret af FynBus.

Når en vognmand med underentreprenører kontrolleres, vil underentreprenørerne samtidigt blive kontrolleret. Først i forbindelse med kontrol vil der være overblik over evt. ansatte hos underentreprenørerne. FynBus har igangsat kontrollen af nogle underentreprenører, men endnu er ingen kontrol afsluttet.

### 6.1. Metode i kontrolarbejdet

FynBus starter kontrol af arbejdsklausulen ca. 4 måneder efter kontraktens begyndelse. Begrundelsen for at vente 4 måneder er, at ét af kontrolpunkterne er hvor længe, chaufføren arbejder. Efter lovgivning må en ansat ikke arbejde mere end 48 timer i gennemsnit pr. uge målt over en periode på 17 uger. Derfor udføres de første kontroller i forhold til arbejdsklausulen efter ca. 4 måneders drift.

I forbindelse med udtagelse til kontrol vil vognmanden blive bedt om at sende navne på de chauffører i virksomheden, der udfører kørsel for FynBus. Ud fra listen over chauffører udvælger FynBus 3 vilkårlige chauffører til kontrol.

Vognmanden vil derefter blive bedt om at sende følgende for de udvalgte chauffører:

- Ansættelsesbeviser
- Lønsedler
- Timesedler/arbejdssedler
- E-indkomst kvittering

Ud fra de fremsendte ansættelsesbeviser kan FynBus kontrollere, om løn- og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med ansættelsesbevisloven og ikke er mindre gunstige end en landsdækkende kollektiv overenskomst.

Hvis der ikke er henvist til en overenskomst, kontrolleres det, om løn, pension, tillægsbetaling, forhold i forbindelse med sygdom mv. ikke er mindre gunstige end en landsdækkende kollektiv overenskomst.

Ud fra lønsedlerne i kombination med timesedler/arbejdssedler kan FynBus se, om der er udbetalt den løn og pension, som medarbejderen er berettiget til efter ansættelsesbeviset/overenskomsten, om der er udbetalt løn under sygdom, om der er udbetalt tillæg efter reglerne i overenskomsten, og om der er udbetalt overarbejde. Herudover kan det ses, om der optjenes ferie.

Ud fra timesedler/arbejdssedler ses, om medarbejderen i gennemsnit arbejder mere end tilladt, jf. ovenfor.

Ud fra E-indkomst kvitteringen kan FynBus se den indberettede A-indkomst, sum for A-skat og am-bidrag for hver chauffør. Dette sammenholdes med lønsedlen for samme periode.

Der er dog visse begrænsninger i, hvad FynBus kan se i den fremsendte dokumentation. Det er fx ikke muligt ud fra den fremsendte dokumentation at se, om en chauffør arbejder længere end hvad der fremgår af timesedler/arbejdssedler. Hvis det ikke fremgår af timesedlen/arbejdssedlen, at en chauffør står til rådighed, kan det ikke kontrolleres om en chauffør får den rådighedsbetaling som vedkommende er berettiget til. Det er ikke muligt at se hvilken chauffør, der har udført en konkret kørsel og dermed kontrollere, om der udføres kørsel ud over overenskomsternes/lovgivningens regler. Det er ikke muligt at se, om en chauffør er blevet pålagt overarbejde og skal have overtidsbetaling, eller selv har ønsket mere arbejde og derfor ikke har krav på overtidsbetaling.

Det er heller ikke muligt ud fra et ansættelsesbevis at se, om den enkelte chauffør i et tidligere arbejdsforhold har været omfattet af en pensionsordning. Hvis dette er tilfældet, skal der indbetales til pension fra første ansættelsesdag hos den nuværende vognmand, og man kan ikke bruge overenskomsternes anciennitetskrav eller pensionsoptrapningen.

Derudover er det ikke muligt at se, om en chauffør i den konkrete situation skulle have haft søgne- og helligdagsbetaling, fordi chaufføren ikke fik mulighed for at udføre arbejde den konkrete dag.

For at afklare de nævnte forhold skal der tages direkte kontakt til de pågældende chauffører, hvilket FynBus ikke har retten til.

For at imødegå uhensigtsmæssighederne nævnt ovenfor, præciserer FynBus kravene til dokumentation overfor vognmændene.

Efter gennemførte kontroller – og evt. påbud om at rette op på forholdene – bliver vognmanden efter ca. 3 måneder bedt om at dokumentere, at der er rettet op.

### **6.1.1. Kontrolpanelet**

FynBus har arbejdet sammen med arbejdsmarkedets parter siden 2015. Samarbejdsformen var skriftligt indtil 2018, hvor det blev besluttet at nedsætte et kontrolpanel bestående af repræsentanter fra ATAX, 3F, Kristelig Arbejdsgiverforening og Det Faglige Hus.

Kontrolpanelet mødes 4 gange årligt. Før mødet sender FynBus de konkrete sager til kontrolpanelet indeholdende ansættelsesbeviser, lønsedler, timesedler/arbejdssedler og E-indkomst kvittering.

Kontrolpanelet gennemgår den fremsendte dokumentation på baggrund af et til formålet udarbejdet kontrolskema, se Bilag 2. Kontrolpanelet har i den forbindelse meddelt, at det kan være vanskeligt at vurdere, om en chauffør får de tillæg, denne er berettiget til, når det ikke er muligt at kontakte denne direkte.

Kontrolpanelet rådgiver FynBus om, hvorvidt løn- og arbejdsvilkår er i overensstemmelse med arbejdsklausulen, hvorefter FynBus træffer afgørelse om evt. sanktion.

### **6.2. Kontrolarbejdets tilrettelæggelse i FG5/FV5/FR2 og FR3**

I forbindelse med hver kontraktstart tilrettelægges kontrolarbejde for at kontrollere, at vognmænd med ansatte og uden overenskomst overholder arbejdsklausulen.

I FG5/FV5/FR2 og FR3 blev kontrolarbejdet gennemført således:

1. Vognmænd, som ikke var medlem af en arbejdsgiverforening eller havde indgået overenskomst, og som havde ansatte, blev udtaget til kontrol.
2. Ved konkrete henvendelse og ved mistanke om uregelmæssigheder blev der igangsat kontrol, uanset om vognmanden havde overenskomst.
3. Vognmænd, der var medlem af arbejdsgiverforening eller havde indgået overenskomst blev ikke kontrolleret.
4. Vognmænd uden ansatte blev ikke kontrolleret.

Derudover blev en vognmand, der havde afgivet et såkaldt lavt bud, og som baserede sin forretningsmodel på enkeltmandsvirksomheder som underentreprenør, undersøgt ved hjælp af ekstern revisor.

#### **6.2.1. Kontroller i FG5/FV5**

I FG5/FV5/FR2 og FR3 havde FynBus kontrakt med 60 vognmænd, hvoraf:

- 21 vognmænd ikke havde ansatte
- 27 vognmænd havde ansatte og var medlem af en arbejdsgiverforeningen eller havde tegnet overenskomst
- 12 vognmænd havde ansatte, men ingen overenskomst
- 5 af ovennævnte vognmænd havde kontrakt, men kom aldrig i drift

FynBus kontrollerede 13 vognmænd:

- 9 vognmænd med ansatte uden overenskomst,
- 3 vognmænd pga. konkrete henvendelser vedr. brud på arbejdsklausulen, og
- 1 vognmand pga. underentreprenør, der havde ansatte og fulgte overenskomst.

Af de 13 vognmænd havde 2 underentreprenører. Af disse underentreprenører er 8 kontrolleret. Det vil sige, at der er kontrolleret i alt 21 vognmænd.

Hos de 21 vognmænd blev 49 medarbejdere udtaget til kontrol, og FynBus kontrollerede i alt 147 lønsedler.

### **6.2.2. Pensionsudbetaling**

Tidligere var der ikke enighed blandt arbejdsmarkedets parter om, hvorvidt udbetaling af pension, som en del af bruttolønnen, var i overensstemmelse med Taxalovens § 10, og arbejdsklausulen. Trafikstyrelsen/Færdselsstyrelsen havde heller ikke en klar holdning hertil.

I efteråret 2018 nåede FynBus' kontrolpanel til enighed om en fortolkning, hvorefter FynBus indførte en bestemmelse om, at løn og pension skal betales hver for sig og pensionen indbetales til et pensionselskab.

Da det i flere overenskomster, fx mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Det Faglige Hus, er muligt med en indfasningsordning for indbetaling af pension til et pensionselskab, har FynBus accepteret dette.

### **6.2.3. Kontrolarbejdets resultater i FG5/FV5, FR2 og FR3**

Efter kontrollen kunne FynBus konstatere følgende:

- 3 vognmænd havde ingen ansatte
- 3 vognmænd meldte sig ind i arbejdsgiverforening
- 2 vognmænd havde overenskomst
- 1 vognmand, hvortil der ingen bemærkninger var

Resultatet af kontrollerne har været:

- 1 vognmand, hvor 3F overtog sagen
- 3 vognmænd tilbagebetalte pension
- 1 vognmænd tilbagebetalte løn
- 2 vognmænd fik nye ansættelsesbeviser
- 2 vognmænd forhøjede timelønnen
- 1 vognmand udskiftede 2 underentreprenører
- 1 vognmand, hvor kontrol forsættes i FG6/FV6

FynBus har efterfølgende kontrolleret, at alle vognmænd har rettet op på de påtalte forhold, hvilket de havde.

Det kan dermed konstateres, at FynBus' kontrol har medført, at vognmændene har rettet op på løn- og arbejdsvilkår.

## **7. KONTROLLER I FG6/FV6 OG FR4**

I FG6/FV6 (kontrakt fra 1. marts 2019) og FR4 (kontrakt fra 12. august 2019) bliver kontrolarbejdet gennemført således:

- Vognmænd, der kører garantikørsel, udtages til kontrol.

- Vognmænd, som ikke er medlem af en arbejdsgiverforening eller har indgået overenskomst, men som har ansatte, udtages til kontrol.
- Ved konkrete henvendelser og mistanke om uregelmæssigheder igangsættes kontrol.
- Vognmænd, der har afgivet de laveste bud, udtages til kontrol. Dvs. priser under:
  - 260 kr. for Vogntype 2
  - 292 kr. for Vogntype 5
  - 313 kr. for Vogntype 6

Der er planlagt 31 kontroller, hvoraf 15 kontroller allerede er igangsat, og 3 kontroller er afsluttet pr. september 2019.

Vognmænd udtaget til kontrol:

- 10 vognmænd, der har indgået kontrakt om garantikørsel, hvoraf 3 er tidligere kontrolleret
- 7 vognmænd uden overenskomst, hvoraf 2 tidligere er kontrolleret
- 12 vognmænd kontrolleres på grund af lave bud, hvoraf 11 er tidligere er kontrolleret
- 2 vognmænd på baggrund af opfølgning fra tidligere kontraktperiode

FynBus kontrollerer underentreprenører, når hovedentreprenøren kontrolleres. Ud over de 15 kontroller, der er igangsat, er der dermed ligeledes igangsat kontrol af 9 underentreprenører.

## 8. BOD – ARBEJDSKLAUSUL

Efter arbejdsklausulen kan en vognmand få bod, hvis denne ikke sender dokumentation, som FynBus har anmodet om.

Denne mulighed har alene været anvendt to gange.

## 9. HENVENDELSER VEDR. ARBEJDSKLAUSULEN

FynBus har i alt modtaget 41 henvendelser vedr. arbejdsklausulen, hvoraf 33 kommer fra den samme afsender.

- I 11 tilfælde drejede henvendelsen sig om konkrete vognmænd.
- I 2 tilfælde blev der iværksat kontrol af en vognmand, hvoraf den ene ikke havde ansatte på daværende tidspunkt og den anden kontrol endnu ikke er afsluttet.
- De 9 henvendelser vedrørte vognmænd, der allerede var kontrolleret.

## 10. VOGNKONTROLLER

FynBus gennemfører ca. 400-500 vognkontroller årligt.

Kontrollerne gennemføres som hovedregel på to måder:

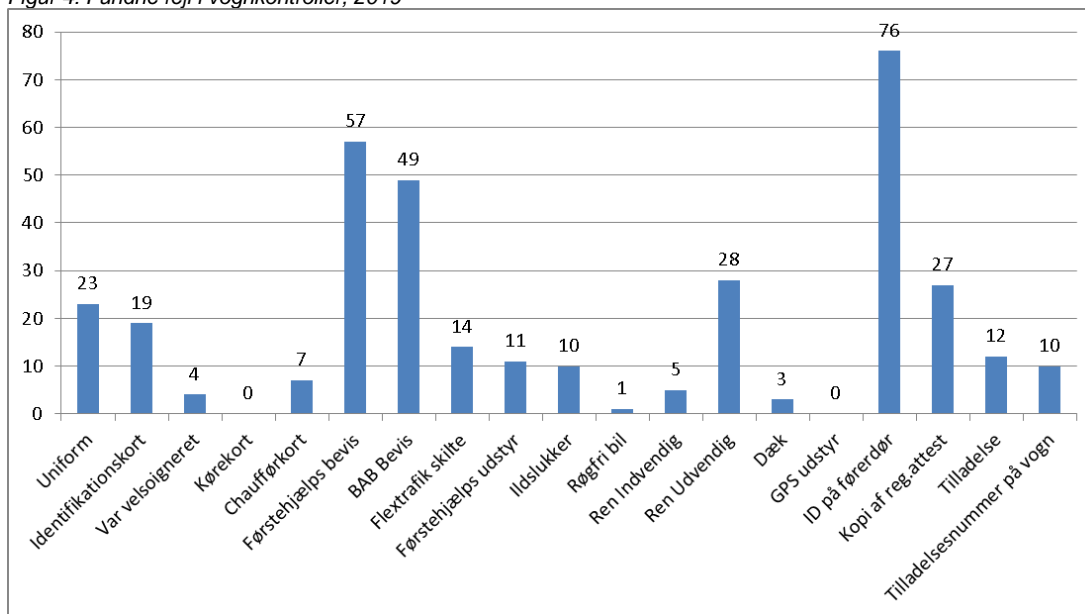
- Der lægges en tur tilfældigt ind i planlægningsystemet, som medfører, at bilen ankommer på Tolderlundsvej 9, FynBus' adresse.
- Der gennemføres kontrol på centrale steder, oftest på Odense Universitetshospital.

Kontrollerne gennemføres efter en fast fremgangsmåde og registreres direkte online via tablet.

Der er i 2019 indtil 11. september 2019 gennemført 407 kontroller, hvor der i gennemsnit er fundet 0,87 fejl pr. kontrol. En del af kontrollerne, ca. 43 %, er efterkontroller af en tidligere påtale.

I alt er 53 % af alle biler, der er godkendt til flexkørsel, kontrolleret i nuværende kontrakter. De fundne fejl fremgår af figur 4 nedenfor:

Figur 4: Fundne fejl i vognkontroller, 2019



De fleste kontroller i 2019 er gennemført i forbindelse med kontraktstart i marts og april, i alt 230 kontroller.

Ovenstående figur 4 viser, at den hyppigste fejl er manglende ID-skilt på førerdør. Den næsthypigste fejl er mangel på førstehjælpsbevis, og tredjehypigste fejl er mangler vedr. uddannelse i udførelse af offentlig servicetrafik og befordring af bevægelseshæmmede (BAB Bevis).

Der er forskellige sanktionsmuligheder, afhængigt af fejlen:

**Tilfælde med påtale:**

- Glemte beviser BAB / førstehjælp, dokumentation fremsendes på mail eller ses ved genkontrol.
- Forkert dæktype (sommer / vinter)
- Ren udvendig
- Ren indvendig
- ID-kort
- Kopi af registrerings attest
- Velsigneret
- FlexTrafik skilte
- ID på førerdør
- Tilladelsesnummer udvendigt på vognen

**Chaufføren må ikke fortsætte kørslen:**

- Manglende kørekort/chaufførkort
- Manglende beviser BAB / Førstehjælp
- Manglende uniform
- Hvis der opleves flere fejl på samme bil ved kontrol

**Bilen må ikke køre videre:**

- Manglende førstehjælpsudstyr
- Manglende ildslukker
- Ikke røgfri bil
- Manglende tilladelse



Der er i alt udført 396 vognkontroller fordelt på 226 vognløb i nuværende kontraktperiode fra 1. marts 2019 til og med 11. september 2019.

Der er godkendt ca. 425 vogne til drift i nuværende udbud. Ikke alle godkendte vogne er dagligt i drift.

## 11. BOD – DRIFT

Ifølge de indgåede kontrakter, FG/FV og FR, kan der gives bod for et antal forseelser. Kontraktens bodsystem vedrører ikke overtrædelser af arbejdsklausulen, der har sit selvstændige bodsystem, se afsnit 8. Bod – arbejdsklausul.

FynBus har indført et bodssystem, der betyder, at der ikke gives bod til en vognmand, før der er opnået et vist antal bodspoint (pt. 36 point) over en rullende periode på 6 uger.

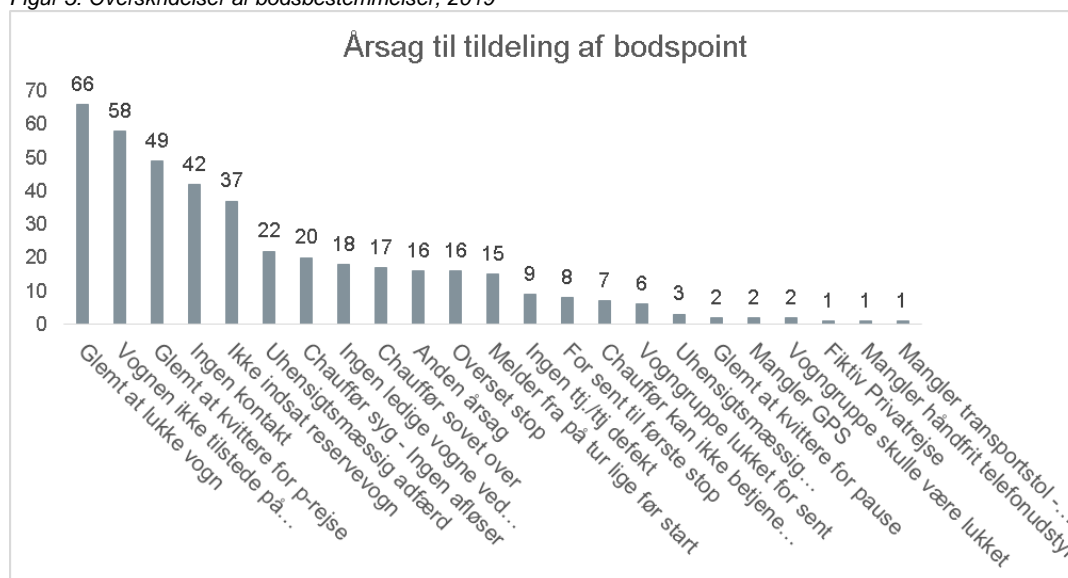
Dette system er indført for at opnå en dialogbaseret adfærdsregulering i Flextrafiksystemet. Vognmændene får løbende tilsendt en opgørelse over deres aktuelle bodspoint samt hvilken overskridelse de er givet for, i forventning om at antallet af overskridelser nedbringes.

0

Erfaringen med bodssystemet viser, at systemet virker – der er et generelt fald i antallet af overskridelser af bodsbestemmelserne henover nuværende kontraktperiode.

Der er i 2019 registreret 418 overskridelser af bodsbestemmelserne. Fordelingen af disse overskridelser fremgår af figur 5 nedenfor:

Figur 5: Overskridelser af bodsbestemmelser, 2019



Som det fremgår af ovenstående figur 5, er der ikke mange overskridelser, der kan henføres til manglende uddannelse af chaufførerne, så det vurderes, at vognmændene overholder deres forpligtelser vedrørende chaufføruddannelse.

Da bodssystemet er nyt – og som udgangspunkt er dialogbaseret – er der i indkørings- og evalueringstiden ikke tildelt en egentlig bod til vognmænd, der har overskredet pointgrænsen. Der er i stedet gjort rede for hvor stort et beløb, der kunne være idømt bod for hos den enkelte vognmand, således at vognmanden har haft mulighed for at tage dette til efterretning.

Da bodssystemet nu har opnået sin endelige udformning, er der fra 1. august 2019 tildelt "tællende point" i forbindelse med overskridelser af bodsbestemmelserne. I den sammenhæng er der tildelt en samlet bod på 6.000 kr. til en vognmand. Samtlige andre vognmænd har holdt sig under grænsen for bodstildeling.

Antallet af overskridelser er generelt proportionalt med det antal køretøjer, som den enkelte vognmand stiller til rådighed for FynBus' Flextrafik, om end den tidligere omtalte bod for august måned er tildelt en af de mellemstore vognmænd.

## 12. OPFØLGNING SIDEN SEPTEMBER 2019

Pr. 16. januar 2020 er status på kontrolarbejdet vedr. FG6/FV6, med kontraktstart 1. marts 2019, og FR4, med kontraktstart 12. august 2019, følgende:

### *Kontrol af arbejdsklausul:*

FynBus har i gangsat kontrol af:

- 25 vognmænd
- 10 underentreprenører

FynBus har afsluttet 13 kontroller og har kunnet konstatere følgende:

- 4 vognmænd havde ingen ansatte
- 7 vognmænd havde overenskomst
- 2 vognmænd er stoppet med at køre
- 6 vognmand, hvortil der ingen bemærkninger var

Resultatet af kontrollerne har været:

- 3 vognmænd udarbejder timesedler fremover
- 3 vognmænd fik nye ansættelsesbeviser
- 1 vognmand indbetaler fuld pension
- Udstedt bod til 4 vognmænd
- Givet 1 skriftlig advarsel

### *Henvendelser vedr. arbejdsklausulen:*

FynBus har siden september 2019 modtaget 14 henvendelser vedr. arbejdsklausulen, hvoraf 12 er fra den samme afsender.

- Henvendelserne vedrører 3 forskellige vognmænd
- Alle vognmænd har indgået overenskomst
- 2 vognmænd er tidligere kontrolleret

### *Vognkontroller:*

Der er i perioden 1. januar 2019 til 15. januar 2020 gennemført 542 kontroller, hvor der i gennemsnit er fundet 0,96 fejl pr. kontrol. En del af kontrollerne, ca. 45 %, er efterkontroller af en tidligere påtale. I alt er 61 % af alle biler, der er godkendt til flexkørsel, kontrolleret i nuværende kontrakter.

## BILAG 1

### FYNBUS' ARBEJDSKLAUSUL

vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus.

#### 1. Forpligtelsen

Entreprenøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte, som entreprenøren og eventuelle underentreprenører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn (herunder særlige ydelser), 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, 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.

##### 1.1. Krav til medarbejderens ansættelsesforhold og identifikation

Alle medarbejdere skal inden en måned efter arbejdets påbegyndelse have modtaget et ansættelsesbevis samt orienteres af entreprenøren om gældende løn- og arbejdsvilkår. Entreprenøren er endvidere ansvarlig for, at der kun anvendes medarbejdere med gyldig opholds- og arbejdstilladelse. Medarbejdere skal på forlangende kunne dokumentere deres identitet ved fremvisning af billedlegitimation.

##### 1.2 Krav til godkendelse af underentreprenører samt krav til skiltning

FynBus kan konkret stille krav til, at entreprenøren skilter med, hvilke virksomheder, der udfører arbejde for FynBus.

##### 1.3. Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere

Entreprenøren er forpligtiget til at sikre, at såfremt entreprenøren eller dennes underentreprenører har anmeldelsespligt til RUT-registret, overholder deres forpligtigelse og på eget initiativ sender en kvittering for anmeldelsen til FynBus straks efter anmeldelsen.

#### 2. Dokumentation for overholdelse af forpligtelsen

Der skelnes i nærværende arbejdsklausul mellem krav til dokumentation og krav til redegørelse.

##### 2.1. Dokumentation

Entreprenøren har bevisbyrden for, at forpligtelsen jf. klausulens afsnit 1 er overholdt, og FynBus kan på forlangende kræve at se dokumentation for entreprenørens og dennes underentreprenørers overholdelse heraf.

Relevant dokumentation skal som minimum omfatte lønsedler, E-indkomstkvittering, lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser og ansættelsesbeviser samt den referenceramme, entreprenøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for de ansatte. Herudover kan FynBus i den konkrete sag anmode entreprenøren om at fremsende andre relevante dokumenter.

##### 2.2. Redegørelse

Såfremt FynBus har en mistanke om overtrædelse, skal entreprenøren efter påkrav fremsende en fyldestgørende redegørelse vedrørende arbejdsklausulens overholdelse, jf. afsnit 1.

FynBus kan i den konkrete sag anmode entreprenøren om yderligere at uddybe redegørelsen, såfremt redegørelsen vurderes at være mangelfuld.

### 2.3. Frister

Dokumentationen skal være FynBus i hænde senest fem arbejdsdage efter påkravets modtagelse. Redegørelsen skal være FynBus i hænde senest 10 arbejdsdage efter påkravets modtagelse.

### 2.4 Videregivelse af dokumentation

FynBus kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til SKAT eller Arbejdstilsynet, såfremt videregivelsen vurderes at være af væsentlig betydning for myndighedernes virksomhed.

FynBus kan efter en konkret vurdering videregive informationer, som tjener som dokumentation for overholdelse af kravene i Arbejdsklausulen, jf. afsnit 2.1 til politiet, såfremt der er mistanke om et begået strafbart forhold.

## 3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen

Ifalder entreprenøren nedenstående sanktioner eller andre misligholdelsesbeføjelser, fritages denne ikke for pligten til at opfylde kontrakten.

### 3.1. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 1

#### Tilbageholdelse af vederlag

FynBus er berettiget til at tilbageholde vederlag med henblik på at tilgodese berettigede krav fra entreprenørens eller underentreprenørers ansatte.

#### Bod

Entreprenøren ifalder bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag udgør 500,00 kr. pr. dag, indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.

### 3.2. Sanktioner ved entreprenørens overtrædelse af klausulens afsnit 2

Entreprenøren ifalder bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag efter fristens udløb, jf. afsnit 2.3., udgør 1000,00 kr. pr. dag, indtil entreprenøren har imødekommet FynBus' påkrav. Beløbet kan modregnes i entreprenørens vederlag.

### 3.3. Sanktion ved væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen

Entreprenørens eller dennes underentreprenørers væsentlige misligholdelse af Arbejdsklausulen vil altid berettige FynBus til at ophæve kontrakten helt eller delvist. Ved væsentlig misligholdelse forstås f.eks. grove eller gentagne overtrædelser af arbejdsklausulen, jf. afsnit 1 og 2.

## 4. Kontrolforanstaltninger

FynBus eller dennes stedfortræder, herunder eksterne konsulenter eller parter mv., vil i kontraktens løbetid løbende kunne gennemføre forskellige kontrolforanstaltninger, eksempelvis foretage anmeldte og uanmeldte kontrolbesøg hos entreprenøren samt i vogne/busser for at sikre overholdelse af Arbejdsklausulen.

Entreprenøren skal sikre, at der ligeledes er en adgang for FynBus til at gennemføre kontrolforanstaltninger hos eventuelle underentreprenører.

## BILAG 2

### KONTROLSKEMA – KONTROLPANELET

Entreprenørens navn:

Skema udfyldt af:

	Sæt X		BEMÆRKNINGER
	JA	NEJ	
<b>LØNSEDLER</b>			
Er lønsedler for de seneste 3 mdr. modtaget?			
Fremgår det af lønsedlerne, hvad der er afregnet for?			
- Ved timeløn: fremgår timeantal og -løn?			
- Ved provision: fremgår provisionssats og det beløb, der er optjent provision af?			
Overholdes mindstelønnen?			
Er vagtplaner/arbejdsskemaer for de seneste 3 mdr. modtaget?			
<b>ANSÆTTELSESBEVISER</b>			
Er ansættelsesbeviser modtaget?			
Er der i ansættelsesbeviserne henvisning til en overenskomst?			
Hvis ja - hvilken?			
Er overenskomsten overholdt?			
Hvis nej: hvilke af følgende vilkår er ikke overholdt?			
- lønsatser efter overenskomst			
- pension			
- feriefridage			
- tillæg for aften/lørdag/søn- og helligdage			
- tillæg for overarbejde			
- andet			
Hvis nej:			
Sikrer entreprenøren løn- og arbejdsvilkår svarende til en kollektiv overenskomst?			
Hvilke forhold er ikke i overensstemmelse med en kollektiv overenskomst?			
Dækker den samlede lønværdi summen af laveste lønsats + pension?			
Er der usædvanlige løn- og arbejdsvilkår?			
Hvis ja - hvilke?			
<b>ORGANISATIONENS OVERORDNEDE VURDERING</b>			
Overholder entreprenøren overordnet set overenskomsten?			
Overholder entreprenøren overordnet set FynBus' arbejdsklausul?			