

## **FynBus bestyrelse**

### **Dagsorden for møde**

**Torsdag, den 15. august 2013 kl. 16.00-18.00**

**Mødet afholdes på Tolderlundsvej 9, Odense**

#### **Deltagere:**

Formand Torben Andersen, Kerteminde

Næstformand Lasse Krull, Region Syddanmark

Bestyrelsesmedlem Lars Kristian Pedersen, Assens

Bestyrelsesmedlem Kasper Westh, Odense

Bestyrelsesmedlem Niels Bebe, Middelfart

Bestyrelsesmedlem Niels Peter Ellegaard, Faaborg-Midtfyn

Bestyrelsesmedlem Kim Johansen, Nordfyn

Bestyrelsesmedlem Peter Jordhøj, Nyborg

Bestyrelsesmedlem William Jensen, Region Syddanmark

Repræsentantskabsmedlem Bruno Hansen, Svendborg

Repræsentantskabsmedlem Jens Groth-Lauritsen, Ærø

Repræsentantskabsmedlem Bjarne Møller Petersen, Langeland

Direktør Carsten Hyldborg Jensen

Sekretariatschef Ingrid Dissing

Drifts- og Kvalitetschef Jan Gudmann Hansen

Kundechef Helle Nielsen

Planchef Søren Junker

## DAGSORDEN

Sager til beslutning: .....	3
Sager til drøftelse: .....	3
1. Analyse af eventuel sammenlægning af trafiksselskaber .....	3
2. Sociale klausuler ifm. udbud .....	5
3. Henvendelse til Trafikstyrelsen fra Taxa Fyn .....	8
Sager til orientering:.....	10
4. Status vedrørende køreplansskift 2013.....	10
5. Status vedrørende uddannelsesruter på Vestfyn.....	10
6. Landsdækkende enkeltbillet.....	11
7. Status vedrørende Ungdomskort .....	12
8. Status vedrørende cykelprojekt i Odense og på Ærø og Langeland .....	14
9. Meddelelser .....	15
10. Eventuelt .....	15

**Sager til beslutning:**

Intet.

**Sager til drøftelse:****I. Analyse af eventuel sammenlægning af trafiksselskaber.****Resumé:**

Rapporten "Analyse af potentialet i en sammenlægning af administrative funktioner i Sydtrafik og FynBus" fra maj 2013 har været behandlet i de to trafiksselskabers bestyrelser. I den kommende tid drøftes spørgsmålet om en fælles vision og mulighederne for at udvide samarbejdet mellem selskaberne, i flere fora, blandt andet Borgmesterforum på Fyn den 3. september 2013.

**Sagsfremstilling:**

Rapporten "Analyse af potentialet i en sammenlægning af administrative funktioner i Sydtrafik og FynBus" fra maj 2013 fremlagde tre modeller for et fremtidigt samarbejde mellem Sydtrafik og FynBus:

Model 1: Én fælles administration

Model 2: To administrationer med udvalgte fælles funktioner

Model 3: To administrationer med øget ad hoc samarbejde

FynBus's repræsentant skab vedtog den 10. juni 2013 en udtalelse, hvoraf det fremgår at:

*Repræsentantskabet har besluttet at afvise Model 1.*

*Repræsentantskabet kan tilslutte sig, at samarbejdet mellem selskaberne bør øges, for at fremme den kollektive trafik og for at sikre en omkostningseffektiv administration.*

*Repræsentantskabet finder dog at beslutningskompetencen i selskaberne suverænt ligger i bestyrelse og repræsentantskab i hvert af de to selskaber, og at denne kompetence ikke kan delegeres til et koordinerende organ inden for rammerne af den gældende lovgivning.*

*Repræsentantskabet finder derfor at kommunerne skal sikre sin indflydelse gennem medlemskab af bestyrelse og repræsentantskab.*

*Repræsentantskabet kan imidlertid tilslutte sig, og vil aktivt arbejde for, at der udarbejdes en fælles vision for den kollektive trafik i den Syddanske region. Der er i allerhøjeste grad behov for, at det strategiske ledelsesniveau i kommuner og region i stigende grad fokuserer på de udfordringer, som den kollektive trafik står over for, hvis den ønskede vækst på 2,5 % om året frem til 2030 skal realiseres.*

*Repræsentantskabet foreslår derfor at der etableres et Syddansk Råd for Kollektiv Trafik, som gennem deltagelse af interessenter fra kommuner, region, erhvervsliv og organisationer skal drøfte visioner og strategier for udviklingen af den kollektive trafik. Rådet ledes og sekretariatsbetjenes i et samarbejde mellem trafiksselskaberne.*

Repræsentantskabets udtalelse blev behandlet i FynBus' bestyrelse den 20. juni 2013. Et flertal støttede repræsentantskabets udtalelse, mens et mindretal, Lasse Krull og William Jensen, støttede en sammenlægning af administrationerne.

Et flertal i Sydtrafik's bestyrelse besluttede den 28. juni 2013 følgende:

*Sydtrafiks bestyrelse bakker fuldt op om Styregruppens konstatering, at konsulenternes rapport peger entydigt på model 1, samt at de afgørende forudsætninger der skal være på plads, for at der kan træffes beslutning om model 1, er:*

- *At der iværksættes et arbejde for en fælles vision for de to trafikelskaber, samt at udgangspunktet er det eksisterende udkast til fælles kommunal/regional vision for den kollektive trafik i Syddanmark.*
- *At der udarbejdes en redegørelse for de to selskabers åbningsbalance, således at det økonomiske grundlag for et administrativt samarbejde kan bringes på plads*
- *Supplerende, at de retlige rammer for oprettelsen af fælles administrativ funktioner, som de er lagt op i Model 1, vurderes nærmere juridisk.*

*Sydtrafiks bestyrelse ser meget gerne, at dette arbejde iværksættes hurtigst muligt, idet den initiale tidsramme opererede med, at en sådan beslutning kunne træffes inden sommerferien 2013. I erkendelsen af at FynBus' beslutningstagere som udgangspunkt har afvist at gå videre med Model 1, er det dog samtidig Sydtrafiks Bestyrelses agt at gå videre med følgende initiativer:*

- *Rette henvendelse til Region Syddanmark om at påvirke de hidtil fremkomne tilkendegivelser fra FynBus' side*
- *Iværksætte initiativer der kan styrke Sydtrafiks position på såvel markedet som mod sine bestillere: kommuner og Regionen. Herunder tilvejebringe de nødvendige kompetencer til selskabet, således som Analysen påpeger.*
- *Iværksætte rekruttering af en ny permanent direktør til selskabet*
- *I eget regie påbegynde arbejdet med en ny, fremadrettet, Trafikplan*

Udvalget for Regional Udvikling behandler rapporten, og vedtagelserne i de to trafikelskabers bestyrelser den 19. august 2013.

Med udgangspunkt i bestyrelsernes beslutning vil FynBus indgå i drøftelser om en fælles vision for den kollektive trafik, samt drøftelser af forslaget om at etablere et kollektiv trafikråd, som skal understøtte visionen. FynBus vil også indlede en drøftelse med Sydtrafik om samarbejde, med henblik på at opnå en omkostningseffektiv administration.

Der er på nuværende tidspunkt aftalt følgende politiske og administrative møder:

12. august: Møde mellem Sydtrafik og FynBus med deltagelse af formænd og direktører.

21. august: Møde i Kommunaldirektørforum på Fyn, med deltagelse af Carsten Hyldeborg.

3. september: Møde mellem Borgmesterforum på Fyn, de tekniske udvalgsformænd, repræsentantskabet for FynBus samt FynBus' direktør.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter rammerne for det videre arbejde

**Vedtagelse:****2. Sociale klausuler ifm. udbud****Resumé:**

*Odense Kommune ønsker at sociale klausuler indgår i udbuddet af koordineret kørsel i Odense. En social klausul indebærer en nærmere beskrevet social forpligtigelse for entreprenøren med et enten integrerende, forebyggende eller fastholdende sigte med henblik på et mere rummeligt arbejdsmarked.*

*Der stilles fem krav til sociale klausuler: Åbenhed og gennemsigtighed, Saglighed, Proportionalitet, Ikke diskriminerende og Dispensation fra krav om nyansættelser. Et eksempel på en social klausul kunne være krav om ansættelse af en bestemt andel medarbejdere på særlige vilkår.*

*Der er eksempler på indførelse af en CSR-politik (Corporate Social Responsibility), blandt andet i Movia.*

*Kontrakter vedrørende flextrafik er udarbejdet i samarbejde med Sydtrafik og Midttrafik, og en udvidelse med sociale klausuler skal derfor aftales med de to trafikskaber.*

*Der er ikke indført sociale klausuler i kontrakter vedrørende buskørsel.*

**Sagsfremstilling:**

Mange kommuner har i dag indført sociale klausuler i forbindelse med udbud, ligesom Region Syddanmark har vedtaget sociale klausuler ved udbud af bygge- og anlægsopgaver.

Trafikskabet Movia har i 2013 udarbejdet CSR-profil. Midttrafik skal i forbindelse med udbud af letbanen indarbejde social klausul vedr. uddannelsespladser. De øvrige trafikskaber har ingen indarbejdede sociale klausuler eller CSR-profiler.

**Social klausul**

En social klausul er et krav, der indsættes i kontrakten på lige fod med faglige og indholdsmæssige krav til opgaven. Klausulen indebærer en nærmere angivet social forpligtigelse for den, der vinder opgaven.

**To formål:**

Sociale klausuler kan både være med til at mindske risikoen for, at nuværende medarbejdere bliver udstødt, og bidrage til at udsatte grupper bliver integreret på arbejdsmarkedet. På den måde kan klausulerne have to hovedformål:

- I. At integrere - ved at stille krav om, at entreprenøren ansætter personer på særlige vilkår (fx fleksjob) eller ved at skabe bedre muligheder for at aktivere ledige.

2. At forebygge og fastholde - ved at kræve, at arbejdspladsen har en formuleret politik om at fastholde nuværende medarbejdere og forebygge nedslidning. Dermed kan sociale klausuler gøre arbejdspladsen mere rummelig for de allerede ansatte.

### **Hårde og bløde klausuler:**

Ved hårde klausuler kan der stilles meget konkrete krav til entreprenøren om at sikre, at den sociale forpligtelse bliver overholdt. Det kan fx være et krav om, at der til udførelse af opgaven skal ansættes et vist antal personer på særlige vilkår eller at entreprenøren skal have praktikanter.

Eller der kan vælges en blødere klausul, hvor entreprenøren blot skal tilstræbe at overholde den sociale klausul. Det gør det sværere for FynBus at vide, om entreprenøren gør sit bedste for at nå målet. Til gengæld kan den blødere formulering være et godt grundlag for et tillidsfuldt samarbejde mellem entreprenøren og FynBus.

### **Fem krav til sociale klausuler**

#### 1) Åbenhed og gennemsigtighed

En social klausul skal være gennemsigtig og klart beskrevet i udbudsmaterialet, så tilbudsgiver kender vilkåret og kan tage det i betragtning i forbindelse med beslutning om afgivelse af tilbud.

#### 2) Saglighed

En social klausul skal være sagligt begrundet, og målgruppen for klausulen skal afgrænses objektivt. Det er bl.a. ikke tilladt at henvise til danske ordninger som f.eks. fleksjob, da det vil kunne diskriminere personer fra lande, der ikke har fleksjob, som en del af deres sociallovgivning.

#### 3) Proportionalitet

Den sociale klausul skal respekterer princippet om proportionalitet. Kravet om proportionalitet betyder bl.a., at de sociale klausuler ikke må være for omkostningsfulde for virksomhederne, og må ikke forpligte tilbudsgiveren i længere tid, end den pågældende kontrakt løber.

Kravet om proportionalitet betyder endvidere, at den sociale klausul kun må gælde for den del af virksomheden, der udfører den konkrete opgave og udbyderen kan heller ikke kræve, at leverandøren ansætter flere personer, end det er nødvendigt for at udføre den pågældende opgave.

#### 4) Ikke diskriminerende

Sociale klausuler må ikke diskriminere udenlandske leverandører eller arbejdstagere. Det betyder blandt andet, at en kontraktbestemmelse ikke må have en direkte eller indirekte diskriminerende virkning på tilbudsgivere fra andre lande.

#### 5) Dispensation fra krav om ny ansættelser:

Hvis leverandøren på forhånd har ansat tilstrækkeligt mandskab til at varetage den opgave, som er udbudt, kan udbyderen ikke kræve, at leverandøren afskediger medarbejdere for at kunne leve op til aftaler om at ansætte nye medarbejdere. Såfremt leverandøren ellers må afskedige medarbejdere, skal udbyderen derfor acceptere, at leverandøren kan overføre

medarbejdere til at varetage den udbudte arbejdsopgave, selv om det kan betyde, at leverandøren da ikke opfylder kravet om at ansætte personer fra de relevante målgrupper.

### **Eksempel på social klausul**

#### **Social klausul med krav om at ansætte et antal/en andel medarbejdere på særlige vilkår:**

*”Leverandøren skal sikre [tilstræbe], at mindst x pct. af de stillinger/x stillinger, der anvendes til at opfylde denne kontrakt, besættes med medarbejdere ansat på særlige vilkår.*

*Ved medarbejdere på særlige vilkår forstås personer under 65 år med varige begrænsninger i arbejdsevnen, som ikke kan opnå eller fastholde beskæftigelse på normale vilkår på arbejdsmarkedet. Mulighederne for revalidering til beskæftigelse på normale vilkår skal være udtømte.*

*Leverandøren kan vælge at besætte ledige stillinger på særlige vilkår med arbejdstagere fra andre EU-lande, som tilhører en persongruppe, der svarer til den ovennævnte.*

*Såfremt leverandøren ellers må afskedige medarbejdere, kan leverandøren overføre medarbejdere til at varetage den udbudte arbejdsopgave, selv om det kan betyde, at kravet om [at tilstræbe] ansættelser på særlige vilkår ikke kan opfyldes.”*

#### **Social klausul med krav om en etnisk ligestillingspolitik**

*”Leverandøren skal tilkendegive, at leverandøren for de ansatte på den udbudte arbejdsopgave har eller vil indføre en [skriftligt] formuleret politik med henblik på at ligestille personer med forskellig etnisk oprindelse. Ligestillingspolitikken skal omfatte ansættelse, afskedigelse, forflyttelse, uddannelse, forfremmelse samt løn- og arbejdsvilkår. Den skal mindst gælde for den tidsperiode, som det tager at udføre den udbudte arbejdsopgave. Leverandøren skal på ordregiverens anmodning orientere ordregiveren om ligestillingspolitikken og dens udmøntning.”*

### **CSR**

CSR (Corporate Social Responsibility) er ofte defineret som virksomhedernes sociale ansvar. I forbindelse med ændring af Årsregnskabsloven i december 2008 anvendes begrebet ”virksomheders samfundsansvar”. Grundlæggende handler CSR om, at virksomheder handler globalt og samfundsmæssigt ansvarligt, for eksempel ved at tage hensyn til menneskerettigheder, sociale vilkår, arbejdsforhold, miljø, klima etc.

Movia’s CSR-politik baserer sig på en model, der sammenfatter målinger og politikker om adfærd baseret på 8 hovedområder. Et af punkterne omhandler ”Aktiviteter i leverandørkæden”, hvor Movia bl.a. stiller krav til leverandører om at overholde menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, krav til miljø, afskaffelse af diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold, samt forpligtede sig til at sørge for at arbejdsmiljøet er af en sådan standard, at arbejdstagerene ikke udsættes for påvirkninger eller risici, der kan skade deres helbred på kort eller lang sigt.

Derudover omfatter Movias CSR-profil følgende elementer:

- Kommunikation internt og eksternt
- Interessehåndtering
- Medarbejderaktiviteter
- Ledelsesgrundlag

- Kundeaktiviteter
- Miljøaktiviteter
- Samfundsaktiviteter

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- drøfter evt. indførelse af sociale klausuler for udbud i FynBus regi eller udarbejdelse af CSR-profil for FynBus.

**Vedtagelse:****3. Henvendelse til Trafikstyrelsen fra Taxa Fyn****Resumé:**

*Foranlediget af et læserbrev fra 3F om løn- og arbejdsvilkår hos 7-9-13 Taxi og Bus i forbindelse med udførelse af Flextrafik for FynBus, har Taxa Fyn fremsendt mail til alle borgmestre på Fyn og øerne med, som det formuleres "... håb om at I vil kunne sætte jer ind i den problematik, som vi i taxabranchen står med ...". Samtidig har Taxa Fyn fremsendt henvendelse til Trafikstyrelsen om løn- og arbejdsvilkår hos 7-9-13 Taxi og Bus med påstand om ulovlige løn- og arbejdsvilkår og konkurrenceforvridning mm. Taxa Fyn opfordrer Trafikstyrelsen til at gennemføre kontrol af løn- og arbejdsvilkår hos konkurrenten.*

*Disse tiltag skal ses i lyset af den konflikt 3F, med deltagelse af Taxa Fyns chauffører gennemførte i april måned på baggrund af samme problemstilling.*

**Sagsfremstilling:**

Bestyrelsen og FynBus har modtaget mail af 29. juli 2013 fra Taxa Fyn med kopi af henvendelse til Trafikstyrelsen, vedrørende løn- og ansættelsesvilkår for ansatte medarbejdere hos selskabet 7-9-13 Taxi og Bus, se Bilag 3.1.

Alle borgmestre på Fyn har desuden modtaget mail (Bilag 3.2) af 28. juli 2013 fra Taxa Fyn med kopi af læserbrev af 23. juli 2013 fra 3F, se Bilag 3.3.

Taxa Fyn klagede i februar 2013 til Trafikstyrelsen over løn- og ansættelsesvilkårene for de ansatte medarbejdere hos bl.a. 7-9-13 Taxi og Bus.

I perioden 3. april – 10. april 2013 var der på Fyn konflikt ved 3F mod bl.a. 7-9-13 Taxi og Bus, i samarbejde med Taxa Fyns medarbejdere, over løn- og ansættelsesvilkår for de ansatte medarbejdere hos selskaberne. Redegørelse for konflikten er vedlagt som Bilag 3.4 af 9. april 2013.

Taxa Fyn var i den forbindelse af den opfattelse, at FynBus som kontraktpart var ansvarlig for at sikre, at de ansatte medarbejdere fik løn- og ansættelsesvilkår i overensstemmelse med de givne tilladelser.

I henhold til lovgivningen er det en betingelse for, at få udstedt bevilling, at medarbejdere hos de firmaer, der udfører kørsel på grundlag af Ep-tilladelser og tilladelser til offentlig



servicetrafik, har løn- og ansættelsesvilkår, der svarer til det generelle niveau på det pågældende område. FynBus har desuden valgt at fremhæve denne forpligtelse i de indgåede kontrakter.

Trafikstyrelsen udsteder Ep-tilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik, og relevante kommune udsteder taxitilladelser. I henhold til lovgivningen har de samme myndigheder tilsynsforpligtelsen i forhold til om vognmændene stadig kan honorere de stillede krav til få udstedt og opretholde en bevilling. Hvis en vognmænd ikke kan honorere de stillede krav til at få en bevilling, herunder krav til løn- og ansættelsesvilkår, kan der ikke udstedes bevilling ligesom en allerede udstedt bevilling kan trækkes tilbage.

På den baggrund er FynBus af den opfattelse, at Trafikstyrelsen og kommunerne har myndighedsansvaret og tilsynsforpligtelsen i forhold til sikre, at betingelserne for at få en bevilling fortsat er til stede, herunder om de ansatte medarbejdere har de korrekte løn- og ansættelsesvilkår.

Den 18. april 2013 traf Vestre Landsret afgørelse om, at det er i strid med lovgivningen at provisionslønne chauffører, der udfører kørsel i køretøjer på grundlag af Ep-tilladelser og tilladelser til offentlig servicetrafik. Disse chauffører skal således timelønnes i overensstemmelse med en kollektiv overenskomst, som svarer til det generelle niveau på området.

Trafikstyrelsen meddelte 7-9-13 Taxi og Bus dette den 23. maj 2013, idet det blev oplyst, at Trafikstyrelsen forudsætter, at medarbejderne aflønnes i overensstemmelse med ovennævnte. Det blev desuden meddelt at Trafikstyrelsen på basis af stikprøver vil sikre overholdelse af de nævnte retningslinjer.

Taxi Fyn har i henvendelsen til Trafikstyrelsen oplyst, at 7-9-13 Taxi og Bus fortsat ikke gives deres ansatte medarbejdere løn- og ansættelsesvilkår i overensstemmelse med en kollektiv overenskomst, som svarer til det generelle niveau på området.

Trafikstyrelsen har den 31. juli 2013 anmodet FynBus, Sydtrafik, Movia, Midttrafik og Skat om en udtalelse vedrørende 7-9-13 Taxi og Bus' henvendelse til Trafikstyrelsen af 29. juli 2013.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Drøfter sag vedrørende Taxa Fyn.

#### **Vedtagelse:**

#### **Bilag:**

Bilag 3.1	Taxa Fyns henvendelse til Trafikstyrelsen af 29. juli 2013 vedrørende løn- og arbejdsvilkår ved 7-9-13 Taxi og Bus.
Bilag 3.2	Læserbrev ved 3F af 23. juli 2013.
Bilag 3.3	Følgemail ved T. Kasami, Taxa Fyn til læserbrev af 28. juli 2013.
Bilag 3.4	Konfliktredigelse af 9. april 2013

## Sager til orientering:

### 4. Status vedrørende køreplansskift 2013

**Resumé:**

*Til det nye skoleårs start er der lavet nye køreplaner eller nye køreplaner er på vej hos næsten alle ejere. Selv om der kun ændres skolestruktur på Ærø indebærer køreplansskiftet store og små justeringer i de enkelte kommuner. På mødet gives et overblik.*

**Sagsfremstilling:**

I lighed med tidlige år er der lavet ny køreplaner til ca. 140 af FynBus' skole-, lokal og by-busruter.

Udarbejdelsen af køreplanerne er i år lavet efter en ny skabelon. Ud fra data i kortsystemet og skolernes elevlister har FynBus i januar- februar udarbejdet en detaljeret kortlægning af elever og skolekortindehavere i de fleste kommuner. Desuden er brugen på de enkelte ruter og ture dokumenteret ud fra billetsystemets data, og køreplanerne er kvalitetssikret i tæt samarbejde med chaufførerne.

Dokumentationen af behov og benyttelse har dannet grundlag for samarbejdet med forvaltninger og skoler. På baggrund af benyttelse, nye ønsker som følge af skolernes skemalægning og andre ønsker til ændret service, har FynBus udarbejdet kravspecifikationer, der er indgået i kommunernes beslutningsprocesser. Kravspecifikationerne har været grundlaget for køreplanlægningen, der løbende er tilpasset ændringer i kommunernes trufne valg.

Et andet nyt element i køreplanprocessen har været et tæt samarbejde med gymnasium og erhvervsskoler i Svendborg og på Vestfyns Uddannelsescenter i Glamsbjerg.

Begge steder er lavet en detaljeret kortlægning af behov ud fra eksisterende og kommende elevsammensætning, og indenfor rammerne af ruterne, hvor der skiftes køreplan, er der lavet en målrettet koordinering mellem institutionerne møde- og sluttider og køreplanerne.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orientering til efterretning.

**Vedtagelse:**

### 5. Status vedrørende uddannelsesruter på Vestfyn

**Resumé:**

*Uddannelsesruterne fra Assens kommune til erhvervsskolerne i Odense blev indviet den 5. august. Konceptet er FynBus nyeste initiativ og projektet er et samarbejde mellem Assens Kommune, Region Syddanmark, Syddansk Erhvervsskole og Kold College. På mødet orienteres om de første resultater og erfaringer med processen.*

**Sagsfremstilling:**

Med støtte fra pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområderne er der lavet 3 ruter fra forskellige destinationer i Assens Kommune og direkte til Kold College og Syddansk Erhvervsskoles 3 afdelinger i Odense.

Busruterne er suppleret med tilbringerløsninger baseret på telekørsel, så pendlere der bor mere end 1 km fra ruten kan blive bragt til bussen.

Sammen med uddannelsesinstitutionerne, Assens Kommune og Region Syddanmark forsøger FynBus at udvikle et fremtidigt koncept, der understøtter erhvervsuddannelser, så flere unge vælger dem. Målet er at lave et "Fynsdækkende" koncept, der gennem målrettet betjening af skolerne også aflaster de øvrige busser, så der skabes kapacitet til at understøtte yderligere vækst. Samtidig aflastes trafiksystemets centrale terminaler i Svendborg og Odense ved, at en del af de uddannelsessøgende køres udenom bymidten.

Planlægningen har stået på siden januar med udpegning af mest benyttede stoppesteder, udvikling af bussernes layout, samarbejdsrelationer til entreprenører og chauffører med mere.

Ind til videre har de unges reaktioner været positive, og de første gode input til justering af køreplanerne er allerede modtaget og ved at blive implementeret. På mødet foreligger de første passagertal og øvrige driftserfaringer.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager status til efterretning.

**Vedtagelse:****6. Landsdækkende enkeltbillet****Resumé:**

*Den Landsdækkende Enkeltbillet (DLE) er i regi af Bus & Tog samarbejdet besluttet etableret fra 2014. DLE skal sikre, at det er muligt at gennemføre rejser i bus og tog på samme billet. De jyske trafikselskaber ønsker en lavere takst for enkeltbilletter end det niveau, der er fastlagt på Fyn og Sjælland, og grænsen mellem øst- og vesttaksterne går derfor i Storebælt efter fælles overenskomst. Det er besluttet, at der kan være to forskellige takster indtil det vil være muligt at harmonisere den fynske og jyske enkeltbillettakst. Det er besluttet at udskyde implementeringen af DLE til 2015.*

**Sagsfremstilling:**

I henhold til Lov om Trafikselskaber er alle trafikselskaber og DSB forpligtet til at indgå et samarbejde om billetter, der sikrer at det er muligt at gennemføre bus og togrejser på samme billet. Samarbejdet skal som minimum omfatte enkeltbilletter.

Trafikselskaberne, DSB, S-tog og Metro har i regi af Bus & Tog samarbejdet i 2012 besluttede at indlede et samarbejde om en landsdækkende enkeltbillet fra 2014.

På Fyn samarbejder FynBus og DSB alene om periodekort, omstigningsbilletter i forbindelse med togrejser samt tog+ rejser. DSB accepterer desuden FynBus' SMS-event billetter efter nærmere aftale.

Sagen blev forelagt på bestyrelsesmødet den 21. juni 2012, hvor der blev orienteret om, at den generelle ramme for det fremtidige takstsamarbejde om enkeltbilletter er, at de jyske trafikelskaber ønsker en lavere takst end det niveau, der er fastlagt på Sjælland og på Fyn. Med henblik på at reducere de heraf affødte problemer for DSB, har FynBus tilsluttet sig, at grænsen mellem "Vest-taksten" og "Øst-taksten" går i Storebælt.

Konsekvensen er, at FynBus' nuværende enkeltbillettakst, som for to zoner er 23 kr. vil være højere end den tilsvarende DSB-takst, som skal svare til det jyske takstniveau på ca. 20 kr.

Det blev på mødet besluttet, at der i en periode vil kunne være to forskellige takster, indtil der i fremtiden opnås mulighed for at den jyske og den fynske enkeltbilletspris kan harmoniseres.

Trafikelskaberne, DSB, S-tog og Metro har i Bus & Tog samarbejdet har den 3. juni 2013 besluttet, at udskyde implementeringen af den landsdækkende enkeltbillet til 2015.

#### **Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

#### **Vedtagelse:**

## **7. Status vedrørende Ungdomskort**

#### **Resumé:**

*Udstedelse af Ungdomskortet forløber generelt langsomt men dog til tiden, således at de fleste kunder har deres kort til start på uddannelsesforløbet. Der er problemer med bestillingssystemet på SU-Styrelsens hjemmeside som gør, at FynBus' Kundecenter yder megen assistance til de unge, især i forhold til oploadning af billeder. FynBus udsteder derfor midlertidige Ungdomskort for perioden 12. – 16. august 2013.*

#### **Sagsfremstilling:**

Ungdomskortet er Hypercard'ets og Uddannelseskortets afløser og er et tilbud til alle unge der går på en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse, eller bare er mellem 16-19 år.

De unge har på landsplan til en vis grad oplevet problemer med udstedelsen af Ungdomskortet, herunder også på Fyn.

FynBus' Kundecenter varetager udstedelsen af Ungdomskortet til buskunder på Fyn, og aktiviteten omkring kortet og behovet for assistance til de unge er høj. Det generelle billede af situationen er, at næsten alle, der skal påbegynde en uddannelse den 1. august har fået deres kort. FynBus har i skrivende stund verificeret og proseret følgende antal kort til ikrafttrædelse i perioden 01-08-13 – 30-09-13:

Ungdomsuddannelse	6335
Videregående uddannelse	164
16 – 19 år	226

Kunderne oplever primært følgende fire typer problemstillinger:

Problemstilling	Tiltag
1. Kunden kan ikke gennemføre sin bestilling på Ungdomskort.dk p.gr.a. tekniske problemer på hjemmesiden.	FynBus kan ikke hjælpe ift. den konkrete tekniske problemstilling på den statslige hjemmeside og henviser derfor i et svar på fynbus.dk til, at der arbejdes på sagen, og at FynBus vil informere nærmere når en løsning annonceres fra Ungdomskort.dk.
2. Der kan være tale om enkeltstående problemer, som f.eks. en kunde der har betalt, men ikke fået et kort.	Disse problemstillinger løses manuelt i FynBus. Løsning af disse problemstillinger har høj prioritet i FynBus.
3. Der er tilfælde, hvor kunden trods godkendt bestilling på Ungdomskort.dk alligevel ikke får sit uddannelseskort tilsendt. Det skyldes i langt de fleste tilfælde, at kunden har uploadet et dårligt billede.	Kunden får besked om dette, men denne besked resulterer ikke i, at man uploader et nyt billede. Denne type problemstillinger har middel prioritet.
4. I nogle tilfælde kan kunden begå (andre) fejl i bestillingsprocessen på Ungdomskort.dk.	Kender FynBus disse fejl og kan de beskrives, så meddeles dette til kunden via en instruks på FynBus' hjemmeside og via FynBus' hotline. Ansvaret for at hjælpe kunderne i dette tilfælde ligger dog hos Ungdomskort.dk.

Der er ligeledes problemer for kunder, der bestiller kortet for sent. Ekspeditionstider er tydeligt angivet på bestillingssiden.

FynBus kan ikke gennemføre bestillingen for kunden. Kunden skal selv ind og bestille kortet med anvendelse af Nemid mm.

Der er i skrivende stund møder mellem DSB og FynBus med henblik på at aftale fælles praksis i forbindelse med eventuelle kontrolafgifter ved anvendelse af FynBus-kort i togene

FynBus har i betragtning af det akutte behov hos studerende, hvis studie starter mandag eller senere i uge 33 besluttet, at udstede en midlertidig billet gældende fra den 12. – 16. august 2013. Dette er ligeledes aftalt med DSB.

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager status til efterretning.

**Vedtagelse:****8. Status vedrørende cykelprojekt i Odense og på Ærø og Langeland****Resumé:**

*Der er etableret forsøg med medtagelse af cykler uden betaling på udvalgte ruter i Odense, på Langeland og på Ærø. Forsøget starter den 15. juli hhv. den 5. august. Forsøget afprøver dels de tekniske løsninger, dels chaufførernes rolle og dels markedsgrundlaget for at udvide mulighederne for at tage cykler med busserne.*

**Sagsfremstilling:**

FynBus har i samarbejde med Odense Bybusser, Bergholdt og Ærø Bus etableret et forsøg, som skal afprøve forskellige muligheder for at kombinere busturen med cyklen. Forsøget er et udløb på et projekt finansieret delvis af Trafikstyrelsens Grønne Puljer "Kombinationsrejser".

Fra den 15. juli 2013 kan kunderne på udvalgte ruter tage cyklen gratis med bussen: rute 81-83 i Odense, rute 912-913 på Langeland samt på Ærø. På Ærø dog først fra 5. august.

På baggrund af forsøget vurderes det, om der er baggrund for at implementere en ordning generelt, samt om det åbner op for en ny kundegruppe, der ikke tidligere har set bussen som et attraktivt transportmiddel.

Forsøget evalueres løbende, herunder af de involverede chauffører.

Forsøget benytter en række metoder, der har været brugt på Bornholm. Kunden placerer cyklen enten på cykelstativet bag på bussen eller inde på midterperronen, og billetterer bagefter hos chaufføren.

**Odense:** Kunderne vil have mulighed for at tage cyklen med på rute 81-83. Bybusserne på ruten vil indvendigt blive rettet til, så man kan spænde sin cykel fast på midterperronen.

Der har ikke hidtil været mulighed for at medtage cykler i bybusserne i Odense

**Langeland:** Busserne indrettes med klapsæder hvilket giver plads til 4-5 cykler. Cyklerne monteres med velcrobånd. Derudover så suppleres der med et cykelstativ bag på bussen, hvor der er plads til 3-4 cykler.

**Ærø:** Forsøget benytter et nyudviklet stativ, der sidder bag på bussen. Stativet kan have op til 4 cykler med ad gangen. Kunden skal efter chaufførens anvisning selv kunne sætte cyklen op på stativet.

Alle tre steder vil kunderne kunne tage deres cykel gratis med efter kl. 9 morgen. Herudover gælder de almindelige regler for medtagning af cykler, jf. FynBus rejseregler, blandt andet, at der ikke kan medtages cykler i øvrige bybusser, at der højst kan medtages to cykler og at prisen for en cykel er 25 kr.

Forsøget er beskrevet yderligere på [www.FynBus.dk/cykel](http://www.FynBus.dk/cykel)

**Indstilling:**

Administrationen indstiller, at bestyrelsen

- Tager status til efterretning.

**Vedtagelse:****9. Meddelelser****10. Eventuelt**

---

Formand  
Torben Andersen

---

Næstformand  
Lasse Krull

---

Bestyrelsesmedlem  
Lars Kristian Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kasper Westh

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Bebe

---

Bestyrelsesmedlem  
Niels Peter Ellegaard

---

Bestyrelsesmedlem  
Kim Johansen

---

Bestyrelsesmedlem  
Peter Jordhøj

---

Bestyrelsesmedlem  
William Jensen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen



## Bilag 3.1

### Trafikstyrelsen

Odense den 29. juli 2013.

### Klage over 7-9-13 Taxi og Bus, ved Thomas Sig Jensen cvr.nr. 19379086

I forlængelse af tidligere fremsendt klage skal vi hermed endnu engang gøre opmærksom på, at pågældende virksomhed ikke lever op til kravene, som er fastsat af trafikstyrelsen ved udførelse af kørsel med OST-tilladelser for Trafikselskaberne.

Vi har igennem samtaler med ansatte i selskabet fået bekræftet, at der stadig køres på provisionsløn. Der foretages efterfølgende en omregning, hvor provisionslønnen divideres med 135 kr. Det herved fremkomne tal er det timetal, som fremgår af lønsedlen.

Følgende overtrædelser finder sted:

- der betales ikke for det faktiske antal timer, der køres. Der er talrige eksempler på, at chaufførerne kører 12,5 timer hver dag – det vil også fremgå af Flextrafiks udsendelse af ture til de respektive vogne. Herfra trækkes ½ times pause, således at arbejdstiden udgør 12 timer. På en 5-dages uge udgør arbejdstiden ca 60 timer, hvilket er ulovligt.
- der afregnes kun for ca 46 timer – altså lige under det maksimalt lovlige jf. EU' s direktiv.
- der udbetales ikke for overtimer – heller ikke for det fiktive timetal
- der udbetales ikke pension, som udgør 8% (arbejdsgiverbidraget) 4% (lønmotagerbidraget)
- der gives ikke feriefri dage

Bortset fra at ovenstående arbejdsmængde er ulovlig, så udbetales der alt for lidt i løn. Thomas Sig Jensen snyder således sine medarbejdere for betydelige summer hver eneste måned.

### Den overenskomstsmæssige løn, som burde være udbetalt

12 timers arbejde (arbejdstiden fremgår af Flextrafiks egne tal = udsendte turforløb) hver dag giver følgende månedsløn jf. overenskomsten, 1 måned = 22 arbejdsdage :

22 x 12 = 260 normaltimer á 134,95 kr.	35.087,00
22 x 2 = 44 timers tillæg for 1. og 2. overarbejdstime á 31,38 kr.	1.380,72
22 x 1 = 22 timers tillæg for 3. overarbejdstime á 45,48 kr.	1.000,56
22 x 1 = 22 timers tillæg for 4. overarbejdstime á 82,39 kr.	1.812,58
I alt	39.280,86
Feriepenge 12,5%	4.910,00
Pension (arbejdsgiverdelen) 8%	3.535,26
Samlet lønomkostning jf. overenskomsten	<b>47.726,12</b>

## Den faktiske afregning for samme arbejde

Der afregnes kun for gennemsnitligt 9,16 timer pr. dag (jf. lønsedlen) uden overtid:	
201,5 timer x 135 kr.	27.202,50
Feriepenge 12,5%	3.400,31
I alt	<b>30.602,81</b>

Medarbejderen er således blevet snydt for ikke mindre end 17.123,31 kr. for denne måned – eller udtrykt på anden måde: 7-9-13 Taxi og Bus har betalt 36% under mindstebetalingen jf. overenskomsten.

Den manglende pensionsbetaling betyder desuden, at virksomheden kører med meget stor økonomisk risiko, idet virksomheden udsætter sig selv for et betydeligt erstatningskrav, såfremt der sker uheld eller andet, der medfører at en eller flere medarbejdere er berettiget til store ydelser fra de forsikringer, der er tilknyttet en pensionsordning.

Vi er i besiddelse af lønsedler som dokumenterer dette, men af hensyn til de ansatte, som dels har fået stillet i udsigt, at de bliver fyret hvis de giver oplysningerne videre, og dels har fået besked på, at de slet ikke må tale med Taxa Fyn eller ansatte i her, så vedlægges dokumentationen ikke.

## Egenbetalingen afregnes sort til medarbejderen

I forhold til ovenstående mangelfulde lønudbetaling gives der dog et plaster på såret: Ved udførelse af Flextrafik vil der meget ofte være tale om, at kunden skal betale en kontant egenbetaling til chaufføren jf. de af trafikelskabet fastsatte "billet" priser. Disse penge skal chaufføren ikke indbetale til Thomas Sig Jensen, og tilfalder således den chaufføren.

Ifølge Thomas Sig Jensens regnskaber er det beløb, som Trafikelskabet afregner lig med selskabets omsætning, så alt ser tilsyneladende korrekt ud. Egenbetaling fra kunderne eksistere således ikke – det er blevet et anliggende mellem kunden og den ansatte.

I et forsigtigt skøn anslås beløbet til at være 2-3.000 kr. om måneden pr. ansat – penge som der ikke betales skat af, medmindre chaufføren er påpasselig med selv at opgive denne indtægt. Det er under alle omstændigheder ulovligt, og med denne handle måde tager Thomas Sig Jensen sine ansatte som gidsler, og udsætter dem for bøder og skattesmæk.

## Selskabet bør undersøges til bunds

Vi har nu gjort opmærksom på hvad der foregår, og vi skal anmode om at der foretages en gennemgribende undersøgelse af hele selskabet. Alt hvad der er nævnt i denne skrivelse vil let kunne gennemgås ved undersøgelse og sammenhold af følgende for eksempelvis i den seneste måned:

1. Daglige turforløb fra Flextrafik. Hvilken vogn har kørt og hvem har siddet bag rattet?
2. Hvor mange timer har bilen kørt = lig med den ansattes timeforbrug?
3. Hvor meget har der været i egenbetaling den pågældende dag?
4. Hvor er dette beløb angivet i regnskabet?
5. Hvor mange timer har den enkelte chauffør kørt – hvor mange timer står der på lønsedlen?
6. Hvor meget har Thomas Sig Jensen snydt sine chauffører for?
7. Hvor meget har Thomas Sig Jensen snydt skattevæsenet for?

## **Hvem tager initiativet til undersøgelsen?**

Det synes oplagt, at denne opgave, som nu involverer Trafikstyrelsen (overordnet tilsynsførende myndighed), Trafikselskaberne (som har kontrakter, som 7-9-13 Taxi og Bus overtræder groft), Kommunalbestyrelserne (som i fællesskab udgør bestyrelserne i trafikselskaberne) og Skat, løses i et samarbejde mellem nævnte parter.

Det synes også oplagt, at der her er tale om en fatal konkurrenceforvridning, som er medvirkende årsag til at udkantsdanmark er på vej til at lide taxidøden. 7-9-13 Taxi og Bus slipper af sted med at betale 36% mindre i samlet lønomkostning i forhold til de virksomheder, der følger overenskomsterne.

Det er på høje tid, at myndigheder og politikere skrider ind og handler på dette område.

Med venlig hilsen

Peter Kjærgaard  
adm. direktør Odense Taxa a.m.b.a. / Taxa Fyn  
Ove Gjeddes Vej 16  
5220 Odense SØ  
tlf. 66156631 mob. 40277988

## Bilag 3.2 Følgemail

**Fra:** Tadzudin Kasami <[tka@taxafyn.dk](mailto:tka@taxafyn.dk)>

**Dato:** 28. jul. 2013 14.27.29 CEST

**Til:** "[curt.sorensen@svendborg.dk](mailto:curt.sorensen@svendborg.dk)" <[curt.sorensen@svendborg.dk](mailto:curt.sorensen@svendborg.dk)>, "[ech@nyborg.dk](mailto:ech@nyborg.dk)" <[ech@nyborg.dk](mailto:ech@nyborg.dk)>, "[ab@odense.dk](mailto:ab@odense.dk)" <[ab@odense.dk](mailto:ab@odense.dk)>, "[steen.dahlstrom@middelfart.dk](mailto:steen.dahlstrom@middelfart.dk)" <[steen.dahlstrom@middelfart.dk](mailto:steen.dahlstrom@middelfart.dk)>, "[fibru@assens.dk](mailto:fibru@assens.dk)" <[fibru@assens.dk](mailto:fibru@assens.dk)>, "[hrj@faaborgmidtfyn.dk](mailto:hrj@faaborgmidtfyn.dk)" <[hrj@faaborgmidtfyn.dk](mailto:hrj@faaborgmidtfyn.dk)>, "[man@nordfynskommune.dk](mailto:man@nordfynskommune.dk)" <[man@nordfynskommune.dk](mailto:man@nordfynskommune.dk)>

**Cc:** "[finn.christiansen@3f.dk](mailto:finn.christiansen@3f.dk)" <[finn.christiansen@3f.dk](mailto:finn.christiansen@3f.dk)>

**Emne:** Vs: Læserbrev/kan omskrives til artikel: "Kørsel for Flextrafik (Fynbus) er social dumping

Hej alle

Jeg videresender dette læserbrev til jer, som er vedhæftet i mailen, i håb om at I vil kunne sætte jer ind i den problematik, som vi i taxabranchen står med på nuværende tidspunkt.

Os i taxabranchen føler at de fynske kommuner ser mellem fingrene mht. de problemer, der er opstået i branchen, og derfor har vi valgt at tage kontakt til hver kommunes repræsentant. Vi har allerede haft møder med hhv. borgmesteren fra Svendborg, Nyborg og Odense, hvor de har fået forklaret hele problematikken.

Taxa forretningen i de enkelte byer bliver mindre og mindre, og det bliver derfor meget svære i fremtiden, at være vognmand. Dette problem er grundet at der tilkommer andre virksomheder, som underbyder os ved de forskellige udbud. Dette har de mulighed for på grundlag af at de ikke overholder overenskomsten. Ergo vil dette jo sige, at de forskellige kommuner tillader, at deres borgere rundt i kommunerne bliver kørt rundt i biler, der ikke overholder nogle af de to overenskomster, der findes i området, nemlig bus- og taxaoverenskomsten.

Derfor tilføjer jeg nedenstående paragraf, som tegn på at overenskomsten ikke bliver overholdt;

*"§ 14 Løn- og ansættelsesvilkår*

*Stk. 1*

*Entreprenør er forpligtet til at yde de medarbejdere, der er beskæftiget med entreprisen, løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art indenfor vedkommende fag eller industri, på den egn, hvor arbejdet udføres i henhold til gældende overenskomster, jf. ILO-konventionen nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, Busloven § 18 og Taxilovens § 5.*

*Stk. 2*

*Entreprenør skal til enhver tid kunne dokumentere, at medarbejdernes løn og ansættelsesvilkår lever op til denne forpligtigelse. Relevant dokumentation kan være f.eks. lønsedler, lønregnskab, ansættelseskontrakter eller ansættelsesbeviser.*

*Entreprenør skal, efter skriftligt påkrav, fremsende relevant dokumentation for sine medarbejdere.*

*Stk. 3*

*Manglende efterlevelse af påkrav efter stk. 2 kan medføre, at rammeaftalen opsiges eller ophæves, jf. § 27."*

Vi ønsker blot at kommunerne sørger for, at Flextrafik/FynBus overholder ovenstående paragraf, således at det bliver lige for alle, når der skal bydes på udbudene.

19-06-2013

### Kommunerne bestemmer selv over kørslen

Aftalen om kommunernes økonomi for 2014 faldt på plads i sidste uge. Forud for aftalen har Kommunernes Landsforening og Finansministeriet haft drøftelser om de kommunale kørselsordninger og forvaltningen af dem. Af aftalen fremgår det, at kommunerne ikke er tvunget til at benytte trafikselskaberne. Parterne er enige om, at der ikke laves lovændringer på området og kommunerne har dermed fortsat valgfrihed i forhold til forvaltningen af kommunale kørselsordninger. Der ligger dog en forpligtelse i aftalen om, at der skal findes besparelser på området.

Som i kan læse ovenover, er det besluttet, at kommunerne ikke SKAL give kørslen til trafikselskaberne, men at de bare skal sørge for at spare penge i området. I vil på ingen måde have mulighed for at spare penge i områderne, hvis i fortsætter med at pålægge kørslen til trafikselskaberne.

## Bilag 3.2 Følgemail

Vi vil her tilsidst også henvise jer til trafikministeriets svar på spørgsmål 494, som blev stillet af transportudvalget, hvor det bl.a. fremgår at Region Syddanmark brugte mere en 30% på administrationsomkostninger, hvor virksomheder som FynBus og Sydtrafik indgår. (Se nedenstående link)

<http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/tru/spm/494/svar/1056079/1252210.pdf>

Jeg håber i vil tage problematikken til jer, og eftersom at der snart er kommunalvalg, er der ingen tvivl om at borgerne gerne vil vide, hvad deres penge bliver brugt til i de forskellige kommuner.

med venlig hilsen

Tadzudin Kasami  
Bestyrelsesformand  
Odense Taxa a.m.b.a.Taxa Fyn  
[Ove Gjeddes Vej 16](#)  
[5220 Odense SØ](#)  
Mobil.: [22 16 64 70](tel:22166470)  
Mail.: [tka@taxafyn.dk](mailto:tka@taxafyn.dk)

**Fra:** "[finn.christiansen@3f.dk](mailto:finn.christiansen@3f.dk)" <[finn.christiansen@3f.dk](mailto:finn.christiansen@3f.dk)>

**Dato:** 25. jul. 2013 17.12.58 CEST

**Til:** Tadzudin Kasami <[tka@taxafyn.dk](mailto:tka@taxafyn.dk)>

**Emne:** VS: Læserbrev/kan omskrives til artikel: "Kørsel for Flextrafik (Fynbus) er social dumping

Hej Kasami,

Som aftalt er her det læserbrev jeg har gjort mig over den sag jeg omtalte overfor dig d.d. Sagen vil blive overdraget til vort hovedforbund den 5. aug., idet jeg går ud fra at firmaet ikke betaler!

Du må smide om dig med læserbrevet som du lyster.

Med Venlig hilsen  
Finn Ole

**Fra:** Finn Ole Christiansen, Vestfyn

**Sendt:** 24. juli 2013 11:46

**Til:** Gert B. Pedersen, Vestfyn

**Emne:** VS: Læserbrev/kan omskrives til artikel: "Kørsel for Flextrafik (Fynbus) er social dumping

### Blot til orientering

**Fra:** Finn Ole Christiansen, Vestfyn

**Sendt:** 24. juli 2013 11:44

**Til:** 3F Fagbladet

**Emne:** VS: Læserbrev/kan omskrives til artikel: "Kørsel for Flextrafik (Fynbus) er social dumping

## Bilag 3.2 Følgemail

Videresender denne mail, idet jeg kan forstå, at Hans Christian holder ferie nogle uger endnu!

PS Også sendt til DR P4 Fyn og Fyens Stiftstidende!

Med venlig hilsen

Finn Ole Christiansen  
Faglig sekretær

## Bilag 3.3 Læserbrev

### **Kørsel for Flextrafik (Fynbus) er social dumping**

Af Finn Ole Christiansen, 3F Vestfyn  
23.07.2013

Offentlig servicetrafik, hvilket vil sige kørsel med børn, patienter og ældre på akkord er ulovlig. Chauffører, som kører transport for det offentlige, skal have løn efter den gældende overenskomst. Det fastslår en dom afsagt 18. april 2013 i Vestre Landsret. Det betyder at chaufførerne ikke må afregnes med provision, men der skal i stedet betales timeløn og tillæg, herunder ske optjening til arbejdsmarkedspension, søgnehelligdage, feriefridage etc.

### **Social dumping**

Alligevel fortsætter firmaet **Taxi 7-9-13** fra Stege på Møn med kun at afregne sine chauffører med 46 % i provision af den fastprisaftale firmaet på et større antal biler har indgået med Flextrafik, der administreres af trafikskabet Fynbus.

Den fortsatte underbetaling sker på trods af, at indehaver Thomas Sig Jensen til P4 Fyn den 18. april i år er citeret for følgende: **"Hvis man vælger at sige at det er sådan, det skal være, så må vi jo rette ind. Det er vi nødt til"**. Citat slut.

I 16 uger i perioden 1. marts til medio juni i år var chauffør Jesper René Christensen fra Ebberup beskæftiget som chauffør hos Taxi 7-9-13. Jesper arbejdede med start ved OUH alle ugens 5 første hverdage fra kl. 06 til kl. 18. Kun afbrudt dagligt af ½ times frokostpause. Det gav en arbejdsdag på 11 ½ time, svarende til 57,5 arbejdstimer om ugen. Sidstnævnte er i øvrigt en klar overtrædelse af Arbejdstidsdirektivet, idet loven foreskriver at der max. må planlægges med 48 timer om ugen i gennemsnit.

Provisionen til Jesper René Christensen udgjorde på 16 uger i alt kr. 89.320,75, hertil forventer vi at firmaet til Feriekonto indbetaler 12,5 % i feriegodtgørelse.

### **Underbetalt med 750 kr. om dagen!**

Hvis firmaet havde efterlevet de konditioner som kørslen i udbudsmaterialet fra Flextrafik er udbudt på og havde efterlevet Vestre Landsrets afgørelse den 18. april i år, så havde regnestykket set meget anderledes ud for de 63 dage chaufføren sad bag rattet.

### **I runde tal er vort medlem i perioden blevet snydt for:**

- 24.000 kr. i løn, herunder manglende overtidsbetaling
- 3.000 kr. i manglende feriegodtgørelse af difference
- 3.200 kr. i søgnehelligdagsgodtgørelse (har holdt fri på alle SH-dage for egen regning!)
- 1.200 kr. i manglende opsparing til 5 feriefridage
- 15.000 kr. i alt mangler at blive indbetalt til pensionsordning

Alt i alt udgør 3F Vestfyns krav til vognmanden kr. 46.976,13, som vi mener firmaet rettelig skylder Jesper René Christensen.

Desuden har vi rejst krav på godtgørelser for mangelfuldt ansættelsesbevis og godtgørelse for overtrædelse af Arbejdstidsdirektivet.

Vognmanden Thomas Sig Jensen har fået frist til den 2. august 2013.



**Til:**

Regionsrådet i Region Syddanmark  
Kommunalbestyrelserne på Fyn

Kopi til:

Regionsrådet i Region Midtjylland  
Sydtrafik  
Midttrafik

Odense, den 9. april 2013  
Jour.nr. 201304-8480

Direktør Peter Kjærgaard, Taxa Fyn, har den 8. april 2013 udsendt en redegørelse om konfliktsituationen på Fyn.

Hermed følger en redegørelse fra FynBus:

FynBus modtog den 3. april 2013 et brev fra ATAX, Danske Vognmænds Arbejdsgiverforening, om varslet 3F sympatikonflikt mod 7-9-13 Bus, Munkebo Taxa og Mesinge Taxi. Brevet redegjorde for konfliktens baggrund, og afsluttedes med et ønske om, at trafikselskaberne vil deltage aktivt i en snarlig løsning af konflikten.

FynBus havde på den baggrund samtaler med ATAX, 3F i Odense og Taxa Fyn. De nævnte parter er af den opfattelse, at FynBus skal undersøge forholdene i de tre navngivne taxiselskaber, og tage stilling til, om de overholder betingelserne for en bevilling og på den måde standse konflikten.

FynBus gjorde rede for, at trafikselskabet, i lighed med alle øvrige trafikselskaber, er af den opfattelse at det er Trafikstyrelsen og relevante kommuner, som er myndighed på området og derfor har ansvar for at undersøge og tage stilling til, om der kan udstedes eller opretholdes en bevilling. Trafikselskaberne forlader sig herefter på, at rette myndighed har taget stilling til, hvorvidt de gældende betingelser for udstedelse af bevillinger er opfyldt, og indgår kontrakter på den baggrund.

FynBus er desuden af den opfattelse at aktørerne i branchen, herunder ATAX og 3F, til enhver tid selv kan indbringe sager til afgørelse hos myndighederne. Trafikselskabet har således ikke et særligt ansvar for at undersøge, om betingelserne for en bevilling og dermed en kontrakt, er til stede.

Siden den 4. april 2013 har 3F udført sympatikonflikt mod selskaberne 7-9-13 Bus, Mesinge Taxi og Munkebo Taxi, idet 3F begærer overenskomst med de pågældende selskaber.

Sympatikonflikten udviklede sig den 4. april 2013 og igen den 5. april 2013 til blokader på Odense Universitetshospital og hospitalet i Svendborg. I Jylland blev der aktioneret blandt andet på Vejle Sygehus. Konflikten fortsatte den 8. og 9. april 2013, hvor den blev optrappet med en forstærket blokade af biler fra Taxa Fyn.



FynBus har på foranledning af den verserende konflikt, den 4. april 2013 bedt Trafikstyrelsen og Kerteminde Kommune om at undersøge Munkebo Taxi og Mesinge Taxi.

Derudover har Odense Taxa i februar 2013 indbragt en sag for Trafikstyrelsen vedr. 7-9-13 Bus. Denne sag er endnu ikke afgjort.

Den 18. april 2013 afsiges dom i retssag i Vestre Landsret mellem firmaet Færch og Trafikstyrelsen, som har principiel betydning for vurderingen af om en given virksomhed lever op til kravet om overenskomstlignende vilkår. Denne dom forventes at få betydning for Trafikstyrelsens vurdering af, hvorvidt medarbejderne hos 7-9-13 Bus har overenskomstlignende vilkår.

I sommeren 2012 havde FynBus en uenighed med Taxa Fyn om pligten til at undersøge selskaberne, idet Taxa Fyn ønskede at FynBus skulle undersøge Odense Minitaxi, Munkebo Taxi og Mesinge Taxi. FynBus opfordrede Taxa Fyn til selv at tage initiativ til dette, hvilke Taxa Fyn senere gjorde.

Odense Kommune henholdsvis Kerteminde Kommune har efterfølgende undersøgt selskaberne og har ikke fundet anledning til at inddrage deres bevilling. FynBus finder derfor ingen begrundelse for at opsigte samarbejde med disse selskaber.

FynBus afviser at kunne medvirke til løsningen af konflikten, idet FynBus finder, at kun myndighederne, Trafikstyrelsen og kommunerne kan træffe disse afgørelser. FynBus henholder sig desuden til, at én sag er under overvejelse, og 2 andre sager er afgjort inden for det sidste halve år.

Taxa Fyn har i nyhedsbrev af 5. april 2013 optrappet konflikten ved at udvide den til at være en konflikt mellem chaufførerne hos Taxa Fyn og andre selskaber og FynBus og Sydtrafik. Af nyhedsbrevet fremgår det:

Chauffører ved Taxa Fyn og andre selskaber i region Syddanmark aktionerer i øjeblikket imod Fynbus og Sydtrafik, som under udførelse af Flextrafik i vid udstrækning benytter entreprenører, som kører uden overenskomster. Aktionen er afledt af den konflikt og sympatikonflikt, som 3F har rettet imod 7-9-13 Bilen, Munkebo Taxi og Mesinge Taxi, der ikke aflønner efter overenskomsten.

På trods af at der i kørselskontrakterne § 14 stk. 1 klart og tydeligt er angivet, at

*"Entreprenør er forpligtet til at yde de medarbejdere, der er beskæftiget med entreprisen, løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art indenfor vedkommende fag eller industri, på den egn, hvor arbejdet udføres i henhold til gældende overenskomster, jf. ILO-konventionen nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter, Busloven § 18 og Taxilovens § 5"*

så ser man igennem fingre med at denne bestemmelse overtrædes groft af de nævnte selskaber. Ingen kan være i tvivl om hvad det betyder. Vi har senest den 7. februar 2013 gjort Trafikstyrelsen, som udsteder tilladelser til vognmændene, og Trafikselskaberne, som har indgået kontrakterne, opmærksomme på, at man ikke overholder gældende regler, og vedlagt behørig dokumentation herfor.

Fynbus har intet foretaget sig, man siger oven i købet, at det ikke er deres bord, men derimod Trafikstyrelsen, der skal varetage opgaven med at kontrollere. Det virker som en ualmindelig dårlig undskyldning, for kontrakten er indgået mellem Fynbus og entreprenøren, og da Fynbus er et selvstændigt selskab, har Fynbus naturligvis også retten til at agere i forhold til overtrædelse af de kontrakter, som de har indgået. Det er et juridisk faktum, man ikke kan snakke sig uden om.

Efterfølgende har Taxa Fyns ledelse igen gjort sig til talsmand for de aktionerende chaufførers synspunkt i overnævnte redegørelse, sendt til regionsråd og kommunalbestyrelser.

I forbindelse med at FynBus og Sydtrafik overtog koordinationen af den siddende patientbefordring i maj 2012, indledte Taxa Fyn en aktion gående ud på, at selskabet med kort varsel trak alle biler ud af samarbejdet. Dette var en éndagsaktion, som var begrundet i frustrationer i forbindelse med overflytningen af opgaven til trafikselskaberne. Formanden for Odense Taxa A.M.B.A, Tadzudin Kasami, bad senere om et møde med FynBus' bestyrelse, hvor han beklagede hændelsen, og stillede i udsigt at det aldrig ville ske igen.

FynBus kan efter forløbet den seneste uge dog konstatere, at ledelse og medarbejdere hos Taxa Fyn vælger den hårde konfrontationsvej i stedet for dialog, og dermed inddrager bl.a. sygehuspatienter i konflikten.

FynBus er af den opfattelse, at en uenighed om hvem der skal kontrollere taxaselskabernes bevilling, på ingen måde kan berettige en udvidelse af 3F-konflikten til også at omfatte FynBus og Sydtrafik.

Efter en drøftelse med FynBus' bestyrelsesformand Torben Andersen vil FynBus nu overveje om de indgåede kontraktens § 17 "Loyalitet" og § 24 "Misligholdelse" skal tages i anvendelse, således at kontrakten med Taxa Fyn ophæves.

#### **§ 17 Loyalitet**

*Entreprenør er forpligtet til at optræde loyalt overfor udbyder og dennes virke, ligesom entreprenør er forpligtet til at sikre, at entreprenørs personale optræder loyalt overfor udbyder og dennes virke.*

#### **§ 24 Misligholdelse, Stk. 3**

*Såfremt en af parterne væsentlig misligholder sine forpligtelser i henhold til rammeaftalen, er modparten berettiget til at ophæve rammeaftalen i sin helhed. Som væsentlig misligholdelse*

*betragtes bl.a. det forhold, at entreprenør trods skriftlig advarsel tilsidesætter centrale aftaleretlige pligter.*

*En misligholdelse kan have en sådan grovhed, at den anden part kan ophæve rammeaftalen uden forudgående advarsel.*

FynBus' bestyrelse vil på mødet den 15. april 2013 tage stilling til sagens videre forløb.

Med venlig hilsen

  
Carsten Hyldborg Jensen

Direktør, FynBus