

NOTAT

STATUS VEDR. ARBEJDSKLAUSULER OG VOGNKONTROLLER I FYNBUS, 1. MARTS 2021 - 28. FEBRUAR 2023

21. august 2023

INDHOLD

Resumé	2
1. Indledning og baggrund	4
2. Vedtagne retningslinjer for kontrol	5
3. Arbejdsklausulens indhold	6
4. Hvad er Flextrafik?	7
5. Kontrakter i Flextrafik	9
5.1. Kontrakternes størrelse i perioden 1. marts 2021 - 28. februar 2023.....	9
6. Kontrol af overholdelse af arbejdsklausulen	10
6.1. Metode i kontrolarbejdet	12
6.2. Kontrolarbejdet i FG6/FV6/FR4 og FR5	15
6.3. Kontrolarbejdet i FG7/FV7 og FR5/6/7.....	16
7. Kontroller i FG8/FV8 og FR6/7/8	17
8. Bod – arbejdsklausul.....	17
9. Vognkontroller.....	17
9.1 Særlig indsats – Trappemaskinebetjening, sommeren 2022	19
10. Bod – drift	20
Bilag 1	21
Bilag 2.....	23
Bilag 3.....	24

RESUMÉ

FynBus' bestyrelse besluttede den 25. marts 2015 at indføre en arbejdsklausul, der forpligter FynBus' samarbejdspartnere 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 kommunal og regional visiteret kørsel eller som er en del af den kollektive trafik.

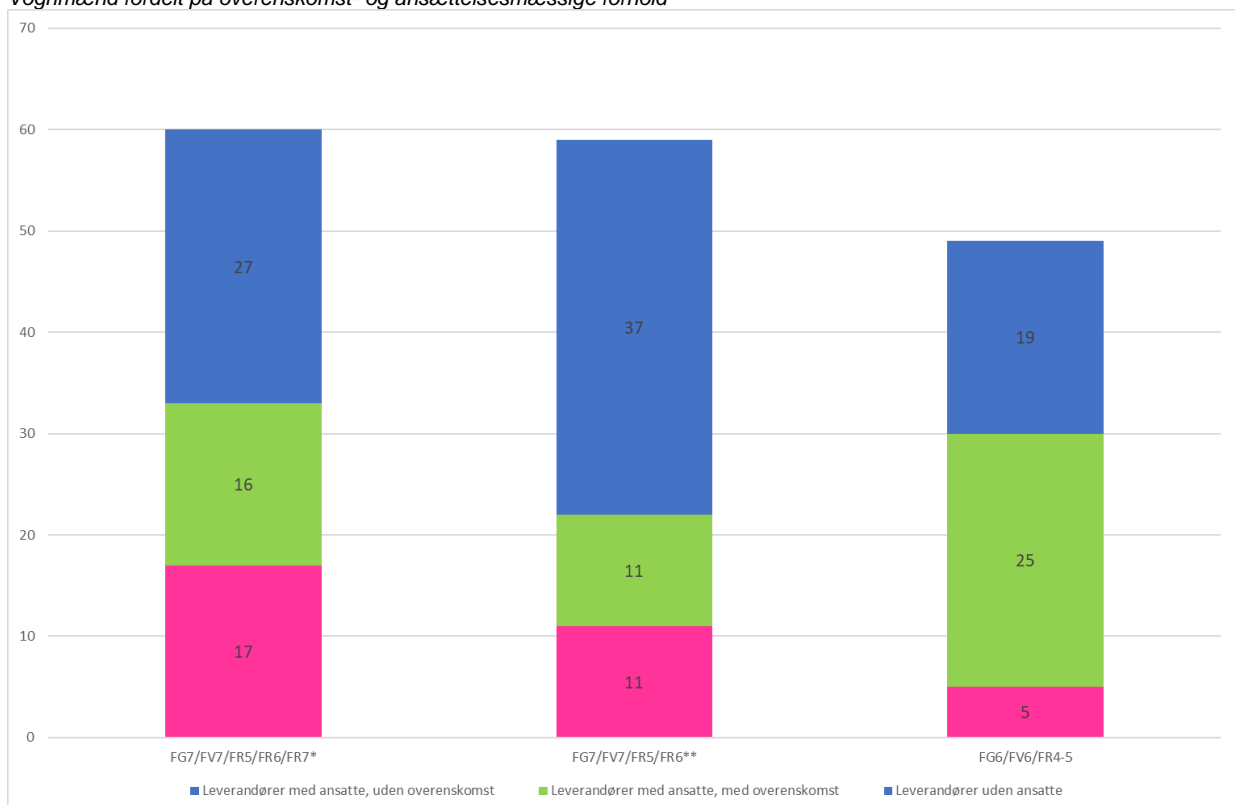
Med udgangspunkt i ansættelses- og overenskomstforhold kan vognmænd, der udfører flextrafik, opdeles i 3 grupper:

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

Kontrakterne indgås på baggrund af et gennemført EU-udbud for en periode på typisk 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). Nedenfor ses fordelingen i forhold til kontrakt fra FG6/FV6/FR4 og FR5 samt FG7/FV7 og FR6.

Vognmænd fordelt på overenskomst- og ansættelsesmæssige forhold



* Ved kontraktperiodens afslutning, 2023

** Ved kontraktperiodens start, 2021

I perioden med FG7/FV7/FR-5/6/7 kontrollerede FynBus 25 vognmænd og 42 underentreprenører.

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

Det kan konstateres, at FynBus' kontrol har medført, at der er rettet op på løn- og arbejdsvilkår hos de enkelte vognmænd og at eventuelt manglende løn eller pension er blevet efterbetalt.

I den nuværende kontraktperiode med FG8/FV8, der løber fra 1. marts 2023 – 28. februar 2025, FR6, FR7 og FR8 igangsættes kontrollen i efteråret 2023.

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

Der er i perioden fra 1. marts 2021 til 28. februar 2023, FG7 og FV7, gennemført 1019 kontroller, hvor der i gennemsnit er fundet 0,7 fejl pr. kontrol. En del af kontrollerne, ca. 66 %, er efterkontroller af en tidligere påtale. Af de 1019 vognkontroller, var 671 – svarende til 66% - uden fejl.

1. INDLEDNING OG BAGGRUND

Da de regionale trafikskaber 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 trafikskaberne. I takt med at kommunerne lagde flere og flere opgaver over til trafikskaberne, mistede de biler, som kørte på en taxi-bevilling, opgaver til biler, der kørte på en OST-bevilling.

Trafikskabernes 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 trafikskaberne på baggrund af unfair konkurrence på grund af manglende overholdelse af bestemmelserne om løn- og ansættelsesvilkår.

Trafikskaberne 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.

I 2018 trådte den nye taxilov i kraft. Herefter udfases alle tidligere bevillingstyper og i stedet indføres en samlet bevilling "Tilladelse til erhvervsmæssig persontransport." Tilladelse til erhvervsmæssig persontransport bliver udstedt af Færdselsstyrelsen og har tre forskellige anvendelsesmuligheder:

- Kørsel for en offentlig myndighed
- Limousinekørsel
- Taxikørsel

Trafikskaberne ønskede, at der i forbindelse med indførelse af den nye taxilov blev etableret et overenskomstnævn, som det er tilfældet indenfor bus- og godsområderne, dette blev dog ikke gennemført. I marts 2021 blev lavet en aftale omkring justering af taxaloven. Blandt aftaleparterne er der enighed om, at der skal laves en vejledning om forståelsen af overenskomstbestemmelserne i § 10 i Taxiloven, hvorefter medarbejdernes løn- og ansættelsesvilkår ikke må være mindre gunstige end de vilkår, der gælder i henhold til en eksisterende landsdækkende overenskomst.

Se linket her: [Løen- og arbejdsvilkår | Taxilov.dk](#).

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 leverandør/underleverandør 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.

FynBus bestyrelse besluttede d. 23. juni 2020 efter indstilling fra Odense Kommune nogle ændringer i FynBus arbejdsklausul og tilhørende forretningsgange. Det betyder bl.a.:

- at FynBus i forbindelse med vognkontrol vil stille spørgsmål til chaufførens løn- og arbejdsvilkår,
- at der i kontrakterne er indført krav om, at vognmanden skal tilvejebringe en elektronisk sporbar oversigt over chaufførens arbejdstid,
- at der er indført flere detailkrav til indholdet af timesedler og lønsedler,
- at der i fremtidige udbud anvendes 6 frivillige udelukkelsesgrunde, jf. udbudslovens § 137
- at FynBus kontrollerer alle vognmænd, uanset om vognmanden er medlem af en arbejdsgiverforening eller har tegnet overenskomst.

Herudover igangsættes kontrol ved konkrete henvendelser og mistanke om uregelmæssigheder.

Selve kontrolarbejdet er beskrevet i afsnit 6.1

3. ARBEJDSKLAUSULENS INDHOLD

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

§ 10. *Indehaveren af en tilladelse til erhvervmæssig persontransport skal følge de bestemmelser, der sikrer de ansatte løn, herunder særlige ydelser, samt arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.*

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 erhvervmæssig persontransport og tilladelse til et kørselskontor og chaufførkort fortsat er til stede.*

I FynBus' arbejdsklausul står følgende:

"Leverandøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte, som leverandøren 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

- at kræve relevant dokumentation, der som minimum omfatter lønsedler, E-indkomstkvittering, lønregnskaber, opholds- og arbejdstilladelser, ansættelsesbeviser samt den referenceramme, leverandøren har anvendt i forbindelse med fastsættelsen af løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne,
- at kræve en fyldestgørende redegørelse ved mistanke om, at arbejdsklausulen ikke overholdes,
- at give bod, hvis vognmanden ikke udleverer dokumentation,
- at tilbageholde betaling til vognmanden, hvis de ansatte chauffører fx har fået udbetalt for lidt i løn,
- at ophæve kontrakten ved grove eller gentagne overtrædelser af arbejdsklausulen.

I flextrafik-kontrakterne med start den 1. marts 2021, FG7 og FV7, har FynBus stillet yderligere krav til hvilke oplysninger, der skal fremgå af chaufførernes timesedler, herunder

- skærpede krav til dokumentation for sammenhæng mellem timesedler og lønsedler,
- krav til teksten på lønsedlerne, og
- krav om anvendelse af et elektronisk tidsregistreringssystem, der registrerer den enkelte chaufførs reelle arbejdstid.

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 transportydelser på vegne af kommunerne og regionen. Formålet med arbejdsklausulen er at sikre, at loven overholdes, mens det ultimative middel – at ophæve kontrakten – kun anvendes i sjældne tilfælde.

4. HVAD ER FLEXTRAFIK?

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

Det ændrer sig fra kontrakt til kontrakt, hvilken kørsel kommunerne ønsker udført. Den kørsel, der blev udført for kommunerne og regionen i 2021, fremgår af tabel 1 nedenfor:

Tabel 1: Oversigt over kørselsordninger i FynBus pr. 1.marts 2021

Kørselstype	SBH Kørsel	Lægekørsel	Speciallægekørsel	Kropsbårne hjælpemidler	Genoptræningskørsel	Specialiseret genoptræning	Aktivitetskørsel	§ Kørsel	Elevkørsel	Specialskolekørsel	Telekørsel	Siddende patientbefordringer
Assens	X		X	X	X	X			X	C	X	
Faaborg-Midtfyn	X	X	X	X	X	X	X		C	C	X	
Kerteminde	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

Nogle af kørselsordningerne dækker over flere varianter. F.eks. er SBH både SBH, demens og senhjerne.
Telekørsel dækker bredt flextur, plustur og teleruter. 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.

I kontraktperioden gennemført i alt ca. 929.000 personture, fordelt således:

2021: 386.000

2022: 467.000

2023: 76.000

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 trafiksekskaberne fælles IT-selskab, eller CPlan, der drives af FynBus.

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

Samlet set gennemfører trafiksekskaberne ca. 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 typisk 12 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:

Tablet 2: Antal kontrakter, underentreprenører og biler

Udbud	Kontrakter	Godkendte under entreprenører	Biler
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	4	3	**
FR5 - 1. august 2020 - 31. juli 2023	1	1	**
FR6 - 1. marts 2021 – 25. februar 2024	2	6	**
FV6 genudbud af liftvogne 1. august 2020 – 28. februar 2021	21	28	81
FG7/FV7 1. november 2020/1. marts 2021 – 28. februar 2023	60	221	365
FR7 1. august 2022 – 31. juli 2024	3	2	**

*Der er tale om et skøn for FG5/FV5, da vognmænd knyttet til to vognmandsfirmar på daværende tidspunkt ikke blev registreret som underentreprenører.

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

5.1. Kontrakternes størrelse i perioden 1. marts 2021 - 28. februar 2023

Den samlede omsætning af kontrakterne FG7, FV7 og FR5 og FR6 udgør:

- FG7 og FV7: ca. 214,3 mio. kr.
- FR5: ca. 27,3 mio. kr.
- FR6: ca. 29,5 mio. kr.
- FR7: ca. 10,4 mio. kr.
- **I alt:** ca. 281,5 mio. kr.

I alt 60 vognmænd havde kontrakt, men 8 vognmænd har ikke udført kørsel i perioden.

61 % af omsætningen er fordelt på 5 vognmænd. De resterende 39 % af omsætningen i perioden er fordelt på de øvrige 47 vognmænd, som har udført kørsel i kontraktperioden.

De 10 største vognmænd omsatte mellem 8,3 og 79 mio. kr., svarende til ca. 75% af den samlede kørselsudgift.

14 vognmænd omsatte mellem 2 og 9 mio. kr., samlet ca. 63 mio. kr., svarende til ca. 20% af kørselsudgiften.

De 29 mindste vognmænd omsatte under 2 mio. kr., samlet ca. 23 mio. kr., svarende til 7,5 %.

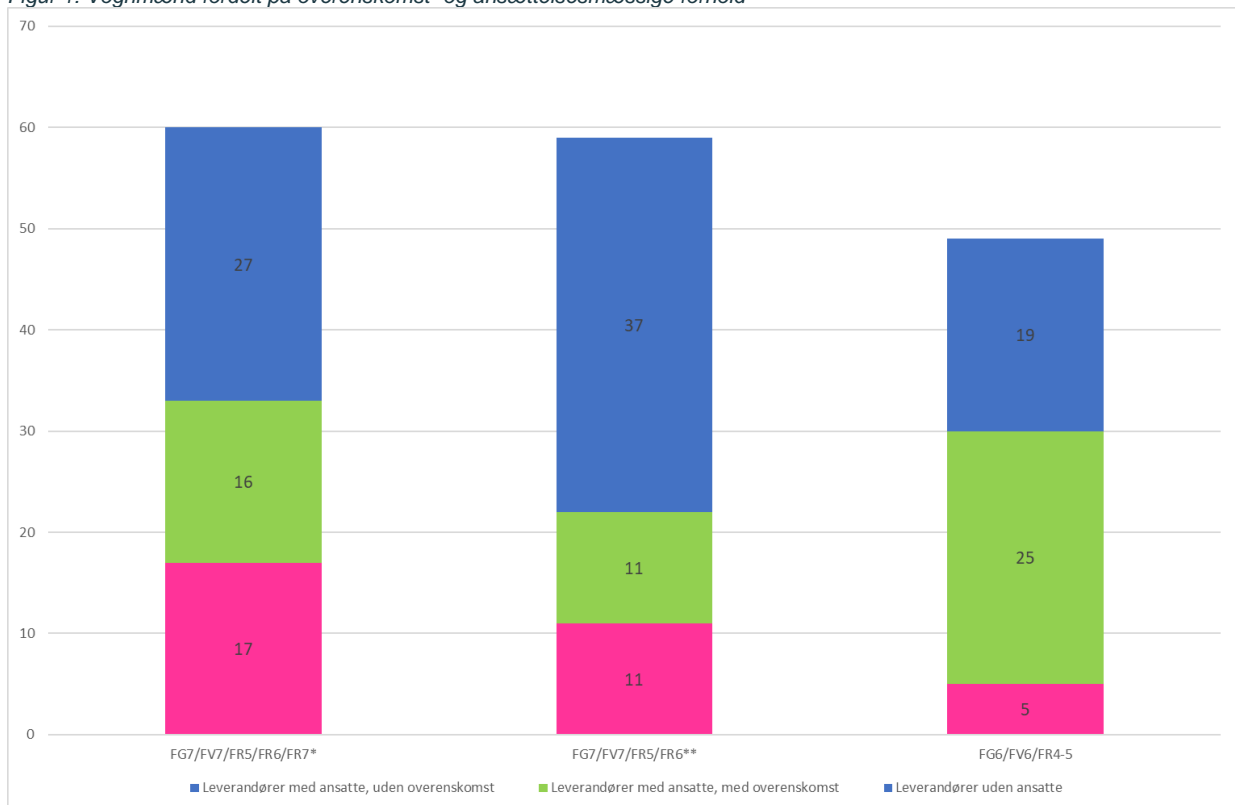
6. KONTROL AF OVERHOLDELSE AF ARBEJDSKLAUSULEN

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 kontraktperioderne 2019-2021 (FG6/FV6/FR4 og FR5) og 2021-2023 (FG7/FV7/FR6), fremgår af figur 1 nedenfor:

Figur 1: Vognmænd fordelt på overenskomst- og ansættelsesmæssige forhold



* Ved kontraktperiodens afslutning, 2023

** Ved kontraktperiodens start, 2021

I FG6/FV6/FR4-5 var der i alt 49 hovedkontrakter. Heraf havde 19 ingen ansatte, 25 vognmænd med ansatte havde overenskomst, 5 vognmænd med ansatte havde ingen overenskomst, og 5 vognmænd kom aldrig i drift.

Ved kontraktstart i FG7/FV7/FR6 var antallet af hovedkontrakter 59, hvoraf 37 vognmænd ingen ansatte havde. 11 vognmænd med ansatte havde overenskomst, mens antallet af vognmænd uden overenskomst er 11.

I FG7/FV7 og FR6, der havde kontraktstart 1. marts 2021, er antallet af hovedkontrakter 59. 37 vognmænd har ingen ansatte, 11 vognmænd med ansatte har overenskomst, og antallet af vognmænd uden overenskomst er steget til 11.

I løbet af kontraktperioden er en enkelt ny kontrakt kommet til som følge af overdragelse i FG7. Den overdragende virksomhed beholdt sin rammeaftale på FV7.

Ved udgangen af kontraktperioden var der derfor 60 hovedkontrakter, hvoraf 27 vognmænd ingen ansatte havde. 16 vognmænd med ansatte havde overenskomst, mens antallet af vognmænd uden overenskomst er 17.

I tabel 3 nedenfor er en oversigt over vognmænd i tidligere og nuværende kontrakter nærmere specificeret, herunder antallet af "gængere" fra den seneste kontraktperiode.

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

Skema april 2023 - FG7/FV7/FR5-6-7 er opdateret med aktuel data pr 11/08/2023

Udbud	FG8/FV8/FR5/FR6/FR7	FG7/FV7/FR5/FR6/FR7*	FG7/FV7/FR5/FR6**	FG6/FV6/FR4-5
Kontraktperiode	2023-2025	2021-2023*	2021-2023**	2019-2021
Antal leverandører med kontrakter/rammeaftaler	55	60	59	49
- heraf gængere med kontrakt i FG7/FV7/FR5-7	35	39	39	-
- heraf med ansatte	55	33	22	30
- heraf uden ansatte		27	37	19
- heraf med underleverandører		13	10	13
- heraf kontrolleret	-	18	-	37
- har også kontrakt i FG7/FV7/FR5/FR6	-	-	-	-
- har også kontrakt i FG8/FV8/FR6/FR7	-	-	-	-
Leverandører med ansatte, uden overenskomst		17	11	5
Leverandører med ansatte, med overenskomst		16	11	25
Leverandører uden ansatte		27	37	19
Underleverandører (CVR-nr.), med godkendt tilladelse***	192	221	270	179
Underleverandører (CVR-nr.), godkendt til drift***	178	206	157	160
- heraf kontrolleret	-	42	-	10
Kontrollerede leverandører i alt inkl. underleverandører	-	60	-	47

* Ved kontraktperiodens afslutning, 2023

** Ved kontraktperiodens start, 2021

*** Vedr. taxiforeninger

Af tabel 3 ovenfor fremgår det, at 39 af hovedkontrakterne, svarende til 65 %, i FG7/FV7 og FR6 og FR7 er gængere fra FG6/FV6/FR4 og FR5.

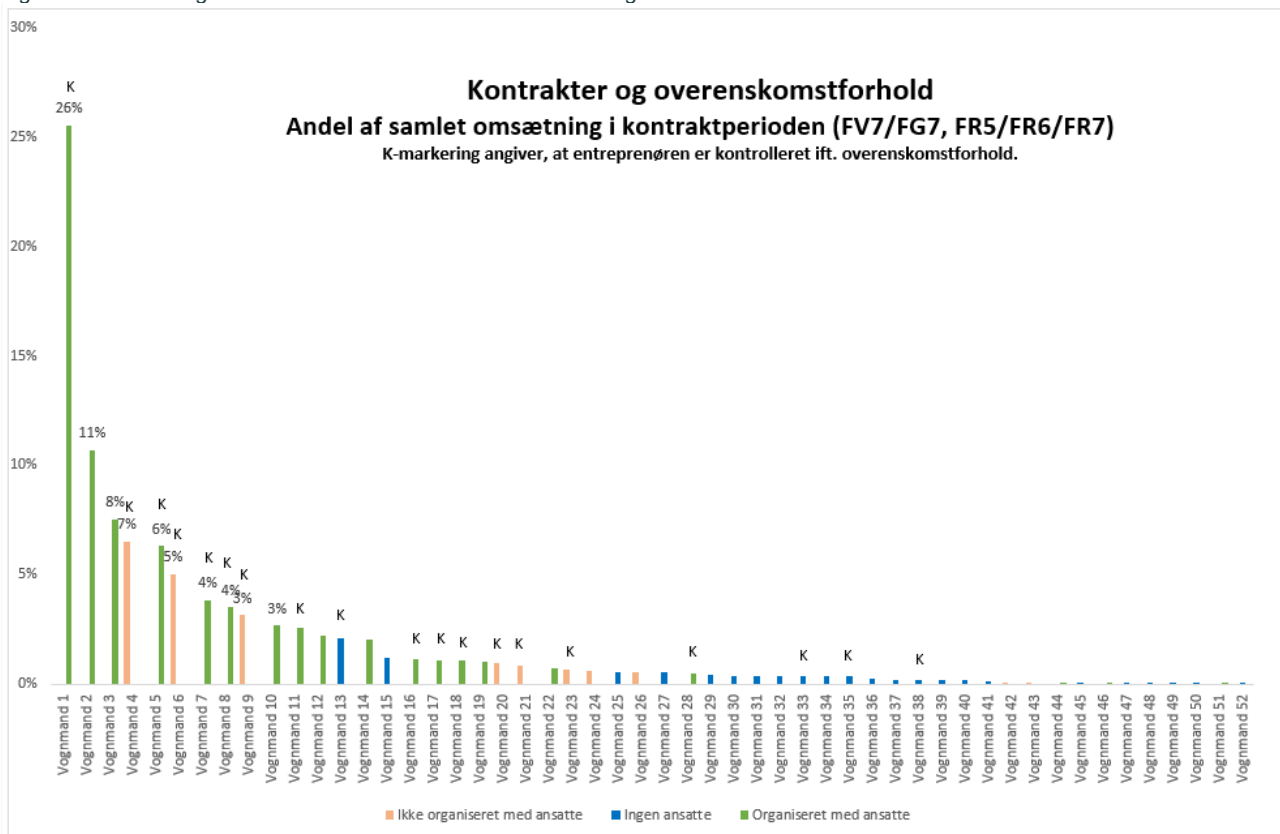
I FG6/FV6/FR4 og FR5 blev 37 vognmænd med hovedkontrakt kontrolleret. 22 af disse vognmænd er fortsat i FG7/FV7 og FR6.

I FG6/FV6/FR4 og FR5 var der 160 godkendte underleverandører, hvoraf 10 er blevet kontrolleret.

I figur 2 nedenfor ses fordelingen på vognmandsniveau mellem andel af omsætningen og overenskomstforhold i de tidligere kontrakter FG7/FV7/FR5/FR6 og FR7. Af figuren ses ligeledes hvilke vognmænd, der er kontrolleret.

Vognmænd uden ansatte kan være udtaget til kontrol, hvis de kører garantikørsel eller har afgivet lavt bud. Disse vognmænd fremgår af figuren som værende kontrolleret.

Figur 2: Kontrakter og overenskomstforhold i FG7/FV7/FR5/FR6 og FR7



Som det ses af figur 2 ovenfor havde 22 af de 25 største vognmænd ansatte.

Af de 24 vognmænd med ansatte, havde 7 vognmænd ingen overenskomst. Af de 7 vognmænd er 5 af dem kontrolleret af FynBus.

Af de 15 vognmænd med ansatte og overenskomst er 9 kontrolleret af FynBus.

Når en vognmand med underentreprenører kontrolleres, vil underentreprenørerne samtidigt blive kontrolleret. FynBus har i kontraktperioden kontrolleret 10 underleverandører.

FynBus igangsætter kontrollen ca. 4 måneder efter kontraktstart.

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 arbejdstidsdirektivet må en ansat ikke arbejde mere end 48 timer i gennemsnit pr. uge målt over en periode på 4 måneder. Derfor udføres de første kontroller i forhold til arbejdsklausulen efter ca. 4 måneders drift.

En kontrol indledes med, at FynBus beder vognmanden oplyse navnene på de af dennes chauffører, der udfører kørsel for FynBus.

FynBus udvælger vilkårligt minimum 5 chauffører. Hvis vognmanden har færre end 5 chauffører ansat kontrolleres alle.

Herefter beder FynBus vognmanden fremsende følgende dokumenter for de udvalgte chauffører:

- Ansættelseskontrakt/-bevis
- Timesedler for en periode på 17 uger/4 måneder
- Lønsedler for samme periode
- E-indkomstkvitteringer for samme periode
- Udtræk fra det elektroniske tidsregistreringssystem

Dokumenterne skal indsendes inden en given frist. Alternativt ikendes en bod på 1.000 kr. pr. dag, indtil dokumenterne er modtaget. Bodden modregnes i afregning for den måned, hvori den falder.

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 kan FynBus se, om der er udbetalt den løn og pension, som chaufføren 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 ses, om medarbejderen i gennemsnit arbejder mere end tilladt, jf. ovenfor.

Der er i nuværende kontrakter, der trådte i kraft 1. marts 2021, stillet krav til, hvilke oplysninger timesedlerne som minimum skal indeholde, for at øge gennemsigtigheden og bedre kunne se sammenhæng til lønsedlerne. Der er desuden i kontrakterne stillet krav om, at leverandøren anvender elektronisk tidsregistreringssystem, der registrerer den enkelte chaufførs reelle arbejdstid på en sådan måde, at leverandøren, hvis det efterspørges, kan levere en rapport, der kan anvendes til at validere fx timesedler for en given periode.

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.

Leverandøren skal desuden anvende et elektronisk tidsregistreringssystem, der registrerer den enkelte chaufførs reelle arbejdstid på en sådan måde, at leverandøren på forlangende kan levere en rapport der kan anvendes til at validere anden dokumentation i form af time- og lønsedler for en given periode.

Der er dog visse begrænsninger i, hvad FynBus kan se i den fremsendte dokumentation. Det er fx 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. Det er dog et krav i kontrakten med FynBus, at chaufførerne skal modtage den samlede lønsum (løn og fuld pension) samt være dækket af en gruppelivs- og ulykkesforsikring.

Derudover er det ikke muligt at se, om en chauffør i den konkrete situation skulle have haft søgnehelligdagsbetaling, 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.

Dokumentationen gennemgås for åbenlyse fejl, og evt. manglende dokumentation og svar på spørgsmål indhentes hos vognmanden inden fremsendelse til FynBus' Kontrolpanel. Chaufførerne er anonymiserede, mens vognmandens navn er kendt af panelet – bl.a. af hensyn til evt. lokalaftaler.

Hvis Kontrolpanelet ingen bemærkninger har til chaufførernes løn- og arbejdsvilkår, afsluttes kontrollen.

Er det modsatte tilfældet, sendes kontrolpanelets bemærkninger til vognmanden, så denne kan redegøre for, hvordan der vil blive rettet op på evt. uregelmæssigheder. Det kan f.eks. dreje sig om efterbetaling af pension, for lange arbejdsdage m.m. Undlader vognmanden at efterbetale skyldige beløb, vil disse blive modregnet i afregning med vognmanden.

Ved grove overtrædelser af arbejdsklausulen kan FynBus give vognmanden en advarsel eller i særligt alvorlige tilfælde ophæve kontrakten.

FynBus laver en opfølgende kontrol efter den kontrol, der gav anledning til regulering, efterbetaling m.m., for at sikre sig, at vognmanden nu lever op til arbejdsklausulen. Skulle dette vise sig ikke at være tilfældet, kan FynBus give en advarsel eller ophæve kontrakten.

Efter gennemførte kontroller – og evt. påbud om at rette op på forholdene – bliver vognmanden efter ca. 3-4 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.

6.1.2. Supplerende kontrol af ansættelsesforhold ved vognkontroller

Det blev på bestyrelsesmødet den 23. juni 2020 besluttet at igangsætte forsøg med kontrol af ansættelsesforhold for flextrafik-chauffører i forbindelse med vognkontroller.

Det nye kontroltiltag blev indført som et led i at forbedre kontrollen med flextrafik-vognmændenes overholdelse af FynBus' arbejdsklausul.

1. oktober 2020 startede forsøget. Kontrol af ansættelsesforhold er gennemført i forbindelse med vognkontroller. Ansatte chauffører har fået stillet en række spørgsmål omkring deres løn og ansættelsesforhold, som det har været frivilligt at svare på. Spørgsmålene kan se i Bilag 3.

I perioden 1. marts 2021 til 28. februar 2023 er der foretaget 1019 vognkontroller, hvoraf størstedelen af vognkontrollerne har været med selvstændige vognmænd. 43 ansatte ønskede at svare på spørgsmål omkring deres løn- og ansættelsesvilkår

Forsøget har vist, at 95% af de 43 chauffører intet havde at udsætte på deres ansættelsesforhold. 60% af de adspurgte vidste ikke, hvilken overenskomst de er omfattet af. Ca. 18,5% af chaufførerne har oplyst at de arbejder 48 timer eller mere pr uge. De fleste chauffører oplyste, at de modtager den korrekte timeløn, pension og optjener ret til ferie.

6.2. Kontrolarbejdet i FG6/FV6/FR4 og FR5

I FG6/FV6/FR4 og FR5 blev kontrolarbejdet gennemført således:

- Vognmænd, der kørte garantikørsel, blev kontrolleret.
- Vognmænd, som ikke var medlem af en arbejdsgiverforening eller havde indgået overenskomst, men som havde ansatte, blev kontrolleret.
- Ved konkrete henvendelser og mistanke om uregelmæssigheder igangsattes kontrol.
- Vognmænd, der afgav de laveste bud, blev udtaget til kontrol, dvs. priser under:
 - 260 kr. for Vogntype 2
 - 292 kr. for Vogntype 5
 - 313 kr. for Vogntype 6

6.2.1. Kontroller i FG6/FV6

I FG6/FV6/FR4 og FR5 havde FynBus fra kontraktperiodens start kontrakt med 57 vognmænd, hvoraf:

- 21 vognmænd havde ingen ansatte,
- 30 vognmænd havde ansatte og var medlem af en arbejdsgiverforening eller havde tegnet overenskomst,
- 6 vognmænd havde ansatte, men ingen overenskomst.

FynBus kontrollerede 37 vognmænd:

- 4 vognmænd med ansatte uden overenskomst,
- 6 vognmænd pga. konkrete henvendelser vedr. brud på arbejdsklausulen, og
- 2 vognmand pga. underentreprenør, der havde ansatte og ikke fulgte overenskomst.

Af de 37 vognmænd havde 3 underleverandører. Af disse underleverandører er 10 kontrolleret. Det vil sige, at der er kontrolleret i alt 47 vognmænd.

Hos de 47 vognmænd blev ca. 100 medarbejdere udtaget til kontrol.

6.2.2. Kontrolarbejdets resultater i FG6/FV6, FR4 og FR5

Efter kontrollen kunne FynBus konstatere følgende:

- 12 vognmænd havde ingen ansatte
- 18 vognmænd havde overenskomst
- 7 vognmand, hvortil der ingen bemærkninger var

Resultatet af kontrollerne har været:

- 2 vognmænd efterbetalte løn
- 3 vognmænd efterbetalte pension
- 6 vognmænd fik nye ansættelsesbeviser
- 4 vognmænd fik påkrav om at anvende timeopgørelser
- 3 vognmænd fik påkrav om at revidere indholdet af oplysninger på timeopgørelser
- 1 vognmand har fået ophævet kontrakten med FynBus på baggrund af kontrollen

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

6.3. Kontrolarbejdet i FG7/FV7 og FR5/6/7

I FG7/FV7 og FR5/6/7 blev kontrolarbejdet gennemført således:

- Vognmænd, der kørte garantikørsel, blev kontrolleret.
- Vognmænd, som ikke var medlem af en arbejdsgiverforening eller havde indgået overenskomst, men som havde ansatte, blev kontrolleret.
- Ved konkrete henvendelser og mistanke om uregelmæssigheder igangsattes kontrol.
- Vognmænd, der afgav de laveste bud, blev udtaget til kontrol, dvs. priser under:
 - 251,75 kr. for Vogntype 0
 - 251,75 kr. for Vogntype 2
 - 251,75 kr. for Vogntype 3
 - 251,75 kr. for Vogntype 4
 - 281,96 kr. for Vogntype 5
 - 302,10 kr. for Vogntype 6
 - 302,10 kr. for Vogntype 7

6.3.1. Kontroller i FG7/FV7

I FG7/FV7 og FR5/6/7 havde FynBus fra kontraktperiodens start kontrakt med 60 vognmænd, hvoraf:

- 27 vognmænd havde ingen ansatte,
- 16 vognmænd havde ansatte og var medlem af en arbejdsgiverforening eller havde tegnet overenskomst,
- 17 vognmænd havde ansatte, men ingen overenskomst.

FynBus kontrollerede 25 af 33 vognmænd – de sidste 8 vognmænd har aldrig været aktive i kontraktperioden:

Af de 25 vognmænd havde 6 underleverandører. Af disse underleverandører er 42 kontrolleret. Det vil sige, at der er kontrolleret i alt 67 vognmænd.

Hos de 67 vognmænd blev ca. 119 medarbejdere udtaget til kontrol.

6.2.2. Kontrolarbejdets resultater i FG7/FV7 og FR5/6/7

Efter kontrollen kunne FynBus konstatere følgende:

- 4 vognmænd havde ingen ansatte
- 9 vognmænd havde overenskomst
- 5 vognmænd, hvortil der ingen bemærkninger var

Resultatet af kontrollerne har været:

- 3 vognmænd efterbetalte løn
- 7 vognmænd efterbetalte pension
- 1 vognmænd fik nye ansættelsesbeviser
- 0 vognmænd fik påkrav om at anvende timeopgørelser
- 0 vognmænd fik påkrav om at revidere indholdet af oplysninger på timeopgørelser
- 1 vognmand har fået ophævet kontrakten med FynBus på baggrund af kontrollen

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

7. KONTROLLER I FG8/FV8 OG FR6/7/8

I FG8/FV8 og FR6/7/8 bliver kontrolarbejdet gennemført således:

- Vognmænd, der kører garantikørsel og har ansatte, udtages til kontrol.
- Vognmænd, der kører variabel kørsel og har ansatte, udtages til kontrol.
- Det prioriteres at vognmænd, der har afgivet de laveste bud, udtages til kontrol først
- Ud over planlagte kontroller, kontrolleres tillige ved konkrete henvendelser og mistanke om uregelmæssigheder.

Kontrolarbejdet igangsættes september 2023, ca. 5 måneder efter kontraktstart 1. marts 2023.

FynBus kontrollerer vognmændenes underleverandører, når de kontrolleres.

8. BOD – ARBEJDSKLAUSUL

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

Kontrakterne i FG7/FV7 indeholder en bestemmelse om, at hvis en leverandør ikke kan fremskaffe dokumentationen, pålægges engangsbod på 10.000 kr. Herudover kan FynBus kræve, at leverandør får udarbejdet en erklæring fra en statsautoriseret revisor for overholdelse af "Arbejdsklausul vedrørende sikring af arbejdstagerrettigheder i forbindelse med arbejde udført for FynBus". Leverandøren afholder udgiften til revisorerklæringen. Modtages ikke en revisorerklæring, kan kontrakten ophæves.

Hvis en leverandør har fået en påtale og til trods for denne, ikke har rettet op på forseelser, pålægges leverandøren en engangsbod på 10.000 kr., og der angives en frist for at rette op. Har leverandøren ikke rettet op på forseelser inden for den angivne frist, kan kontrakten ophæves.

I bodsbestemmelserne i arbejdsklausulen (Bilag 1) fremgår det, at en leverandør kan få en bod pr. overtrædelse af klausulens afsnit 1, der sikrer at chaufførerne ikke har ansættelsesforhold der er mindre gunstige end dem, der gælder i overenskomsterne. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag udgør 500,00 kr. pr. dag, indtil overtrædelsen er bragt til ophør. Beløbet modregnes i leverandørens vederlag.

Leverandøren kan også pålægges bod ved overtrædelse af klausulens afsnit 2, om dokumentation og overholdelse af frister. Bodden pr. påbegyndt arbejdsdag efter fristens udløb, udgør 1.000,00 kr. pr. dag, indtil entreprenøren har imødekommet FynBus' påkrav. Beløbet modregnes i entreprenørens vederlag.

Muligheden for at pålægge bod, har alene været anvendt seks gange.

9. VOGNKONTROLLER

FynBus gennemfører 400-500 vognkontroller årligt.

Kontrollerne gennemføres som hovedregel på to måder:

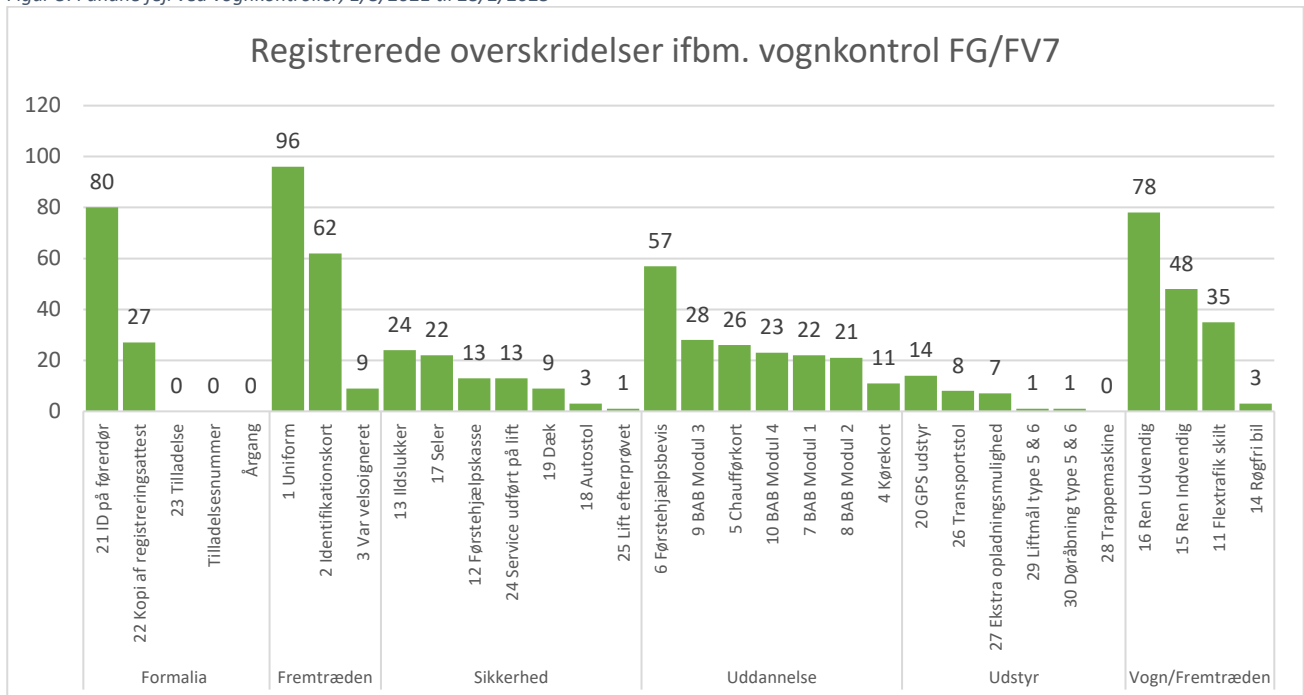
- Der lægges en tur tilfældigt ind i planlægningssystemet, som medfører, at bilen ankommer på Tolderlundsvej 9, FynBus' adresse.
- Der gennemføres kontrol på centrale steder, fx Odense Universitetshospital.

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

Der er i perioden fra 1. marts 2021 til 28. februar 2023 gennemført 1019 kontroller, hvor der i gennemsnit er fundet 0,7 fejl pr. kontrol. En del af kontrollerne, ca. 66 %, er efterkontroller af en tidligere påtale. Af de 1019 vognkontroller, var 671 – svarende til 66% - uden fejl.

I perioden fra 1. marts 2021 til 28. februar 2023 er biler, der er godkendt til flexkørsel, kontrolleret i daværende kontrakter. De fundne fejl fremgår af figur 4 nedenfor:

Figur 3: Fundne fejl ved vognkontroller, 1/3/2021 til 28/2/2023



Ovenstående figur 3 viser, at den hyppigste fejl er mangelfuld uniformering. Den næsthypigste fejl er manglende ID på førerdør, mens mangel på udvendig rengøring og mangler vedr. uddannelse i udførelse af offentlig servicetrafik og befordring af bevægelseshæmmede (BAB Bevis) er tredje og fjerde mest hyppige fejl, der konstateres.

Oftest er manglerne i forbindelse med uddannelse, udelukkende et spørgsmål om, at chaufføren ikke har medbragt beviser for uddannelse. I enkelte tilfælde er der manglende repetitionsuddannelse, men der er ikke fundet eksempler på, at chaufføren ikke har gennemført den nødvendige uddannelse.

Der er forskellige sanktionsmuligheder, afhængigt af fejlen:

Tilfælde med påtale:

- Glemte beviser BAB / førstehjælp, dokumentation fremsendes på mail eller ses ved genkontrol.
- Forkert dækttype (sommer / vinter)
- Ren udvendig
- Ren indvendig
- ID-kort
- Kopi af registreringsattest
- Velseigneret

- FlexTrafik skilte
- ID på førerdør

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:

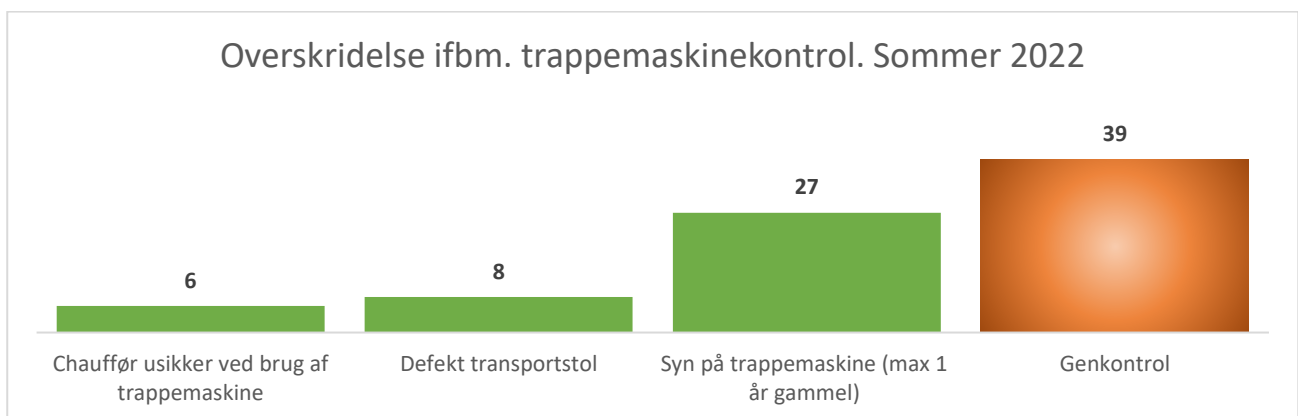
- Manglende førstehjælpsudstyr
- Manglende ildslukker
- Ikke røgfri bil
- Manglende tilladelse

Hvis der findes fejl på en bil ved vognkontrol, vil bilen automatisk blive indkaldt til genkontrol inden for en uge for at kontrollere, at der er rettet op på den fundne fejl. Der bliver ikke nødvendigvis givet bod ved genkontrol, men der gives bod, hvis fejlen ikke er rettet fra første kontrol til genkontrol.

9.1 Særlig indsats – Trappemaskinebetjening, sommeren 2022

I sommeren 2022 opstod der en situation, hvor FynBus fandt foranledning til at kontrollere anvendelsen af trappemaskiner.

Kontrollen omfattede både trappemaskinen, transportstolen der anvendes i forbindelse med trappemaskinen, samt chaufførernes evne til at betjene trappemaskinen.



Figur 4: Overskridelser ifm. trappemaskinekontrol og antallet af genkontroller - Sommeren 2022

Der blev gennemført i alt 54 kontroller og 39 genkontroller i kampagnen rettet mod anvendelsen af trappemaskiner. Som det fremgår af figur 4, var den hyppigste årsag til fejl manglende syn af trappemaskinen inden for det seneste år. Der var få tilfælde, hvor chaufføren var usikker på anvendelsen af maskinen – og ingen tilfælde af defekte trappemaskiner.

I de tilfælde hvor chaufføren havde udvist usikkerhed i anvendelsen af maskinen, blev leverandøren pålagt at foretage træning med chaufføren inden genkontrol.

10. 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.

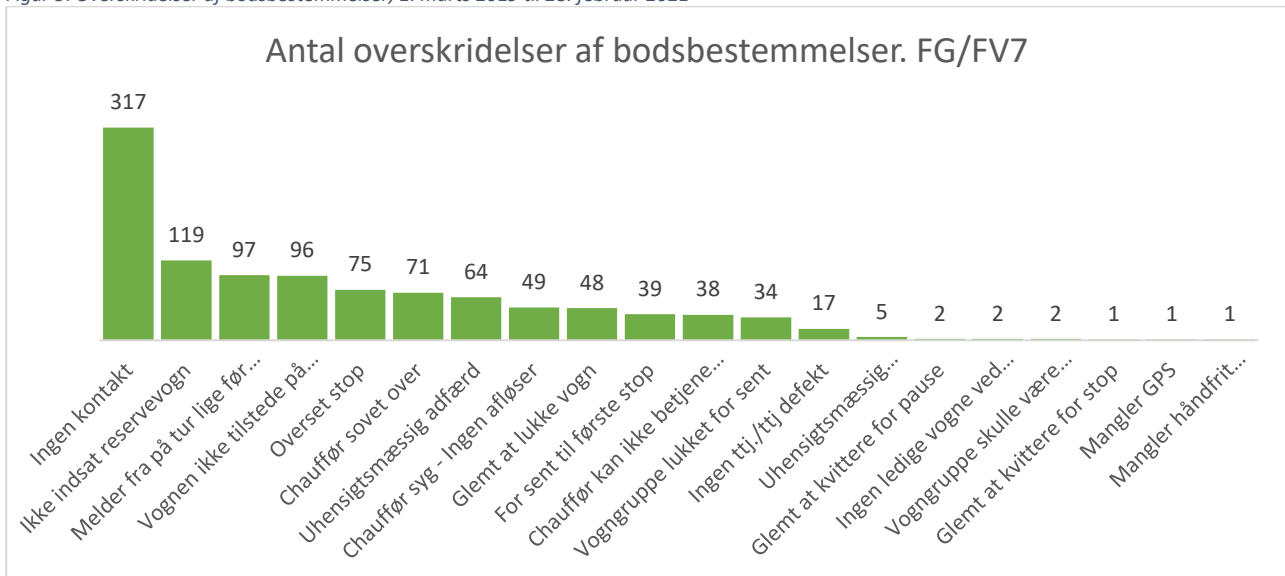
FynBus har anvendt et bodssystem, der betyder, at der ikke gives bod til en vognmand, før der er opnået et vist antal bodspoint (pt. 36 point) over en rullende periode på 6 uger.

Dette system blev 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.

I forbindelse med, at der i kontrakterne FG8 og FV8 er indført et fælles kontraktejerskab, således leverandører har kontrakt med alle tre trafiksselskaber i udbuds- og driftssamarbejdet, så har det været nødvendigt at koordinere tilgangen til tildeling af boder. Det betyder, at FynBus' pointsystem udgår, til fordel for en mere konventionel tilgang til tildeling af boder, hvor hver enkelt overskridelse medfører enten påtale eller bod. Det er derfor forventeligt, at FynBus vil uddele flere boder end tidligere, da der ikke er nogen tolerancegrænse for overtrædelser.

Der er i perioden 1. marts 2021 til 28. februar 2023 registreret 1.078 overskridelser af bodsbestemmelserne. Fordelingen af disse overskridelser fremgår af figur 5 nedenfor:

Figur 5: Overskridelser af bodsbestemmelser, 1. marts 2019 til 28. februar 2021



Antallet af overskridelser er generelt proportionalt med det antal køretøjer, som den enkelte vognmand stiller til rådighed for FynBus' Flextrafik.

Der er i den pågældende kontraktperiode uddelt bod for et samlet beløb på 125.000 kroner.

BILAG 1

FYNBUS' ARBEJDSKLAUSUL

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

1. Forpligtelsen

Leverandøren forpligter sig til at sikre, at de ansatte, som leverandøren 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.

Leverandøren og eventuelle underleverandører 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 leverandøren om gældende løn- og arbejdsvilkår. Leverandøren er desuden 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 underleverandører samt krav til skiltning

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

1.3. Krav om registrering af udenlandske tjenesteydere

Leverandøren er forpligtiget til at sikre, at hvis leverandøren eller dennes underleverandører 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

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

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

2.2. Redegørelse

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

FynBus kan i den konkrete sag anmode leverandøren om yderligere at uddybe redegørelsen, hvis 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, hvis 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, hvis der er mistanke om et begået strafbart forhold.

3. Sanktion for manglende overholdelse af forpligtelsen

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

3.1. Sanktioner ved leverandørens overtrædelse af klausulens afsnit 1

Tilbageholdelse af vederlag

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

Bod

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

3.2. Sanktioner ved leverandørens overtrædelse af klausulens afsnit 2

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

3.3. Sanktion ved væsentlige overtrædelser af Arbejdsklausulen

Leverandørens eller dennes underleverandørers 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, f.eks. foretage anmeldte og uanmeldte kontrolbesøg hos leverandøren samt i vogne/busser for at sikre overholdelse af Arbejdsklausulen.

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

BILAG 2

KONTROLSKEMA – KONTROLPANELET

Entreprenørens navn:

Skema udfyldt af:

	Sæt X		BEMÆRKNINGER
	JA	NEJ	
LØNSEDLER			
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?			
ANSÆTTelsesBEVISER			
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?			
ORGANISATIONENS OVERORDNEDE VURDERING			
Overholder entreprenøren overordnet set overenskomsten?			
Overholder entreprenøren overordnet set FynBus' arbejdsklausul?			

