

Aarhus, 2. januar 2016*

**Bilagssamling til Åben dagsorden
for møde i Bestyrelsen for Midttrafik
den 5. februar 2016 kl. 09.30
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
21. januar 2016	1-21-1-14	Alexander Tranberg Jensen	atj@midttrafik.dk	87408205

Forslag til revideret budget 2016

Budgetprocessen for Budget 2016

Bestyrelsen for Midttrafik skal, i henhold til lovgivningen, vedtage budgettet én måned før bestillerne. Dette betyder, at der er behov for justeringer af Midttrafiks budget blandt andet på baggrund af den politiske behandling i kommuner og region.

Der foreslås indarbejdet nogle specifikke budgetjusteringer, som er nærmere beskrevet i det følgende. Med disse ændringer kommer det samlede budget for 2016 til at se ud som nedenfor:

Samlet budget 2016 for Midttrafik

Budgetnotatet er opbygget med en indledende oversigtstabel. Den sidste kolonne i tabellen sammenligner budgettet, der blev vedtaget i september med budgettet, der fremlægges i dette notat (revideret budget). Som det fremgår af tabellen stiger den forventede nettoudgift i forhold til det vedtagne budget med 10 mio. kr. Dette skyldes primært, at udgifter til rejsekort på Aarhus Letbane er blevet inkluderet. Udgiften er på 8,3 mio. kr. og tilskrives Aarhus Letbane Drift.

Udover denne tekniske ændring, er der i forbindelse med revisionen af budgettet foretaget en nedjustering af forventet buskørsel på 2,8 mio. kr., idet der budgetteres med færre køreplan-timer i 2016. I forhold til det vedtagne budget er udgifterne til Flextrafik opskrevet, særligt handicapkørsel, hvor ekstra kørsel forventes at være medvirkende til en samlet udgiftsstigning på 3,7 mio. kr. Desuden forventes merudgifter til rejsekort på 2,1 mio. kr., idet udløb af flere buskontrakter medfører flere udgifter til udskiftning af rejsekortudstyr.

Efter oversigtstabellen på næste side er der en beskrivelse af forudsætninger for budgettet for hvert enkelt driftsområde. Disse beskrivelser er efterfulgt af oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Der er således én budgetoversigt for hver bestiller dækkende alle driftsområder med tilknyttede bestillerspecifikke kommentarer – dvs. kommentarer, som ligger ud over det, der allerede er beskrevet under de generelle forudsætninger.

I Midttrafiks budgetforslag indgår også et forslag til driftsbudget for Aarhus Letbane i budgetoverslagsårene 2017-2019. Region Midtjylland og Aarhus Kommune har ønsket, at dette medtages i budgetoverslagsårene, for at få et samlet overblik over økonomien i buskørsel og kommende letbanekørsel. Det skal bemærkes, at budgetoverslaget for driftsudgifterne til letbanen er behæftet med en del usikkerheder.

I budgetforslaget er også indeholdt et budget for forberedelsesomkostningerne i 2016 og 2017 forud for idriftsættelsen af fulddrift på letbanen. Forberedelsesomkostningerne finansieres dels ved optagelse af lån og dels via et bidrag fra Region Midtjylland.

Den sidste del af budgetnotatet indeholder bestillerfordelte oversigtstabeller for alle driftsområderne for regnskabet 2014, budget 2015, budgetforslag 2016 samt overslagsårene 2017-2019.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Alle bestillere		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	1.374.295.114	1.420.522.000	1.444.428.000	1.441.612.000	-2.816.000
	Indtægter	-711.196.579	-703.420.000	-712.478.000	-712.478.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	663.098.535	717.102.000	731.950.000	729.134.000	-2.816.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	39.189.022	38.096.000	38.058.600	40.739.600	2.681.000
	Indtægter	-8.158.377	-7.936.000	-7.897.000	-8.295.000	-398.000
	Netto	31.030.645	30.160.000	30.161.600	32.444.600	2.283.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	8.908.466	10.143.600	13.741.800	14.395.800	654.000
	Indtægter	-4.683.772	-4.030.600	-6.113.200	-6.325.200	-212.000
	Kommunens vognmandsbetaling	4.224.694	6.113.000	7.628.600	8.070.600	442.000
	Administrationsomkostninger	1.794.758	2.154.000	2.852.450	3.186.050	333.600
	Kommunens samlede udgift	6.019.452	8.267.000	10.481.050	11.256.650	775.600
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	450.383.212	477.784.000	150.915.000	151.665.000	750.000
	Indtægter	-74.145	-55.000	-66.000	-66.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	450.309.067	477.729.000	150.849.000	151.599.000	750.000
	Administrationsomkostninger	8.256.906	8.447.000	9.463.600	9.379.200	-84.400
	Kommunens samlede udgift	458.565.973	486.176.000	160.312.600	160.978.200	665.600
Buserstatningskørsel						
	Udgifter på buserstatningskørsel	0	0	16.200.000	17.640.000	1.440.000
	Indtægter på buserstatningskørsel	0	0	-8.000.000	-8.000.000	0
	I alt	0	0	8.200.000	9.640.000	1.440.000
Forberedelse Letbane						
	I alt	0	0	7.900.000	6.460.000	-1.440.000
Togdrift						
	Drifttilskud	35.798.846	35.139.000	29.640.000	28.140.000	-1.500.000
	Anlæg	14.787.879	14.882.000	16.976.000	16.976.000	0
	I alt	50.586.725	50.021.000	46.616.000	45.116.000	-1.500.000
Billetkontrol						
	Kontrolafgifter i alt	10.428.265	6.149.000	7.824.000	7.824.000	0
Trafikselkabet						
	"Busdriften"	104.895.209	107.727.000	101.538.000	101.768.000	230.000
	"Handicapkørslen"	13.032.405	13.610.000	13.355.000	13.355.000	0
	I alt	117.927.614	121.337.000	114.893.000	115.123.000	230.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	931.000	950.000	970.000	970.000	0
Rejsekort						
	25% aktier og lån	26.266.539	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	20.395.367	8.062.000	2.984.500	2.984.500	0
	25% sekretariat	1.538.176	2.047.000	642.900	642.900	0
	Renter	3.773.920	2.287.000	2.115.000	2.115.000	0
	Afdrag	10.998.206	11.069.000	11.069.000	11.069.000	0
	Drift	1.938.692	18.263.000	40.088.100	42.171.700	2.083.600
	Buslager	0	3.020.000	68.500	68.500	0
	I alt	64.910.900	44.748.000	56.968.000	59.051.600	2.083.600
Rejsekort Letbane						
	I alt	5.550.671	0	0	8.288.000	8.288.000
Øvrige områder						
	Renteindtægter af indestående	-570.029	0	0	0	0
	Puljemidler	-1.467.826	0	0	0	0
	I alt	-2.037.855	0	0	0	0
Total - netto		1.407.011.925	1.464.910.000	1.176.276.250	1.186.286.050	10.009.800

Busdrift

Busdrift – udgifter

Udgifterne til busdrift forventes i 2016 at udgøre 1.441,6 mio. kr. I forhold til regnskabet for 2014 stiger busudgifterne med 67,3 mio. kr., men i regnskabet for 2014 modtog Aarhus Kommune en besparelse på 72,6 mio. grundet tilbagebetaling af oparbejdet overskud på restkørsel i BAAS. Renses for denne enkeltstående besparelse er budgettet på niveau med 2014. I forhold til budgettet for 2015 kan budgetforøgelsen på 21,6 mio. kr. i budget 2016 primært tilskrives indekseffekter. I forhold til det vedtagne budget i september er der indregnet ændringer for en række kommuner. Justeringerne er foretaget på baggrund af vedtagne køreplanændringer, opdatering af udgifter til rabatruter og effekten af seneste udbud. Samlet set forventes busudgifterne at blive reduceret med 2,8 mio. kr.

Nedenstående tabel viser udviklingen på bestillerplan fra regnskab 2014 frem til denne udgave af budgettet for 2016.

Oversigt over busudgifter					
Bestillere	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Favrskov	15.715.981	15.209.000	15.695.000	15.772.000	77.000
Hedensted	10.849.332	9.548.000	6.027.000	5.764.000	-263.000
Herning	46.847.706	45.874.000	47.171.000	47.312.000	141.000
Holstebro	32.986.740	33.116.000	33.900.000	31.556.000	-2.344.000
Horsens	45.039.682	46.093.000	46.447.000	46.447.000	0
Ikast-Brande	14.500.375	14.018.000	13.654.000	14.141.000	487.000
Lemvig	7.255.344	6.431.000	6.510.000	6.492.000	-18.000
Norddjurs	14.575.756	13.897.000	15.996.000	15.774.000	-222.000
Odder	6.547.237	6.292.000	6.318.000	6.318.000	0
Randers	90.439.458	89.135.000	90.795.000	89.679.000	-1.116.000
Ringkøbing-Skjern	26.036.390	25.424.000	25.753.000	25.322.000	-431.000
Samsø	5.150.525	4.961.000	4.801.000	4.538.000	-263.000
Silkeborg	55.940.255	55.212.000	55.451.000	55.725.000	274.000
Skanderborg	22.735.550	23.588.000	22.877.000	23.907.000	1.030.000
Skive	28.922.373	28.282.000	27.941.000	28.834.000	893.000
Struer	7.897.172	7.540.000	7.580.000	7.649.000	69.000
Syddjurs	15.435.672	15.164.000	15.232.000	14.797.000	-435.000
Viborg	49.346.751	47.257.000	45.065.000	46.204.000	1.139.000
Aarhus	396.826.573	462.536.000	479.903.000	479.903.000	0
Regionen	481.246.244	470.945.000	477.312.000	475.478.000	-1.834.000
I alt	1.374.295.114	1.420.522.000	1.444.428.000	1.441.612.000	-2.816.000

I budgettet er der på udgiftssiden anvendt to typer indeksregulering. Alle busruter, der har været i udbud fra og med Midttrafiks 15. udbud (januar 2010) reguleres efter et nyt omkostningsindeks, mens øvrige ruter reguleres efter det gamle reguleringsindeks.

Der er anvendt følgende indeksskøn for de to typer indeks:

Omkostningsindeks: 2014-15: -1,2 % 2015-2016: 1,1 %

Reguleringsindeks: 2014-15: -0,8 % 2015-2016: 0,9 %

Indeks er fra maj 2015 og har været anvendt igennem hele budgetprocessen.

Alle afholdte og offentliggjorte udbud er indregnet i budgettet med Midttrafiks 46. udbud vedrørende lokalruter i Silkeborg, Herning og Favrskov Kommune samt regionale ruter, primært i Vestjylland, som seneste udbud.

For bybusser, lokalruter og regionale ruter er alle ruteøkonomier fortsat udarbejdet med udgangspunkt i køreplansskiftet i juni 2015, mens budgettet for rabatruterne i kommunerne er opdateret på baggrund af køreplanen fra 2015.

Tabellen nedenfor viser udviklingen i køreplantimer fra regnskabet for 2014 til det reviderede budget for 2016. Siden det vedtagne budget i september er der indregnet færre køreplantimer for særligt Herning, Holstebro og Samsø Kommune.

Oversigt over køreplantimer				
Bestillere	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret
Favrskov	19.673	19.143	19.581	19.722
Hedensted	12.287	11.448	7.326	7.399
Herning	69.699	68.910	69.357	66.086
Holstebro	45.430	45.867	47.191	45.014
Horsens	67.609	69.594	67.298	67.298
Ikast-Brande	20.595	20.415	19.765	19.801
Lemvig	10.644	9.428	9.418	9.463
Norddjurs	18.949	18.080	21.282	21.066
Odder	9.973	9.686	9.670	9.670
Randers	125.196	123.714	124.914	123.037
Ringkøbing-Skjern	37.240	35.916	35.974	35.728
Samsø	6.937	7.017	6.984	6.426
Silkeborg	85.798	84.851	83.921	84.016
Skanderborg	30.197	30.947	30.078	29.785
Skive	42.511	42.220	40.021	40.734
Struer	13.385	12.572	12.540	12.749
Syddjurs	22.023	21.227	21.189	21.061
Viborg	74.665	72.860	71.533	71.315
Aarhus	568.105	568.640	577.855	577.855
Regionen	748.379	739.363	740.511	740.511
I alt	2.029.296	2.011.898	2.016.410	2.008.733

Busdrift - indtægter

Indtægter ved busdrift budgetteres i det reviderede budget til 712,5 mio. kr. Heraf udgør de samlede passagerindtægter fra salg af kort og billetter til kunderne 518,2 mio. kr. svarende til svarende til knap 73 % af de samlede indtægter. I forhold til regnskabet for 2014, er der samlet tale om merindtægter på 1,3 mio. kr.

Det reviderede budget for indtægter er uændret i forhold til det oprindelige budget, der blev godkendt i september 2015.

Der er i 2016 indregnet effekt af takststigninger i budgettet. Midttrafik har mulighed for at øge taksterne med op til 1,87 % i 2016 i henhold til det takststigningsloft, der er fastlagt af Trafikstyrelsen. Forslaget til takstjusteringer medfører, at det primært er de mellemlange og lange rejser der stiger. Disse rejser påvirker primært regionale rejser. På anmodning fra Region Midtjylland er derfor indregnet en forventet indtægtsfremgang på 2,8 mio. kr. som følge af takstforhøjelser. Merindtægten forudsættes at tilfalde Regionen. Midttrafik har ikke tidligere indregnet forventninger til indtægtsfremgang som følge af ændrede takster.

Det samlede indtægtsbudget ser således ud. Indtægtsbudget fordelt på bestillere fremgår af bilagsmateriale.

Indtægter busdrift	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, revideret
Passagerindtægter	507.945.618	507.170.000	518.150.000
Off peak klippekort - Kompensation	3.402.897	3.500.000	3.000.000
Erhvervs kort	3.576.267	4.500.000	4.000.000
Ungdomskort - ungdomsuddannelser	91.735.110	95.000.000	94.000.000
Kompensation ungdomskort	10.237.109	6.800.000	4.600.000
Omsætning skolekort	36.395.316	35.450.000	32.178.000
Kompensation - Fælles børneregler	35.999.360	36.100.000	36.000.000
Fragt, Gods og Post mm.	106.838	-	
Fribefordring Værnepligtige	1.852.064	1.600.000	1.800.000
Andre indt. (bl.a. indtægtsdækket kørsel)	252.859	250.000	250.000
Telebus / Teletaxa	234.602		
Kontrolafgifter uden for Aarhus Kommune	158.970	350.000	300.000
Billetindtægter - Togrejser DSB og Arriva	100.976.406	106.000.000	96.000.000
Billetindtægter - Tog omstigningsrejser	34.173.167	31.500.000	30.000.000
I alt indtægter busdrift	827.046.583	828.220.000	820.278.000
Betaling DSB/Arriva - togrejser (udgift)	-115.850.004	-124.800.000	-107.800.000
Passagerindtægter total	711.196.579	703.420.000	712.478.000

Af afvigelser og særlige usikkerheder i forslaget til budget 2016 i forhold til regnskab for 2014 kan nævnes:

Passagerindtægter:

Der er overført 4 mio. kr. fra kontoen "Billetindtægter – Tog omstigningsrejser" til "Passagerindtægter". Det vedrører betaling fra togoperatører for de busrejser kunder gratis kan tage i forlængelse af togrejser på tværs af takstområder. I forbindelse med løbende udbredelse af Rejsekortet indgår nogle af disse indtægter fremadrettet i form af normale rejsekortindtægter, hvor de tidligere har været udbetalt særskilt som betaling til Midttrafik fra togoperatørerne.

Rejsekortet er i sig selv en væsentlig usikkerhedsfaktor i budgettet for 2016 på indtægtssiden. Midttrafiks kendskab til udbredelse og brug af rejsekort er beskeden og medfører en større usikkerhed på indtægtssiden end normalt. Generelt er der i budgettet ikke forudsat ændringer i de samlede indtægter på grund af indførelse af rejsekortet.

På baggrund af anmodning fra Region Midtjylland er regionens passagerindtægter tillagt 2 mio. kr., som konsekvens af kørselsomlægninger på regionale ruter, samt 1,5 mio. kr. som følge af overflytning af passagerer til regionale busser ved Grenaaanens midlertidige lukning i efteråret 2016.

For så vidt angår vurderingen af passagerindtægter er vurderingen generelt forbundet med stor usikkerhed. Resultater fra tidligere år har haft væsentlige udsving på grund af udvikling i kunders brug af kollektiv trafik, som ikke kan forudsiges fra år til år.

Off-Peak klippekort:

Off-Peak klippekortet blev udfaset i juli 2015. Fra dette tidspunkt kan kunden udelukkende opnå off-peak rabat ved at anvende Rejsekort. Til gengæld fratrækkes off-peak rabatten altid på Rejsekortet i det relevante tidsrum. Midttrafik vil derfor i 2016 udelukkende modtage kompensation fra Trafikstyrelsen for den rabat der gives på Rejsekort og ikke længere modtage kompensation for off-peak klippekort. Det er usikkert hvilke konsekvenser, det har for indtægterne. Budgettet for off-peak rabat er nedskrevet en smule i forhold til regnskabsresultatet for 2014.

Kompensation – Ungdomskort:

Midttrafik modtager kompensation fra Trafikstyrelsen for unges brug af Ungdomskort til fritidsformål. Kompensationen beregnes i forhold til de unges brug af kortet til fritidskørsel. Det opgøres en gang årligt i en særlig undersøgelse. Undersøgelsen, som blev gennemført i efter-

året 2014, viste, at de unge ikke anvendte kortet til fritidsformål i det omfang det var forventet. Det betyder, at kompensationen til Midttrafik sættes ned, hvilket er indregnet i budgettet for 2016.

Omsætning – Skolekort:

Omsætning på salg af Skolekort er nedskrevet som følge af at Holstebro, Herning og Hedensted Kommune har indført gratis skolebusser/rabatruter.

Bus-tog samarbejdet (Billetindtægter togrejser og Betaling DSB/Arriva):

Budgettet for 2016 er baseret på regnskabsresultatet for 2014. Fra september 2016 forventes Grenaabanen dog midlertidig lukket, som følge af etablering af letbanen. Derfor er betaling til DSB nedskrevet med 8 mio. kr. i 2016, ligesom de forventede billetindtægter fra DSB's salgssteder er nedskrevet med 5 mio. kr. Vurderingen er forbundet med usikkerhed, ligesom resultatet af bus-tog samarbejdet generelt er det, da betalingen til DSB/Arriva baserer sig på beregninger og undersøgelser. De to konti vedrører udelukkende Region Midtjylland.

Busdrift - overslagsår

Midttrafik har justeret udgifter og indtægter på busdrift for overslagsårene med de forventede afledte effekter af idriftsættelsen af Aarhus Letbane. Budgetoverslagstal for busdrift findes i Bilag 2b.

Flextrafik

Handicapkørsel

De samlede udgifter til handicapkørsel budgetteres i 2016 til 40,7 mio. kr., hvoraf de 32,4 mio. kr. er bestillernes udgifter, mens den resterende del betales af brugerne i form af egenbetaling. Administrationsudgifterne til handicapkørsel indgår i Trafikselskabets budget, hvorfor dette budget udelukkende dækker kørselsudgiften. I forhold til det vedtagne budget er der en øget udgift som hovedsageligt skyldes en forventning om flere kørte ture i flere kommuner.

Indeks antages at være uændret forhold til det vedtagne budget.

Nettoudgift til Handicapkørsel (bestillers udgift)					
Bestillere	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Favrskov	1.000.655	864.000	988.000	1.119.000	131.000
Hedensted	867.965	905.000	833.000	910.000	77.000
Herning	1.553.237	1.479.000	1.379.000	1.619.000	240.000
Holstebro	920.746	848.000	849.000	997.000	148.000
Horsens	1.750.961	1.669.000	1.665.000	1.905.000	240.000
Ikast-Brande	657.259	672.000	657.000	657.000	0
Lemvig	579.349	511.000	515.000	581.000	66.000
Norddjurs	687.268	572.000	605.000	605.000	0
Odder	703.444	696.000	685.000	685.000	0
Randers	1.972.055	1.872.000	1.883.000	2.143.000	260.000
Ringkøbing-Skjern	1.519.502	1.382.000	1.439.600	1.439.600	0
Samsø	194.458	187.000	208.000	208.000	0
Silkeborg	2.150.624	2.120.000	2.149.000	2.149.000	0
Skanderborg	790.981	747.000	760.000	760.000	0
Skive	699.567	668.000	713.000	863.000	150.000
Struer	402.401	404.000	398.000	398.000	0
Syddjurs	495.741	521.000	487.000	555.000	68.000
Viborg	1.847.719	1.719.000	1.745.000	2.017.000	272.000
Aarhus	12.236.713	12.324.000	12.203.000	12.834.000	631.000
I alt	31.030.645	30.160.000	30.161.600	32.444.600	2.283.000

Flexiture

Bestillernes samlede udgifter til Flexiture budgetteres i 2016 til 8,9 mio. kr., hvoraf de 2,7 mio. kr. vedrører administrative omkostninger. I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger, idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Derudover forventes der flere ture i Syddjurs og Aarhus Kommune end antaget i det vedtagne budget.

Indeks antages at være uændret forhold til det vedtagne budget.

Nettoudgift til Flexiture (bestillers udgift)					
Bestillere	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Favrskov	409.912	437.000	514.700	529.500	14.800
Hedensted	216.404	250.000	291.600	300.500	8.900
Herning	0	0	0	0	0
Holstebro	27.841	90.000	73.900	75.700	1.800
Horsens	0	0	400.900	406.400	5.500
Ikast-Brande	61.989	65.000	75.000	77.200	2.200
Lemvig	186.113	125.000	188.300	192.900	4.600
Norrdjurs	1.290.134	1.423.000	1.575.800	1.609.000	33.200
Odder	0	0	0	0	0
Randers	362.198	351.000	322.100	333.700	11.600
Ringkøbing-Skjern	526.080	509.000	585.900	597.400	11.500
Samsø	0	0	0	0	0
Silkeborg	322.146	276.000	444.000	456.700	12.700
Skanderborg	0	0	1.099.400	1.128.100	28.700
Skive	171.137	140.000	192.700	200.300	7.600
Struer	52.895	39.000	47.000	49.000	2.000
Syddjurs	890.629	903.000	1.006.300	1.178.300	172.000
Viborg	646.237	574.000	678.500	699.800	21.300
Aarhus	855.738	1.076.000	822.600	1.015.900	193.300
Regionen	0	0	0	0	0
I alt	6.019.452	6.258.000	8.318.700	8.850.400	531.700

Teletaxa

Bestillernes samlede udgifter til Teletaxa budgetteres i 2016 til 2,4 mio. kr., hvoraf de 0,5 mio. kr. vedrører administrative omkostninger. I forhold til det vedtagne budget er det kun ved Samsø Kommune, at der forventes en ændring. Samsø Kommune forventer flere ture på baggrund af, at der lukkes en busrute, som i stedet skal erstattes af Teletaxa.

Indeks antages at være uændret forhold til det vedtagne budget.

Nettoudgift til Teletaxa (bestillers udgift)					
Bestillere	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Favrskov	2.432	0	29.700	29.700	0
Hedensted	242.795	225.000	327.500	327.500	0
Herning	10.944	16.000	7.550	7.550	0
Holstebro	22.181	19.000	25.100	25.100	0
Horsens	98.196	272.000	39.300	39.300	0
Ikast-Brande	0	0	0	0	0
Lemvig	16.725	28.000	0	0	0
Norrdjurs	0	0	0	0	0
Odder	111.077	83.000	166.900	166.900	0
Randers	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0
Samsø	258.981	371.000	307.500	551.400	243.900
Silkeborg	103.630	79.000	175.500	175.500	0
Skanderborg	192.716	212.000	192.000	192.000	0
Skive	106.356	100.000	260.000	260.000	0
Struer	26.082	27.000	27.200	27.200	0
Syddjurs	0	0	0	0	0
Viborg	424.641	409.000	419.000	419.000	0
Aarhus	0	0	0	0	0
Regionen	166.438	168.000	185.100	185.100	0
I alt	1.783.195	2.009.000	2.162.350	2.406.250	243.900

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Kommunal kørsel omfatter den del af den variable kørsel, som blandt andet indeholder kørsel til læge, genoptræning og special kørsel med børn og voksne samt patientbefordring. De samlede udgifter til Kommunal kørsel budgetteres i 2016 til 159,8 mio. kr., hvoraf de 9,4 mio. kr. vedrører administrative omkostninger.

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger, idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Udover stigende administrationsomkostninger er budgettet blevet opskrevet for Favrskov, Horsens, Ikast-Brande, Silkeborg og Randers Kommune på grund af flere kørsler eller en øget turpris. Aarhus Kommunes budget er derimod nedskrevet, idet den nye ordning med SFO-kørsel har vist sig ikke at indeholde nær så mange ture som først antaget.

Indeks antages at være uændret forhold til det vedtagne budget.

Turantallet er beregnet ud fra antallet af kørte ture i 2014 samt 2. kvartal 2015. Der er en løbende udvikling i antallet af kommunale kørsler, og området forventes yderligere udvidet i 2016 og fremadrettet.

Nettoudgift til Kommunal kørsel (bestillers udgift)					
Bestillere	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Favrskov	2.336.968	5.334.000	5.067.500	5.392.855	325.355
Hedensted	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0
Holstebro	1.131.652	1.058.000	1.108.300	1.120.600	12.300
Horsens	3.284.327	838.000	2.464.800	3.205.600	740.800
Ikast-Brande	0	0	740.500	1.472.900	732.400
Lemvig	243.024	223.000	160.700	161.500	800
Norddjurs	1.001.192	953.000	1.135.200	1.234.700	99.500
Odder	0	0	0	0	0
Randers	1.206.400	921.000	1.409.100	1.748.000	338.900
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0
Samsø	214.768	0	260.000	260.000	0
Silkeborg	3.226.916	3.207.000	2.852.000	3.116.300	264.300
Skanderborg	24.264	111.000	86.000	87.400	1.400
Skive	9.185.265	9.848.000	9.947.200	9.770.800	-176.400
Struer	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.256.467	2.095.000	2.315.900	2.334.800	18.900
Viborg	52.020	0	0	0	0
Aarhus	3.690.443	3.522.000	5.714.400	4.222.300	-1.492.100
Regionen	121.468.064	124.807.000	125.710.000	125.683.445	-26.555
I alt	149.321.770	152.917.000	158.971.600	159.811.200	839.600

Idet Midttrafik administrerer vognmandsbetalingerne for henholdsvis Fynbus og Sydtrafik har deres kørselsbudgetter tidligere fremgået af Midttrafiks budget. Fra budget 2016 er det dog besluttet at undlade kørselsbudgettet for Fynbus og Sydtrafik, idet Midttrafik ingen indflydelse har på udviklingen af dette.

Midttrafik modtager fra Fynbus og Sydtrafik et administrationsgebyr på 1,1 mio. kr. til varetagelsen af afregningen af trafiksekskabernes samlede kørselsbudget på 289,5 mio. kr. Gebyret er nedskrevet med 0,1 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget.

Buserstatningskørsel

Budgetforslaget vedrører kun Region Midtjylland og omfatter Midttrafiks nettodriftsudgifter til buserstatningskørsel på Odderbanen og Grenaa-banen.

Der forventes et årligt kørselsomfang på ca. 55.000 køreplantimer. Der skal anvendes 22 busser. Den årlige udgift til kørslen budgetteres til 42,5 mio. kr. Det skal bemærkes, at udgiften til erstatningskørslen vil blive relativt økonomisk dyr, fordi der vil være en dårlig busudnyttelse med få køreplantimer pr. bus.

Budgettet skal revideres, fordi det er nødvendigt med rejsekortudstyr til de busser, der anvendes i erstatningskørslen. For at undgå indkøb af ekstra rejsekortudstyr som vil være overflødigt når erstatningskørslen ophører, leaser Midttrafik udstyr hos Rejsekort A/S.

Midttrafik har fra Rejsekort A/S nu fået kendskab til priserne for leasing af rejsekortudstyr.

Antallet af busser, der skal udstyres med rejsekortudstyr og dermed leasingudgifterne, kan på nuværende tidspunkt ikke endeligt fastlægges. Det afhænger af flere forhold:

- Antallet af reservebusser som i forvejen har installeret med rejsekortudstyr hos de busselskaber, der står for erstatningskørslen. Selskaberne gør opmærksom på, at der vil opstå mangel på reservebusser andetsteds, når selskabernes reservekapacitet indsættes i erstatningskørslen.
- Busselskabernes kørselsomfang efter køreplansskiftet juni 2016 og behovet for nødvendige antal driftsbusser og reservebusser efter ændringer i kørselsomfanget. Admini-

- stationens køreplanlægning for K16 vil muligvis kunne frigøre et antal driftsbusser.
- Varigheden af buserstatningskørslen i 2017 og muligheden for reduktioner i kørslen samtidig med opstart på Aarhus Letbane. Buserstatningskørslen og omfanget af erstatningsbusser skal ses i sammenhæng med indfasningsforløbet for idriftsættelse af letbanen i foråret og sommeren 2017.

Administrationen er i løbende dialog med busselskaberne for at minimere behovet for rejsekortudstyr til erstatningskørslen. Når tilrettelæggelsen af nye køreplaner fra juni 2016 er afsluttet, vil der være et mere præcist overblik over behovet for leasing af rejsekortudstyr.

I det reviderede budgetforslag for 2016 er estimeret en udgift på 1,4 mio. kr. til leasing af rejsekortudstyr. I budgetoverslaget for 2017 er udgiften estimeret til 1,1 mio. kr.

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane

Der er forberedelsesomkostninger frem til opstart på fulldrift på letbanen pr. 1. oktober 2017. Omkostningerne finansieres dels ved optagelse af lån og dels via et bidrag fra Region Midtjylland.

I den politisk godkendte principaftale om finansiering af letbanens drift er det aftalt, at staten yder et årligt driftsbidrag på 44,9 mio. kr. (2011 priser), som kompensation for overtagelse af trafikansvaret på Grenaabanen. Efter aftale bliver det statslige bidrag udbetalt til Region Midtjylland.

Det statslige bidrag anvendes i 2016 og 2017 til finansiering af den buserstatningskørsel Midttrafik iværksætter og som Region Midtjylland betaler. Den del af det statslige bidrag, der ikke anvendes til erstatningskørslen, anvendes til finansiering af forberedelsesomkostningerne på Aarhus Letbane.

I vedtagne budget 2016 er det forudsat, at Region Midtjylland bidrager med 7,9 mio. kr. til forberedelsesudgifterne i 2016 og 15,5 mio. kr. i 2017.

Budgettet for forberedelsesomkostningerne skal revideres fordi udgifterne til buserstatningskørslen forhøjes med omkostninger til leasing af rejsekortudstyr på 1,4 mio. kr. i 2016 og 1,1 mio. kr. i 2017.

Flere udgifter til erstatningskørsel reducerer den restandel, der overføres til finansiering af forberedelsesomkostningerne, og øger behovet for lånefinansiering af forberedelsesomkostningerne.

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane	Revideret Budget 2016	Budgetoverslag 2017*
Region Midtjylland bestillerfinansieret bidrag:		
Statsligt tilskud - trafikbidrag Grenaabanen	16.100.000	35.250.000
Udgifter buserstatningskørsel	-14.200.000	-31.800.000
Indtægter buserstatningskørsel	8.000.000	14.000.000
Informations- og kommunikationskampagne	-2.000.000	-2.000.000
Leasingudgift rejsekortudstyr	-1.440.000	-1.100.000
Rest - overføres til forberedelsesomkostninger letbanedrift	6.460.000	14.350.000

* Perioden januar – september 2017.

Forberedelsesomkostningerne omfatter i hovedtræk:

- Omkostninger til Aarhus Letbane I/S til infrastrukturforv., personale, adm., mm.
- Udgifter til Keolis (letbaneoperatør) til forberedelse og opbygning af organisation.
- Udgifter til Keolis i indfasningsperioden maj til oktober 2017.
- Variable driftsomkostninger (kørestrøm, vedligeholdelse af materiel mm.)
- Kapitalomkostninger på lån til finansiering af materiel, depot, infrastruktur mm.

Driftsbudget Aarhus Letbane, budgetoverslagsår 2017 – 2019

Ifølge tidsplanen forventes opstart på letbanens inderste strækning mellem Aarhus H og Skejby 1. maj 2017. Fra 1. oktober 2017 vil der være fulldrift på hele letbanestrækningen mellem Odder og Grenaa.

Af tabellen fremgår det forventede driftsbudget i overslagsårene 2017 – 2019.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland er bestillere af letbanetrafikken hos Midttrafik og Interessenter i Aarhus Letbane I/S. Efter aftale med Region Midtjylland og Aarhus Kommune indgår økonomien i letbanetrafikken i budgetoverslagsårene fra 1. oktober 2017, hvor der vil være opstart med fuld drift på letbanen.

Drift Aarhus Letbane	Budgetoverslag 2017*	Budgetoverslag 2018	Budgetoverslag 2019
Trafikkøb - Drift Aarhus Letbane	51.800.000	214.400.000	214.400.000
Passagerindtægter	-17.500.000	-82.100.000	-86.100.000
Driftstilskud	34.300.000	132.300.000	128.300.000
Finansiering jf. "Principaftalen aug. 2013"			
Bestillerbidrag Aarhus Kommune	-11.200.000	-45.000.000	-45.000.000
Bestillerbidrag Region Midtjylland	-7.000.000	-28.300.000	-28.300.000
Bestillerbidrag Regionen - Trafikdrift Grenaa-banen	-11.700.000	-47.000.000	-47.000.000
I alt	-29.900.000	-120.300.000	-120.300.000
Netto driftstilskud	4.400.000	12.000.000	8.000.000

* Fra 1. oktober 2017.

Samlede årlige driftsudgifter til letbanen er i de seneste økonomioverslag for fulddriftsåret 2018 beregnet til 214,4 mio. kr. På mange områder er budgetoverslaget endnu behæftet med væsentlige usikkerheder.

Årlige driftsudgifter er i hovedtræk følgende:

- Driftsbetaling til Keolis (operatør)
- Variable driftsomkostninger, kørestrøm, vedligeholdelse materiel, mm.
- Driftsudgifter til infrastruktur, personale, administration, depot mm.
- Kapitalomkostninger fra investeringsudgifter til materiel, depot, infrastruktur.

Kapitalomkostningerne afhænger af den samlede investeringsudgift til anskaffelse af materiel, depot, infrastruktur mm., samt af vilkår for finansieringen.

På indtægtssiden budgetteres med nuværende passagerindtægter på henholdsvis Odderbanen og Grenaa-banen samt passagerindtægter på letbanens inderste strækning. De oprindelige skøn for letbanens passagergrundlag og tilgang i indtægter fastholdes. Det skal bemærkes, at de oprindelige forudsætningerne for passagergrundlag og indtægter blev beregnet før Trafikplan Aarhus blev iværksat 2011.

Efter aftale med kommunen og regionen er beregningerne om indtægtsfremgangen fuldt realiseret efter en indfasningsperiode på 4 år fra 2018 – 2021.

Til finansiering af den bestilte letbanekørsel er Aarhus Kommune og Region Midtjylland enige om at bidrage med et nettobestillerbidrag svarende til den politisk godkendt principaftale om finansiering af letbanens drift fra 2013, "Principaftale af 8. august 2013". I Principaftalen indgår også det statslige bidrag for overtagelse af trafikansvaret på Grenaa-banen.

I budgetoverslagene for nettodriftsudgifter til Aarhus Letbane vil der være behov for et yderligere bestillerbidrag fra Aarhus Kommune og Regionen på 4,4 mio. kr. i 2017. Dette bidrag ligger ud over det finansieringsgrundlag parterne har aftalt i "Principaftale af 8. august 2013". I

2018 og 2019 skønnes ekstrabidraget til henholdsvis 12,0 og 8,0 mio. kr. Behovet for det ekstra bidrag fra Aarhus Kommune og Region Midtjylland skyldes antagelsen om, at indtægtsfremgangen tidligst er realiseret efter 4 år med fulldrift på Aarhus Letbane. Det er aftalt at et eventuelt nettodriftsunderskud på Aarhus Letbane deles i henhold til "musketer-aftalen" mellem parterne.

Togdrift

Budgettet vedrører kun Region Midtjylland og indeholder Midttrafiks udgifter til drift af togkørsel på Odderbanen og Lemvigbanen.

Driftsbudgettet for togdrift på Odderbanen revideres på grund af mindre togkørsel. Oprindeligt var det forudsat, at hele ombygningen af Odderbanen blev foretaget i den periode, hvor banen var lukket fra 28. august 2016. Aarhus Letbane I/S har oplyst, at hensyn til anlægskon-sortiets arbejde på banen nødvendiggør indførelse af nat- og weekendspærringer allerede fra december 2015. Der etableres buskørsel som erstatning for den udgåede togtrafik.

Midttrafik har indgået aftale med DSB om en reduktion i kontraktbetalingen som følge af den udgåede togtrafik. Nettobesparelsen er estimeret til ca. 1,5 mio. kr., idet der i besparelsen er modregnet udgifter til den etablerede buserstatningskørsel til aften- og weekendkørsel.

Trafikselkabet (Administration og fællesudgifter)

Budgettet for Trafikselkabet omfatter udgifter til administration af busdrift og handicapkørsel. Busadministrationen består dels af ren administration samt forskellige fællesudgifter i form af f.eks. vedligeholdelse af billetteringsudstyr og markedsføring.

Udgangspunktet for budget 2016 er en fremskrivning af budget 2015 med 1,8 %, jævnfør KL's pris- og lønindeks (fastholdt fra det vedtagne budget), samt diverse besparelser. Fordelingen af budgettet mellem kommunerne og regionen bygger hovedsageligt på en fordelingsnøgle baseret på køreplantimer i de enkelte kommuner/region.

Budget 2015 vs. budget 2016							
Mio. kr.	Budget 2015	Besparelser 2016 før reg.	Budget til regulering	P/L-reg.	Budget 2016	Bespar. 2016 efter reg.	Budget 2015
Bus adm.	107,7	-0,3	107,5	1,8%	109,4	-7,6	101,8
Handicap adm.	13,6		13,6	1,8%	13,9	-0,5	13,4
I alt Trafikselkab	121,3		121,1	1,8%	123,3	-8,1	115,1

Busadministration

Administrationsbudgettet for busdrift er i 2016 på 101,8 mio. kr. svarende til en besparelse på 5,3 % i forhold til budget 2015 (inklusive indeksregulering).

Budgettet for 2016 er før indeksreguleringen nedskrevet med 0,3 mio. kr. som vedrører Regionens udgifter til X-bus samarbejdet. Ved det vedtagne budget var X-bus samarbejdet blevet nedskrevet med 0,5 mio. kr. hvor det rettelig skulle have været 0,3 mio. kr. Efter indeksregulering nedskrives budgettet yderligere med 7,6 mio. kr., som kan tilskrives besparelser for at begrænse merudgifterne til Rejsekortet. I budgettet for rejsekortet er der i business casen for 2013 indarbejdet permanente besparelser i Midttrafiks administration på 12 mio. kr. årligt, når rejsekortet er fuldt udrullet.

Besparelsen som følge af rejsekortet kan ses i nedenstående skema. I årene 2013-2028 er der en besparelse på samlet 163,7 mio. kr.

Bespareser jf. Business Case 2013, Rejsekort							
Mio. kr.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Samlet 2013-2028
Billetteringsudstyr	0	-0,7	-1,0	-4,0	-4,0	-4,0	-53,7
Kundeservice og betjent salg	0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-45,0
Tællinger	0	-	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-7,0
Klippekort/periodekort	0	-	-0,4	-1,0	-1,0	-1,0	-13,4
Salgsprovision	0	-	-0,5	-4,5	-4,5	-4,5	-59,0
Nye Funktioner	0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	14,4
I alt	-	-2,7	-4,4	-12,0	-12,0	-12,0	-163,7

Administration af handicapkørsel

Budgettet for administration af handicapkørsel er uændret i forhold til det vedtagne budget. Budgettet udgør i 2016 13,4 mio. kr. og er nedskrevet med 1,9 % i forhold til budget 2015 (inklusive indeksregulering). Denne besparelse vedrører udelukkende Aarhus Kommune.

Grundet et stort fald i antallet af handicapkørsler i Aarhus Kommune blev administrationsbudgettet i 2015 nedskrevet med 0,5 mio. kr. og i 2016 nedskrives det med yderligere 0,5 mio. kr.. Aarhus Kommune står for knap halvdelen af de handicapkørsler, der køres i Midttrafik regi og betaler dermed også knap halvdelen af de administrative udgifter.

Billetkontrollen

Billetkontrollen inklusiv kontrolafgifter vedrører udelukkende Aarhus Kommune. Nettoudgifterne til billetkontrollen i forslaget til budget 2016 udgør 7,8 mio. kr., hvilket er uændret i forhold til det vedtagne budget.

Letbanesekretariatet

Budget 2016 for Letbanesekretariatet tager sit udgangspunkt i vedtaget budget besluttet på møde i Letbanerådet den 23. april 2014. Budgettet for 2016 er på 0,97 mio. kr., hvilket er uændret i forhold til det vedtagne budget.

Rejsekort

Revideret budget for rejsekort opjusteres med 2,1 mio. kr. i forhold til det vedtagne budget fra september 2015. Beløbet er fordelt på nedenstående poster. Ændringerne knytter sig primært til driften af rejsekort.

Rejsekort-ændringer til revideret budget 2016	I alt
Budget 2016 (Vedtaget i september)	56.967.179
<i>Ændringer siden:</i>	
Fejl beregnede rejser	-100.000
Distributionshonorar/afgift	100.000
Betalingsgebyrer	160.000
Ekskluderede fejl	400.000
Abonnementsbetaling	-92.391
Leasing og skifte af udstyr til kontraktskifte	1.323.456
Ydelse vedr. 75% finansiering af endelig opgørelse	230.000
CIM vedligehold	62.661
I alt	59.050.904

Leasing og skifte af udstyr til kontraktskifte

Der er indlagt 0,7 mio. kr. til afmontering og installation af rejsekortudstyr ved kontraktskifte. Midttrafik skal håndtere op imod 50 busser ved køreplansskiftet i juni 2016. Busserne skal alle have monteret nyt udstyr, hvorefter det gamle udstyr tages ud af de busser der udgår. Det betyder, at der i en overgangsperiode er behov for den dobbelte mængde udstyr.

Dette behov kan dækkes gennem leasing af rejsekortudstyr i en begrænset periode fra Rejsekort A/S. Prisen for dette vurderes at være ca. 0,6 mio. kr.

Øvrige driftsændringer

Fejlberegnete rejser/refusioner tages ud af rejsekortbudgettet, hvilket medfører en reduktion af det samlede rejsekortbudget på 0,1 mio. kr. De er nu flyttet over på busindtægter.

Distributionshonorar/afgifter justeres op med 0,1 mio. kr. til i alt 0,4 mio. kr. Beløbet afspejler det beløb, som Midttrafik netto forventer at måtte betale til de øvrige trafikvirksomheder for håndtering af optankninger og kortsalg.

Betalingsgebyrer er lagt ind i budgettet med ca. 0,2 mio. kr. Beløbet ventes at dække de gebyrer, der påløber Midttrafik ved kunders optankning af rejsekort med betalingskort og anvendelse af RVM.

Ekskluderede fejl er medtaget med 0,4 mio. kr. Beløbet ventes at dække de udgifter, som Midttrafik har til serviceudkald og reparation i forbindelse med ødelagt eller defekt rejsekortudstyr.

Abonnementsbetaling justeres ned med ca. 0,1 mio. kr. som følge af seneste opgørelse fra Rejsekort A/S.

Der er endvidere indlagt ca. 0,2 mio. kr. til dækning af ydelse vedrørende lånefinansiering af endelig opgørelse, hvilket dækker over den endelige opgørelse af businstallationer foretaget i 2014 og 2015, samt installation på Odderbane og WLAN i busgarager.

Rejsekort Letbane

I Midttrafiks oprindelige bestilling af rejsekortudstyr til Aarhus Letbane var forudsat indkøb af 18 RVM billetautomater og 74 CI/CU validatorer. I 2014 afholdt Aarhus Letbane Drift I/S en foreløbig andel af denne investering – på ca. 4,2 mio. kr. I 2016 var forudsat en yderligere betaling på 4,1 mio. kr.

Efterfølgende har der vist sig behov for yderligere anskaffelse af 5 RVM automater og 6 GCI. Midttrafik har fra Rejsekort A/S nu fået et overslag over priser på anskaffelse af det omtalte ekstraudstyr, levering af el-tavler, montering/installation mm. Den samlede udgift i 2016 estimeres på nuværende tidspunkt til ca. 8,3 mio. kr. (inkl. den allerede budgetterede andel i 2016). Der er i dette indregnet en buffer på 1,0 mio. kr. til uforudsete ekstraordinære foranstaltninger. Udgiften påregnes Aarhus Letbane Drift I/S.

Bestillerspecifikke oversigter og bemærkninger samt oversigtstabeller

I det følgende er der oversigter for den enkelte bestiller med bestillerspecifikke kommentarer. Efter bestilleroversigterne er der forventet regnskab per driftsområde fordelt på bestillerne.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Favrskov Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
Udgifter		15.715.981	15.209.000	15.695.000	15.772.000	77.000
Indtægter		-1.221.539	-1.262.000	-1.225.000	-1.225.000	0
Regionalt tilskud		0	0	0	0	0
Netto		14.494.442	13.947.000	14.470.000	14.547.000	77.000
Handicapkørsel						
Udgifter		1.285.847	1.131.000	1.266.000	1.420.000	154.000
Indtægter		-285.192	-267.000	-278.000	-301.000	-23.000
Netto		1.000.655	864.000	988.000	1.119.000	131.000
Flexiture og Teletaxa						
Vognmandsbetaling		564.008	604.000	721.000	721.000	0
Indtægter		-291.229	-314.000	-339.000	-339.000	0
Kommunens vognmandsbetaling		272.779	290.000	382.000	382.000	0
Administrationsomkostninger		137.133	147.000	162.400	177.200	14.800
Kommunens samlede udgift		409.912	437.000	544.400	559.200	14.800
Kan-kørsel						
Vognmandsbetaling		2.222.242	5.060.000	4.822.000	5.166.000	344.000
Indtægter		0	0	0	0	0
Kommunens vognmandsbetaling		2.222.242	5.060.000	4.822.000	5.166.000	344.000
Administrationsomkostninger		114.726	274.000	245.500	226.900	-18.600
Kommunens samlede udgift		2.336.968	5.334.000	5.067.500	5.392.900	325.400
Trafikselskabet						
"Busdriften"		608.000	613.000	656.000	663.000	7.000
"Handicapkørslen"		297.000	349.000	364.000	391.000	27.000
I alt		905.000	962.000	1.020.000	1.054.000	34.000
Letbanesekretariatet						
Sekretariatet		38.000	38.000	39.000	39.000	0
Rejsekort						
25% aktier og lån		92.836	0	0	0	0
25% udstyr og kontantfinansiering		62.699	13.000	4.000	4.000	0
25% sekretariat		4.357	7.000	1.800	1.800	0
Renter		12.903	8.000	7.000	7.000	0
Afdrag		37.621	38.000	38.000	38.000	0
Drift		3.165	38.000	80.700	93.600	12.900
Buslager		0	10.000	500	500	0
I alt		213.581	114.000	132.000	144.900	12.900
Total - netto		19.398.559	21.696.000	22.260.900	22.856.000	595.100

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Favrskov Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter øget med 0,08 mio. kr. Rabatruerne er nu budgetteret med udgangspunkt i køreplanerne for 2015, hvilket har ført til ekstraudgifter på 0,04 mio. kr. Derudover forventes en ekstraudgift på 0,04 mio. kr. som følge af det 46. udbud på rute 851.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om forøgning af antallet af ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Flexture og Teletaxa

Flexture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Derudover er turprisen steget på grund af øget turlængde, hvilket medfører en øget udgift, hvorfor budgettet er opskrevet tilsvarende.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Letbanesekretariatet

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en mindre merudgift. Denne merudgift skyldes hovedsageligt indregning af vedligehold til endnu en CIM-installation samt kommunens andel til skift af udstyr ved kontraktskifte og leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Hedensted Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	10.849.332	9.548.000	6.027.000	5.764.000	-263.000
	Indtægter	-2.820.058	-3.096.000	-1.544.000	-1.544.000	0
	Regionalt tilskud	-929.000	-948.000	-966.960	-969.000	-2.040
	Netto	7.100.274	5.504.000	3.516.040	3.251.000	-265.040
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.090.906	1.130.000	1.036.000	1.132.000	96.000
	Indtægter	-222.941	-225.000	-203.000	-222.000	-19.000
	Netto	867.965	905.000	833.000	910.000	77.000
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	332.484	513.000	659.000	659.000	0
	Indtægter	-175.067	-160.000	-212.000	-212.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	157.417	353.000	447.000	447.000	0
	Administrationsomkostninger	58.987	122.000	172.100	181.000	8.900
	Kommunens samlede udgift	216.404	475.000	619.100	628.000	8.900
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	543.000	485.000	296.000	301.000	5.000
	"Handicapkørslen"	359.000	342.000	333.000	307.000	-26.000
	I alt	902.000	827.000	629.000	608.000	-21.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	82.577	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	102.384	19.000	6.000	6.000	0
	25% sekretariat	7.262	11.000	3.000	3.000	0
	Renter	16.229	10.000	9.000	9.000	0
	Afdrag	47.314	46.000	46.000	46.000	0
	Drift	8.452	53.000	104.300	135.300	31.000
	Buslager	0	17.000	800	800	0
	I alt	264.218	156.000	169.100	200.100	31.000
Total - netto		9.350.861	7.867.000	5.766.240	5.597.100	-169.140

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Hedensted Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter nedjusteret med 0,3 mio. kr. Øget kørsel på rute 694 fører til en ekstraudgift på 0,04 mio. kr., mens rute 528 nedjusteres med 0,06 mio. kr. som følge af ændring af busfradrag. Cross border og faste busomkostninger nedjusteres med 0,2 mio. kr.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Flexture og Teletaxa

Flexture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Hedensted Kommune, som Midttrafik har indflydelse på.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,03 mio. kr. Denne merudgift skyldes hovedsageligt indregning af vedligehold til tre CIM-installationer, samt kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Herning Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	46.847.706	45.874.000	47.171.000	47.312.000	141.000
	Indtægter	-17.618.726	-17.727.000	-14.576.000	-14.576.000	0
	Regionalt tilskud	-5.000	-5.000	-5.100	-5.000	100
	Netto	29.223.980	28.142.000	32.589.900	32.731.000	141.100
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.920.648	1.822.000	1.706.000	2.006.000	300.000
	Indtægter	-367.411	-343.000	-327.000	-387.000	-60.000
	Netto	1.553.237	1.479.000	1.379.000	1.619.000	240.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	0	14.200	6.500	6.500	0
	Indtægter	0	-1.200	-500	-500	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	13.000	6.000	6.000	0
	Administrationsomkostninger	0	3.000	1.550	1.550	0
	Kommunens samlede udgift	0	16.000	7.550	7.550	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	2.912.000	2.995.000	3.120.000	2.959.000	-161.000
	"Handicapkørslen"	535.000	497.000	518.000	544.000	26.000
	I alt	3.447.000	3.492.000	3.638.000	3.503.000	-135.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	798.503	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	580.889	145.000	46.200	46.200	0
	25% sekretariat	38.249	59.000	16.000	16.000	0
	Renter	120.244	73.000	67.000	67.000	0
	Afdrag	350.587	353.000	353.000	353.000	0
	Drift	49.818	427.000	877.300	919.700	42.400
	Buslager	0	90.000	4.100	4.100	0
	I alt	1.938.289	1.147.000	1.363.600	1.406.000	42.400
Total - netto		36.162.506	34.276.000	38.978.050	39.266.550	288.500

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Herning Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter øget med 0,1 mio. kr. I forbindelse med den vedtagne budget var der indregnet en forventet besparelse på 1,2 mio. kr. på bybusser, men denne er opjusteret til 1,5 mio. kr., hvilket giver en nettobesparelse på 0,3 mio. kr. Rabatruterne er blevet revideret med udgangspunkt i køreplanerne for 2015, hvilket medfører en ekstraudgift på 0,2 mio. kr. i forhold til de afsatte midler i det vedtagne budget. Derudover indregnes en ekstraudgift på 0,2 mio. kr. på rute 140 og 150 som følge af det 46. udbud.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der benyttes ikke Flexitur i Herning Kommune.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Herning Kommune, som Midttrafik har indflydelse på.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,04 mio. kr. Denne merudgift skyldes Herning Kommunes andel af de tilføjede driftsudgifter samt kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Holstebro Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	32.986.740	33.116.000	33.900.000	31.556.000	-2.344.000
	Indtægter	-6.753.401	-6.261.000	-6.116.000	-6.116.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	26.233.339	26.855.000	27.784.000	25.440.000	-2.344.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.214.590	1.119.000	1.120.000	1.301.000	181.000
	Indtægter	-293.844	-271.000	-271.000	-304.000	-33.000
	Netto	920.746	848.000	849.000	997.000	148.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	50.410	146.700	116.000	116.000	0
	Indtægter	-31.578	-72.700	-39.000	-39.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	18.832	74.000	77.000	77.000	0
	Administrationsomkostninger	9.009	35.000	22.000	23.800	1.800
	Kommunens samlede udgift	27.841	109.000	99.000	100.800	1.800
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	1.008.934	939.000	980.000	980.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.008.934	939.000	980.000	980.000	0
	Administrationsomkostninger	122.718	119.000	128.300	140.600	12.300
	Kommunens samlede udgift	1.131.652	1.058.000	1.108.300	1.120.600	12.300
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	1.925.000	1.895.000	1.992.000	1.933.000	-59.000
	"Handicapkørslen"	396.000	441.000	449.000	452.000	3.000
	I alt	2.321.000	2.336.000	2.441.000	2.385.000	-56.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	465.247	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	334.195	80.000	25.400	25.400	0
	25% sekretariat	22.756	35.000	9.500	9.500	0
	Renter	70.156	43.000	40.000	40.000	0
	Afdrag	200.981	208.000	208.000	208.000	0
	Drift	23.500	225.000	415.600	438.800	23.200
	Buslager	0	54.000	2.400	2.400	0
	I alt	1.116.834	645.000	700.900	724.100	23.200
Total - netto		31.751.412	31.851.000	32.982.200	30.767.500	-2.214.700

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Holstebro Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er der i budgettet nedjusteret med 2,3 mio. kr. på busudgifterne. Omlægning af aftenbusser til teletaxa medfører en udgiftsbesparelse på 0,7 mio. kr. Desuden ventes ruteændringerne på bybusser i Holstebro at have en besparende effekt på 1,0 mio. kr. Et afsat beløb til dublering på 0-takst ruter er fjernet, hvilket medfører en besparelse på 0,3 mio. kr. Desuden forventes lavere udgifter til cross border og andre ikke-rutefordelte omkostninger med en effekt på ca. 0,2 mio. kr. Desuden er rabatruterne opdateret med køreplanændringer for 2015, og effekten er en besparelse på 0,1 mio. kr. og ca. 130 køreplanti-mer.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Flexture og Teletaxa

Flexture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,02 mio. kr. Denne merudgift skyldes Holstebro Kommunes andel af de tilføjede driftsudgifter samt kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr. Der er ikke indregnet vedligehold til ekstra CIM-udstyr, da installationen af dette er sat i bero.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Horsens Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	45.039.682	46.093.000	46.447.000	46.447.000	0
	Indtægter	-20.392.903	-19.787.000	-20.310.000	-20.310.000	0
	Regionalt tilskud	-318.000	-324.000	-330.480	-331.000	-520
	Netto	24.328.780	25.982.000	25.806.520	25.806.000	-520
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.268.922	2.174.000	2.169.000	2.441.000	272.000
	Indtægter	-517.961	-505.000	-504.000	-536.000	-32.000
	Netto	1.750.961	1.669.000	1.665.000	1.905.000	240.000
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	0	250.300	498.700	498.700	0
	Indtægter	0	-8.300	-126.700	-126.700	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	242.000	372.000	372.000	0
	Administrationsomkostninger	0	30.000	68.200	73.700	5.500
	Kommunens samlede udgift	0	272.000	440.200	445.700	5.500
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	3.120.119	802.000	2.126.000	2.833.000	707.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	3.120.119	802.000	2.126.000	2.833.000	707.000
	Administrationsomkostninger	164.208	36.000	338.800	372.600	33.800
	Kommunens samlede udgift	3.284.327	838.000	2.464.800	3.205.600	740.800
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	3.132.000	3.268.000	3.012.000	3.025.000	13.000
	"Handicapkørslen"	880.000	876.000	882.000	882.000	0
	I alt	4.012.000	4.144.000	3.894.000	3.907.000	13.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	410.724	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	902.211	563.000	179.600	179.600	0
	25% sekretariat	139.438	213.000	58.300	58.300	0
	Renter	0	0	0	0	0
	Afdrag	0	0	0	0	0
	Drift	88.482	494.000	1.153.300	1.256.900	103.600
	Buslager	0	82.000	3.700	3.700	0
	I alt	1.540.855	1.352.000	1.394.900	1.498.500	103.600
Total - netto		34.916.923	34.257.000	35.665.420	36.767.800	1.102.380

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Horsens Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er der ikke foretaget ændringer.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Flexture og Teletaxa

Flexture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Derudover er der en øget udgift til Special kørsel med børn. Til det vedtagne budget var Special kørsel med børn ikke medtaget. Det har så siden hen vist sig, at ordningen fortsætter, og det er nu kommet i budgettet.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,1 mio. kr. Heraf udgør indregning af vedligehold af tilkøbt CIM udstyr de 0,05 mio. kr. Den øvrige merudgift skyldes Horsens Kommunes andel af de tilføjede driftsudgifter samt kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Ikast-Brande Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	14.500.375	14.018.000	13.654.000	14.141.000	487.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	14.500.375	14.018.000	13.654.000	14.141.000	487.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	849.767	862.000	843.000	843.000	0
	Indtægter	-192.508	-190.000	-186.000	-186.000	0
	Netto	657.259	672.000	657.000	657.000	0
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	104.519	96.000	109.000	109.000	0
	Indtægter	-71.042	-58.000	-64.000	-64.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	33.477	38.000	45.000	45.000	0
	Administrationsomkostninger	28.512	27.000	30.000	32.200	2.200
	Kommunens samlede udgift	61.989	65.000	75.000	77.200	2.200
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	564.000	1.243.000	679.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	564.000	1.243.000	679.000
	Administrationsomkostninger	0	0	176.500	229.900	53.400
	Kommunens samlede udgift	0	0	740.500	1.472.900	732.400
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	707.000	727.000	740.000	744.000	4.000
	"Handicapkørslen"	259.000	252.000	255.000	253.000	-2.000
	I alt	966.000	979.000	995.000	997.000	2.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	144.504	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	2.936	0	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0	0
	Renter	10.202	6.000	6.000	6.000	0
	Afdrag	29.760	30.000	30.000	30.000	0
	Drift	366	16.000	15.800	15.800	0
	Buslager	0	0	0	0	0
	I alt	187.769	52.000	51.800	51.800	0
Total - netto		16.373.391	15.786.000	16.173.300	17.396.900	1.223.600

Forudsætninger for budgettet for Ikast-Brande Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter øget med 0,5 mio. kr. Lokalruterne er blevet ajourført med nyeste budgetberegning, hvilket har medført en opjustering på 0,25 mio. kr. Desuden er rabatruterne blevet opdateret med køreplaner fra 2015, hvilket har medført en øget udgift på 0,25 mio. kr.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Ikast-Brande Kommune

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Derudover er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Lemvig Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	7.255.344	6.431.000	6.510.000	6.492.000	-18.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	7.255.344	6.431.000	6.510.000	6.492.000	-18.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	724.108	640.000	645.000	719.000	74.000
	Indtægter	-144.759	-129.000	-130.000	-138.000	-8.000
	Netto	579.349	511.000	515.000	581.000	66.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	231.472	180.000	233.000	233.000	0
	Indtægter	-85.490	-58.000	-93.000	-93.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	145.982	122.000	140.000	140.000	0
	Administrationsomkostninger	40.131	31.000	48.300	52.900	4.600
	Kommunens samlede udgift	186.113	153.000	188.300	192.900	4.600
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	230.866	211.000	152.000	152.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	230.866	211.000	152.000	152.000	0
	Administrationsomkostninger	12.158	12.000	8.700	9.500	800
	Kommunens samlede udgift	243.024	223.000	160.700	161.500	800
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	347.000	280.000	282.000	281.000	-1.000
	"Handicapkørslen"	183.000	178.000	186.000	184.000	-2.000
	I alt	530.000	458.000	468.000	465.000	-3.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	70.716	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	5.936	0	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0	0
	Renter	5.181	3.000	3.000	3.000	0
	Afdrag	15.112	15.000	15.000	15.000	0
	Drift	183	8.000	7.900	7.900	0
	Buslager	0	0	0	0	0
	I alt	97.128	26.000	25.900	25.900	0
Total - netto		8.890.958	7.802.000	7.867.900	7.918.300	50.400

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Lemvig Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter øget med 0,02 mio. kr. Rabatruerne er blevet revideret med udgangspunkt i køreplanerne for 2015, hvilket medfører ekstra-udgiften.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om en øget turpris, hvorfor budgettet opskrives.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbnings-tid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Lemvig Kommune

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Norddjurs Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	14.575.756	13.897.000	15.996.000	15.774.000	-222.000
	Indtægter	-1.299.589	-1.196.000	-1.306.000	-1.306.000	0
	Regionalt tilskud	-475.000	-485.000	-494.700	-496.000	-1.300
	Netto	12.801.167	12.216.000	14.195.300	13.972.000	-223.300
Handicapkørsel						
	Udgifter	871.738	732.000	774.000	774.000	0
	Indtægter	-184.470	-160.000	-169.000	-169.000	0
	Netto	687.268	572.000	605.000	605.000	0
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	1.647.096	1.805.000	1.966.000	1.966.000	0
	Indtægter	-653.781	-718.000	-748.000	-748.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	993.315	1.087.000	1.218.000	1.218.000	0
	Administrationsomkostninger	296.819	336.000	357.800	391.000	33.200
	Kommunens samlede udgift	1.290.134	1.423.000	1.575.800	1.609.000	33.200
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	909.566	869.000	1.042.000	1.115.000	73.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	909.566	869.000	1.042.000	1.115.000	73.000
	Administrationsomkostninger	91.625	84.000	93.200	119.700	26.500
	Kommunens samlede udgift	1.001.192	953.000	1.135.200	1.234.700	99.500
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	595.000	563.000	719.000	716.000	-3.000
	"Handicapkørslen"	170.000	197.000	201.000	169.000	-32.000
	I alt	765.000	760.000	920.000	885.000	-35.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	38.000	39.000	39.000	0
Rejsekort						
	25% aktier og lån	74.573	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	29.740	6.000	2.000	2.000	0
	25% sekretariat	1.937	3.000	800	800	0
	Renter	8.205	5.000	5.000	5.000	0
	Afdrag	23.926	24.000	24.000	24.000	0
	Drift	2.025	36.000	86.100	93.100	7.000
	Buslager	0	5.000	200	200	0
	I alt	140.406	79.000	118.100	125.100	7.000
Total - netto		16.723.165	16.041.000	18.588.400	18.469.800	-118.600

Forudsætninger for budgettet for Norddjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter nedjusteret med 0,2 mio. kr. Ra-batruterne er blevet revideret med udgangspunkt i køreplanerne for 2015, og mindre kørsel medfører en besparelse.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Norddjurs Kommune

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Derudover er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Letbanesekretariatet

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en mindre merudgift. Denne merudgift skyldes hovedsageligt kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Odder Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	6.547.237	6.292.000	6.318.000	6.318.000	0
	Indtægter	-1.361.321	-1.282.000	-1.369.000	-1.369.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	5.185.916	5.010.000	4.949.000	4.949.000	0
Handicapkørsel						
	Udgifter	880.838	889.000	875.000	875.000	0
	Indtægter	-177.394	-193.000	-190.000	-190.000	0
	Netto	703.444	696.000	685.000	685.000	0
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	0	74.200	148.000	148.000	0
	Indtægter	0	-7.200	-9.000	-9.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	67.000	139.000	139.000	0
	Administrationsomkostninger	0	16.000	27.900	27.900	0
	Kommunens samlede udgift	0	83.000	166.900	166.900	0
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	272.000	466.000	479.000	481.000	2.000
	"Handicapkørslen"	235.000	290.000	294.000	291.000	-3.000
	I alt	507.000	756.000	773.000	772.000	-1.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	38.000	39.000	39.000	0
Rejsekort						
	25% aktier og lån	22.400	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	29.740	217.000	2.000	2.000	0
	25% sekretariat	1.937	3.000	800	800	0
	Renter	4.503	3.000	3.000	3.000	0
	Afdrag	13.129	13.000	13.000	13.000	0
	Drift	1.458	30.000	83.100	81.500	-1.600
	Buslager	0	5.000	200	200	0
	I alt	73.167	271.000	102.100	100.500	-1.600
Total - netto		6.507.527	6.854.000	6.715.000	6.712.400	-2.600

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Odder Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er der ikke foretaget ændringer.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der benyttes ikke Flexitur i Odder Kommune.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Odder Kommune, som Midttrafik har indflydelse på.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Letbanesekretariatet

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Randers Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	90.439.458	89.135.000	90.795.000	89.679.000	-1.116.000
	Indtægter	-31.464.620	-29.925.000	-31.284.000	-31.284.000	0
	Regionalt tilskud	-694.000	-708.000	-722.160	-724.000	-1.840
	Netto	58.280.839	58.502.000	58.788.840	57.671.000	-1.117.840
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.463.306	2.331.000	2.345.000	2.641.000	296.000
	Indtægter	-491.251	-459.000	-462.000	-498.000	-36.000
	Netto	1.972.055	1.872.000	1.883.000	2.143.000	260.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	725.680	500.000	785.000	785.000	0
	Indtægter	-528.071	-278.000	-587.000	-587.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	197.609	222.000	198.000	198.000	0
	Administrationsomkostninger	164.589	129.000	124.100	135.700	11.600
	Kommunens samlede udgift	362.198	351.000	322.100	333.700	11.600
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	1.082.984	815.000	1.260.000	1.558.000	298.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	1.082.984	815.000	1.260.000	1.558.000	298.000
	Administrationsomkostninger	123.416	106.000	149.100	190.000	40.900
	Kommunens samlede udgift	1.206.400	921.000	1.409.100	1.748.000	338.900
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	6.716.000	5.942.000	6.166.000	6.143.000	-23.000
	"Handicapkørslen"	843.000	805.000	820.000	827.000	7.000
	I alt	7.559.000	6.747.000	6.986.000	6.970.000	-16.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	38.000	39.000	39.000	0
Rejsekort						
	25% aktier og lån	1.544.544	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.074.108	267.000	84.600	84.600	0
	25% sekretariat	76.981	118.000	32.200	32.200	0
	Renter	228.457	139.000	128.000	128.000	0
	Afdrag	666.101	670.000	670.000	670.000	0
	Drift	63.336	886.000	1.864.300	1.955.300	91.000
	Buslager	0	181.000	8.200	8.200	0
	I alt	3.653.527	2.261.000	2.787.300	2.878.300	91.000
Total - netto		73.072.018	70.692.000	72.215.340	71.783.000	-432.340

Forudsætninger for budgettet for Randers Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter nedjusteret med 1,1 mio. kr. Rabatruterne er blevet revideret med udgangspunkt i køreplanerne for 2015. Som følge af en ændring i skolestrukturen nedskæres rabatruterne med 1.900 køreplantimer, hvilket medfører besparelsen på 1,1 mio. kr.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Randers Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Derudover er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Letbanesekretariatet

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,09 mio. kr. Merudgiften skyldes Randers Kommunes andel af de tilføjede driftsudgifter samt især kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Ringkøbing-Skjern Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	26.036.390	25.424.000	25.753.000	25.322.000	-431.000
	Indtægter	-3.658.164	-4.272.000	-3.715.000	-3.715.000	0
	Regionalt tilskud	-1.593.000	-1.625.000	-1.657.500	-1.661.000	-3.500
	Netto	20.785.226	19.527.000	20.380.500	19.946.000	-434.500
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.906.064	1.742.000	1.809.600	1.809.600	0
	Indtægter	-386.562	-360.000	-370.000	-370.000	0
	Netto	1.519.502	1.382.000	1.439.600	1.439.600	0
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	706.512	633.000	755.000	755.000	0
	Indtægter	-283.634	-233.000	-291.000	-291.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	422.878	400.000	464.000	464.000	0
	Administrationsomkostninger	103.202	109.000	121.900	133.400	11.500
	Kommunens samlede udgift	526.080	509.000	585.900	597.400	11.500
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	1.404.000	1.231.000	1.286.000	1.252.000	-34.000
	"Handicapkørslen"	462.000	439.000	456.000	445.000	-11.000
	I alt	1.866.000	1.670.000	1.742.000	1.697.000	-45.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	366.078	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	238.482	26.000	8.200	8.200	0
	25% sekretariat	15.009	23.000	6.300	6.300	0
	Renter	46.978	29.000	26.000	26.000	0
	Afdrag	136.754	139.000	139.000	139.000	0
	Drift	13.115	246.000	374.400	389.600	15.200
	Buslager	0	35.000	1.600	1.600	0
	I alt	816.415	498.000	555.500	570.700	15.200
Total - netto		25.513.223	23.586.000	24.703.500	24.250.700	-452.800

Forudsætninger for budgettet for Ringkøbing-Skjern Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter nedjusteret med 0,4 mio. kr. Rabatruterne er blevet revideret med udgangspunkt i køreplanerne for 2015. Reduceret kørsel på rute 517 og ophør af dubleringskørsel på rute 574 er hovedårsager til besparelsen.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune, som Midttrafik har indflydelse på.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,02 mio. kr. Merudgiften skyldes Ringkøbing-Skjern Kommunes andel af de tilføjede driftsudgifter samt især kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Samsø Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	5.150.525	4.961.000	4.801.000	4.538.000	-263.000
	Indtægter	-1.118.251	-1.151.000	-1.069.000	-1.069.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	4.032.274	3.810.000	3.732.000	3.469.000	-263.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	235.927	228.000	260.000	260.000	0
	Indtægter	-41.469	-41.000	-52.000	-52.000	0
	Netto	194.458	187.000	208.000	208.000	0
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	0	352.000	328.000	522.000	194.000
	Indtægter	0	-61.000	-98.000	-100.000	-2.000
	Kommunens vognmandsbetaling	0	291.000	230.000	422.000	192.000
	Administrationsomkostninger	0	80.000	77.500	129.400	51.900
	Kommunens samlede udgift	0	371.000	307.500	551.400	243.900
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	169.366	0	211.000	211.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	169.366	0	211.000	211.000	0
	Administrationsomkostninger	45.402	0	49.000	49.000	0
	Kommunens samlede udgift	214.768	0	260.000	260.000	0
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	383.000	344.000	351.000	325.000	-26.000
	"Handicapkørslen"	81.000	95.000	101.000	115.000	14.000
	I alt	464.000	439.000	452.000	440.000	-12.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	101.594	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	5.936	0	0	0	0
	25% sekretariat	0	0	0	0	0
	Renter	7.471	5.000	4.000	4.000	0
	Afdrag	21.438	22.000	22.000	22.000	0
	Drift	827	12.000	11.600	11.600	0
	Buslager	0	0	0	0	0
	I alt	137.267	39.000	37.600	37.600	0
Total - netto		5.042.767	4.846.000	4.997.100	4.966.000	-31.100

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Samsø Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter nedjusteret med 0,3 mio. kr. Besparelsen fremkommer som følge af en beslutning om at nedlægge lørdagskørslen på rute 131.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

Der benyttes ikke Flexitur i Samsø Kommune.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om et øget antal ture på grund af nedlæggelse af buskørsel, der i stedet skal erstattes af Teletaxa.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Silkeborg Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	55.940.255	55.212.000	55.451.000	55.725.000	274.000
	Indtægter	-24.119.245	-24.902.000	-24.140.000	-24.140.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	31.821.010	30.310.000	31.311.000	31.585.000	274.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.694.512	2.662.000	2.698.000	2.698.000	0
	Indtægter	-543.888	-542.000	-549.000	-549.000	0
	Netto	2.150.624	2.120.000	2.149.000	2.149.000	0
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	485.891	455.800	853.600	853.600	0
	Indtægter	-275.225	-208.800	-431.000	-431.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	210.666	247.000	422.600	422.600	0
	Administrationsomkostninger	111.480	108.000	196.900	209.600	12.700
	Kommunens samlede udgift	322.146	355.000	619.500	632.200	12.700
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	2.980.557	2.919.000	2.595.000	2.827.000	232.000
	Indtægter	-74.145	-55.000	-66.000	-66.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	2.906.412	2.864.000	2.529.000	2.761.000	232.000
	Administrationsomkostninger	320.504	343.000	323.000	355.300	32.300
	Kommunens samlede udgift	3.226.916	3.207.000	2.852.000	3.116.300	264.300
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	4.152.000	4.242.000	3.981.000	4.001.000	20.000
	"Handicapkørslen"	796.000	860.000	882.000	874.000	-8.000
	I alt	4.948.000	5.102.000	4.863.000	4.875.000	12.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	38.000	39.000	39.000	0
Rejsekort						
	25% aktier og lån	557.390	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	1.220.457	48.000	228.000	228.000	0
	25% sekretariat	201.410	0	84.200	84.200	0
	Renter	0	0	0	0	0
	Afdrag	0	0	0	0	0
	Drift	83.110	631.000	1.401.900	1.457.100	55.200
	Buslager	0	119.000	5.400	5.400	0
	I alt	2.062.367	798.000	1.719.500	1.774.700	55.200
Total - netto		44.569.064	41.930.000	43.553.000	44.171.200	618.200

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Silkeborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter øget med 0,3 mio. kr. Dette skyldes indregning af det 42. og 46. udbud. Det bemærkes, at udbud i forhold til det reviderede budget for 2015 har en besparende effekt, men ikke i forhold til det vedtagne budget, da der allerede var indregnet besparelser på de omfattede ruter. Derudover er rabatruterne opdateret med køreplanerne for 2015.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Flexture og Teletaxa

Flexture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Derudover er turprisen steget på grund af øget turlængde, hvilket medfører en større udgift, hvorfor budgettet er opskrevet tilsvarende.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Letbanesekretariatet

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,6 mio. kr. Merudgiften skyldes Silkeborg Kommunes andel af de tilføjede driftsudgifter samt især kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Skanderborg Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	22.735.550	23.588.000	22.877.000	23.907.000	1.030.000
	Indtægter	-5.654.963	-5.655.000	-5.670.000	-5.670.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	17.080.586	17.933.000	17.207.000	18.237.000	1.030.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	1.012.270	948.000	964.000	964.000	0
	Indtægter	-221.289	-201.000	-204.000	-204.000	0
	Netto	790.981	747.000	760.000	760.000	0
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	0	200.700	1.575.000	1.575.000	0
	Indtægter	0	-34.700	-693.000	-693.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	166.000	882.000	882.000	0
	Administrationsomkostninger	0	46.000	409.400	438.100	28.700
	Kommunens samlede udgift	0	212.000	1.291.400	1.320.100	28.700
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	20.269	98.000	76.000	76.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	20.269	98.000	76.000	76.000	0
	Administrationsomkostninger	3.995	13.000	10.000	11.400	1.400
	Kommunens samlede udgift	24.264	111.000	86.000	87.400	1.400
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	1.104.000	1.110.000	1.101.000	1.100.000	-1.000
	"Handicapkørslen"	330.000	332.000	340.000	322.000	-18.000
	I alt	1.434.000	1.442.000	1.441.000	1.422.000	-19.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	38.000	39.000	39.000	0
Rejsekort						
	25% aktier og lån	215.876	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	219.504	50.000	15.700	15.700	0
	25% sekretariat	15.009	23.000	6.300	6.300	0
	Renter	38.573	23.000	22.000	22.000	0
	Afdrag	112.458	113.000	113.000	113.000	0
	Drift	11.113	131.000	331.200	344.100	12.900
	Buslager	0	35.000	1.600	1.600	0
	I alt	612.534	375.000	489.800	502.700	12.900
Total - netto		19.980.365	20.858.000	21.314.200	22.368.200	1.054.000

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Skanderborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter øget med 1,0 mio. kr. Dette skyldes forventede ekstraudgifter til dubleringskørsel på rute 309, 311 og 330. Derudover er rabatruterne opdateret med køreplanerne for 2015.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Letbanesekretariatet

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,01 mio. kr. Merudgiften skyldes Skanderborg Kommunes andel af de tilføjede driftsudgifter samt især kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Skive Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	28.922.373	28.282.000	27.941.000	28.834.000	893.000
	Indtægter	-8.288.412	-8.644.000	-8.309.000	-8.309.000	0
	Regionalt tilskud	-643.000	-656.000	-669.120	-670.000	-880
	Netto	19.990.960	18.982.000	18.962.880	19.855.000	892.120
Handicapkørsel						
	Udgifter	889.941	851.000	893.000	1.083.000	190.000
	Indtægter	-190.374	-183.000	-180.000	-220.000	-40.000
	Netto	699.567	668.000	713.000	863.000	150.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	307.113	316.900	578.000	578.000	0
	Indtægter	-216.393	-167.900	-274.000	-274.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	90.720	149.000	304.000	304.000	0
	Administrationsomkostninger	80.417	91.000	148.700	156.300	7.600
	Kommunens samlede udgift	171.137	240.000	452.700	460.300	7.600
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	8.764.354	9.354.000	9.360.000	9.179.000	-181.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	8.764.354	9.354.000	9.360.000	9.179.000	-181.000
	Administrationsomkostninger	420.911	494.000	587.200	591.800	4.600
	Kommunens samlede udgift	9.185.265	9.848.000	9.947.200	9.770.800	-176.400
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	2.012.000	2.059.000	1.889.000	1.933.000	44.000
	"Handicapkørslen"	301.000	296.000	309.000	337.000	28.000
	I alt	2.313.000	2.355.000	2.198.000	2.270.000	72.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	633.903	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	227.828	33.000	10.400	10.400	0
	25% sekretariat	13.072	20.000	5.500	5.500	0
	Renter	65.820	40.000	37.000	37.000	0
	Afdrag	191.945	193.000	193.000	193.000	0
	Drift	12.721	221.000	496.700	504.500	7.800
	Buslager	0	31.000	1.400	1.400	0
	I alt	1.145.291	538.000	744.000	751.800	7.800
Total - netto		33.505.220	32.631.000	33.017.780	33.970.900	953.120

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Skive Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter øget med 0,9 mio. kr. Merudgiften fremkommer som følge af effekten af det 44. udbud, hvor der opskrives med 700 køreplanter på lokalkørslen.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om en øget turpris, hvorfor budgettet opskrives.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Derudover er turprisen faldet, hvorfor budgettet nedskrives tilsvarende.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en mindre merudgift. Merudgiften skyldes hovedsageligt indregning af udgifter til vedligehold af tilkøbt CIM udstyr samt kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Struer Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	7.897.172	7.540.000	7.580.000	7.649.000	69.000
	Indtægter	-948.990	-1.190.000	-955.000	-955.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	6.948.181	6.350.000	6.625.000	6.694.000	69.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	536.549	538.000	530.000	530.000	0
	Indtægter	-134.148	-134.000	-132.000	-132.000	0
	Netto	402.401	404.000	398.000	398.000	0
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	79.599	85.500	101.000	101.000	0
	Indtægter	-52.598	-44.500	-54.000	-54.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	27.001	41.000	47.000	47.000	0
	Administrationsomkostninger	25.894	25.000	27.200	29.200	2.000
	Kommunens samlede udgift	52.895	66.000	74.200	76.200	2.000
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	0	0	0	0	0
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	551.000	538.000	547.000	554.000	7.000
	"Handicapkørslen"	169.000	157.000	155.000	146.000	-9.000
	I alt	720.000	695.000	702.000	700.000	-2.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	138.592	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	66.362	7.000	2.100	2.100	0
	25% sekretariat	3.873	6.000	1.600	1.600	0
	Renter	15.354	9.000	9.000	9.000	0
	Afdrag	44.773	45.000	45.000	45.000	0
	Drift	3.690	45.000	72.000	69.300	-2.700
	Buslager	0	9.000	400	400	0
	I alt	272.644	121.000	130.100	127.400	-2.700
Total - netto		8.396.120	7.636.000	7.929.300	7.995.600	66.300

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Struer Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter øget med 0,07 mio. kr. Merudgiften fremkommer efter opdatering af rabatruterne med køreplantimer for 2015, hvor der særligt er udvidet kørsel på rute 341 og 348.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Struer Kommune, som Midttrafik har indflydelse på.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Syddjurs Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	15.435.672	15.164.000	15.232.000	14.797.000	-435.000
	Indtægter	-3.333.161	-3.683.000	-3.396.000	-3.396.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	12.102.511	11.481.000	11.836.000	11.401.000	-435.000
Handicapkørsel						
	Udgifter	627.714	663.000	609.000	691.000	82.000
	Indtægter	-131.973	-142.000	-122.000	-136.000	-14.000
	Netto	495.741	521.000	487.000	555.000	68.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	1.229.880	1.137.000	1.351.000	1.520.000	169.000
	Indtægter	-544.103	-440.000	-557.000	-597.000	-40.000
	Kommunens vognmandsbetaling	685.777	697.000	794.000	923.000	129.000
	Administrationsomkostninger	204.852	206.000	212.300	255.300	43.000
	Kommunens samlede udgift	890.629	903.000	1.006.300	1.178.300	172.000
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	2.069.354	1.898.000	2.122.000	2.122.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	2.069.354	1.898.000	2.122.000	2.122.000	0
	Administrationsomkostninger	187.113	197.000	193.900	212.800	18.900
	Kommunens samlede udgift	2.256.467	2.095.000	2.315.900	2.334.800	18.900
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	838.000	838.000	863.000	864.000	1.000
	"Handicapkørslen"	205.000	199.000	186.000	161.000	-25.000
	I alt	1.043.000	1.037.000	1.049.000	1.025.000	-24.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	38.000	38.000	39.000	39.000	0
Rejsekort						
	25% aktier og lån	186.989	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	99.321	13.000	4.100	4.100	0
	25% sekretariat	6.294	10.000	2.600	2.600	0
	Renter	22.190	13.000	12.000	12.000	0
	Afdrag	64.704	65.000	65.000	65.000	0
	Drift	5.235	76.000	195.100	195.500	400
	Buslager	0	15.000	700	700	0
	I alt	384.733	192.000	279.500	279.900	400
Total - netto		17.211.081	16.267.000	17.012.700	16.813.000	-199.700

Forudsætninger for budgettet for Syddjurs Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter nedjusteret med 0,4 mio. kr. Besparelsen fremkommer efter opdatering af rabatruterne med køreplantimer for 2015, i særdeleshed ved nedlæggelsen af dublering på rute 2.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Flexiture og Teletaxa

Flexiture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Derudover er der en forventning om flere ture i 2016 end det blev antaget ved det vedtagne budget.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Syddjurs Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Derudover er der en forventning om flere ture i 2016, hvorfor budgettet opskrives tilsvarende.

Trafikelskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Letbanesekretariatet

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Viborg Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	49.346.751	47.257.000	45.065.000	46.204.000	1.139.000
	Indtægter	-15.914.997	-15.913.000	-15.818.000	-15.818.000	0
	Regionalt tilskud	-2.849.000	-2.906.000	-2.964.120	-2.970.000	-5.880
	Netto	30.582.754	28.438.000	26.282.880	27.416.000	1.133.120
Handicapkørsel						
	Udgifter	2.366.825	2.213.000	2.246.000	2.566.000	320.000
	Indtægter	-519.106	-494.000	-501.000	-549.000	-48.000
	Netto	1.847.719	1.719.000	1.745.000	2.017.000	272.000
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	1.102.783	1.237.100	1.389.000	1.389.000	0
	Indtægter	-720.420	-558.100	-622.000	-622.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	382.363	679.000	767.000	767.000	0
	Administrationsomkostninger	263.874	304.000	330.500	351.800	21.300
	Kommunens samlede udgift	646.237	983.000	1.097.500	1.118.800	21.300
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	244	0	0	0	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	244	0	0	0	0
	Administrationsomkostninger	51.776	0	0	0	0
	Kommunens samlede udgift	52.020	0	0	0	0
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	3.687.000	3.684.000	3.608.000	3.599.000	-9.000
	"Handicapkørslen"	660.000	701.000	719.000	736.000	17.000
	I alt	4.347.000	4.385.000	4.327.000	4.335.000	8.000
Rejsekort						
	25% aktier og lån	1.127.871	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	588.547	121.000	38.600	38.600	0
	25% sekretariat	35.828	55.000	15.000	15.000	0
	Renter	139.361	84.000	78.000	78.000	0
	Afdrag	408.590	408.000	408.000	408.000	0
	Drift	32.530	462.000	996.600	996.900	300
	Buslager	0	84.000	3.800	3.800	0
	I alt	2.332.727	1.214.000	1.540.000	1.540.300	300
Total - netto		39.808.457	36.739.000	34.992.380	36.427.100	1.434.720

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Viborg Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er budgettet til busudgifter øget med 1,1 mio. kr. En fejlbudgettering i det vedtagne budget medfører opskrivning af chaufførlokaler og lane management med 0,5 mio. kr. Øgede chaufførudgifter medfører en merudgift på bybusser på 0,3 mio. kr. En ekstra bus i pakke 2 med rute 711, 712 og 713 fører til en ekstraudgift på 0,4 mio. kr. Desuden er der små justeringer på flere ruter, som medfører en besparelse 0,1 mio. kr. Desuden er der en mindre effekt af det 46. udbud på rute 770 og 851, som forventes at give en merudgift på 0,02 mio. kr.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om en øget turpris, hvorfor budgettet opskrives.

Flexture og Teletaxa

Flexture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbningstid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

Der benyttes ikke Kommunal kørsel i Viborg Kommune, som Midttrafik har indflydelse på.

Trafikselskabet (Administration og fællesudgifter)

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Aarhus Kommune		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	396.826.573	462.536.000	479.903.000	479.903.000	0
	Indtægter	-294.450.973	-284.959.000	-291.863.000	-291.863.000	0
	Regionalt tilskud	0	0	0	0	0
	Netto	102.375.600	177.577.000	188.040.000	188.040.000	0
Handicapkørsel						
	Udgifter	15.348.550	15.421.000	15.270.000	15.986.000	716.000
	Indtægter	-3.111.837	-3.097.000	-3.067.000	-3.152.000	-85.000
	Netto	12.236.713	12.324.000	12.203.000	12.834.000	631.000
Flexiture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	1.341.019	1.394.000	1.407.000	1.698.000	291.000
	Indtægter	-755.141	-597.000	-864.000	-1.034.000	-170.000
	Kommunens vognmandsbetaling	585.878	797.000	543.000	664.000	121.000
	Administrationsomkostninger	269.860	279.000	279.600	351.900	72.300
	Kommunens samlede udgift	855.738	1.076.000	822.600	1.015.900	193.300
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	3.303.083	3.151.000	5.155.000	3.753.000	-1.402.000
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	3.303.083	3.151.000	5.155.000	3.753.000	-1.402.000
	Administrationsomkostninger	387.360	371.000	559.400	469.300	-90.100
	Kommunens samlede udgift	3.690.443	3.522.000	5.714.400	4.222.300	-1.492.100
Billetkontrol						
	Kontrolafgifter i alt	10.428.265	6.149.000	7.824.000	7.824.000	0
Trafikskabet						
	"Busdriften"	34.337.000	33.496.000	30.544.000	30.555.000	11.000
	"Handicapkørslen"	6.672.000	6.304.000	5.905.000	5.919.000	14.000
	I alt	41.009.000	39.800.000	36.449.000	36.474.000	25.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	254.000	209.000	213.000	213.000	0
Rejsekort						
(bilag 9)	25% aktier og lån	8.041.075	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	5.107.072	3.162.000	412.400	412.400	0
	25% sekretariat	313.736	480.000	131.100	131.100	0
	Renter	1.125.157	681.000	630.000	630.000	0
	Afdrag	3.279.527	3.298.000	3.298.000	3.298.000	0
	Drift	348.325	6.376.000	15.051.600	15.833.500	781.900
	Buslager	0	739.000	33.500	33.500	0
	I alt	18.214.891	14.736.000	19.556.600	20.338.500	781.900
Total - netto		189.064.651	255.393.000	270.822.600	270.961.700	139.100

Forudsætninger for budgettet for Aarhus Kommune:

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er ligesom tidligere budgetteret efter en rutebaseret model, der tager udgangspunkt i den enkelte bestillers ruteøkonomi for busudgifter. I budgetteringen er der taget udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer. I forhold til det vedtagne budget bibeholdes indeksniveauet.

I forhold til det vedtagne budget er der ikke foretaget ændringer.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Handicapkørsel

I forhold til det vedtagne budget er der en forventning om en øget turpris, hvorfor budgettet opskrives.

Flexiture og Teletaxa

Flexture

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 21,00 kr. til 23,00 kr. Dette skyldes forlænget åbnings- tid og kortere bestillingsfrist, som er besluttet af bestyrelsen.

Derudover er der en forventning om flere ture i 2016 end det blev antaget ved det vedtagne budget.

Teletaxa

Der benyttes ikke Teletaxa i Aarhus Kommune.

Kan-kørsel

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der øgede administrative omkostninger idet administrationsomkostninger per tur er steget fra 17,00 kr. til 19,00 kr. Dette skyldes øgede udgifter til IT-drift.

Derudover er der kommet en større regulering af forventningen til SFO-kørsel end først antaget. Ordningen har nu været i gang i 5 måneder, og antallet af ture har vist sig ikke at være helt så højt som først antaget. Budgettet nedjusteres derfor tilsvarende.

Trafikselskabet

I forhold til det vedtagne budget har der været nogle småjusteringer hos alle kommunerne på grund af ændrede køreplantimer.

Kontrolafgifter

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Letbanesekretariatet

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,8 mio. kr. Merudgiften skyldes Aarhus Kommunes andel af de yderligere indregnede driftsudgifter. Kommunens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr udgør i alt 0,4 mio. kr.

Effekt af Aarhus Letbane

Herunder er et skøn på den forventede effekt af Aarhus Letbane med dens forventede afledte effekter på busdriften.

Effekt af Aarhus Letbane - budgetoverslag 2017 til 2019

Aarhus Kommune		Budget 2016	BO2017	BO2018	BO2019
Busdrift					
	Udgifter	479.903.000	479.903.000	479.903.000	479.903.000
	Indtægter	-291.863.000	-291.863.000	-291.863.000	-291.863.000
	Regionalt tilskud	0	0	0	0
	Netto	188.040.000	188.040.000	188.040.000	188.040.000
	<i>Tilpasning busdrift jf. "Principaftale aug. 2013"</i>				
	Udgifter	0	-21.400.000	-85.800.000	-85.800.000
	Indtægter	0	10.200.000	40.800.000	40.800.000
	Netto	0	-11.200.000	-45.000.000	-45.000.000
	I alt netto busdrift	188.040.000	176.840.000	143.040.000	143.040.000
Letbane					
	Bestillerbidrag jf. Principaftalen	0	11.200.000	45.000.000	45.000.000
	Bestillerbidrag Driftsunderskud	0	2.200.000	6.000.000	4.000.000
	I alt	0	13.400.000	51.000.000	49.000.000
Total - netto		188.040.000	190.240.000	194.040.000	192.040.000

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Region Midtjylland		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Busdrift						
	Udgifter	481.246.244	470.945.000	477.312.000	475.478.000	-1.834.000
	Indtægter	-270.777.266	-272.515.000	-279.813.000	-279.813.000	0
	Regionalt tilskud	7.506.000	7.657.000	7.810.140	7.826.000	15.860
	Netto	217.974.978	206.087.000	205.309.140	203.491.000	-1.818.140
Flexture og Teletaxa						
	Vognmandsbetaling	0	148.200	162.000	162.000	0
	Indtægter	0	-10.200	-11.000	-11.000	0
	Kommunens vognmandsbetaling	0	138.000	151.000	151.000	0
	Administrationsomkostninger	0	30.000	34.100	34.100	0
	Kommunens samlede udgift	0	168.000	185.100	185.100	0
Togdrift						
	Drifttilskud	35.798.846	35.139.000	29.640.000	28.140.000	-1.500.000
	Anlæg	14.787.879	14.882.000	16.976.000	16.976.000	0
	I alt	50.586.725	50.021.000	46.616.000	45.116.000	-1.500.000
Trafikselskabet						
	"Busdriften"	42.218.000	42.951.000	39.906.000	40.339.000	433.000
	"Handicapkørslen"	0	0	0	0	0
	I alt	42.218.000	42.951.000	39.906.000	40.339.000	433.000
Letbanesekretariatet						
	Sekretariatet	338.000	380.000	387.000	387.000	0
Rejsekort						
	25% aktier og lån	11.190.547	0	0	0	0
	25% udstyr og kontantfinansiering	9.497.019	3.292.000	1.915.200	1.915.200	0
	25% sekretariat	641.028	981.000	267.900	267.900	0
	Renter	1.836.936	1.113.000	1.029.000	1.029.000	0
	Afdrag	5.353.486	5.389.000	5.389.000	5.389.000	0
	Drift	1.187.241	7.850.000	16.468.600	17.371.700	903.100
	Buslager	0	1.509.000	0	0	0
	I alt	29.706.257	20.134.000	25.069.700	25.972.800	903.100
Renteindtægter						
	Renteindtægter af indestående	-60.028	0	0	0	0
Total (uden kan-kørsel, buserstatningskørsel og letbane)		340.763.931	319.741.000	317.472.940	315.490.900	-1.982.040
Kan-kørsel						
	Vognmandsbetaling	116.429.091	119.607.000	120.350.000	120.350.000	0
	Indtægter	0	0	0	0	0
	Kommunens vognmandsbetaling	116.429.091	119.607.000	120.350.000	120.350.000	0
	Administrationsomkostninger	5.038.973	5.200.000	5.360.000	5.333.400	-26.600
	Kommunens samlede udgift	121.468.064	124.807.000	125.710.000	125.683.400	-26.600
Buserstatningskørsel						
	Udgifter på buserstatningskørsel	0	0	16.200.000	17.640.000	1.440.000
	Indtægter på buserstatningskørsel	0	0	-8.000.000	-8.000.000	0
	I alt	0	0	8.200.000	9.640.000	1.440.000
Forberedelse Letbane						
	I alt	0	0	7.900.000	6.460.000	-1.440.000
Total - netto		462.231.996	444.548.000	459.282.940	457.274.300	-2.008.640

Bemærk: Teletaxa indgik i regnskab 2014 under busdrift, men fra 2015 er Teletaxa indregnet i kan-kørsel

Forudsætninger for budgettet for Region Midtjylland

Busdrift

Udgifter

Busudgifterne er budgetteret efter en rutebaseret model, hvor der tages udgangspunkt i regnskabet for 2014 med indregning af indeksregulering og aktivitetsændringer.

I forhold til det vedtagne budget er det reviderede budget nedskrevet 1,8 mio. kr. Midttrafik har nedbragt busbudgettet for at få det til at holde sig til indenfor den ramme som regionsrådet den 7. september vedtog i forbindelse med den politiske høring.

Der gøres opmærksom på, at det anvendte indeks for Region Midtjylland er lavere end for resten af bestillerne. Det anvendte indeks er det samme, som det anvendte ved udsendelsen af de bestillerfordelte budgetter efter det vedtagne septemberbudget. Indekset blev anvendt på baggrund af ønske fra Region Midtjylland. Dette havde på daværende tidspunkt en besparende effekt på 2,3 mio. kr.

Indtægter

Der er ingen ændringer i indtægtsbudgettet i forhold til det oprindelige budget for 2016.

Flexture og Teletaxa

Teletaxa

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Letbanesekretariatet

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Togdrift

Udgifter til togdrift revideres, fordi der iværksættes nat- og weekendspærringer på Odderbanen, mens strækningen ombygges og forberedes til letbanedrift.

Oprindeligt var det forudsat, at hele ombygningen af Odderbanen blev foretaget i den periode, hvor banen var lukket efter 28. august 2016. Aarhus Letbane I/S har efterfølgende oplyst, at anlægskonsortiets arbejde på banen kræver, at der laves nat- og weekendspærringer fra december 2015. Der etableres buskørsel som erstatning for den udgåede togtrafik.

Udgifter til togtrafik reduceres, fordi Midttrafik har indgået aftale med DSB om en reduktion i kontraktbetalingen, som følge af den udgåede togtrafik.

Nettobesparelsen er estimeret til ca. 1,5 mio. kr., idet der i besparelsen er modregnet udgifter til den etablerede buserstatningskørsel til aften- og weekendkørsel.

Trafikselskabet

Ved det vedtagne budget var X-bus samarbejdet blevet nedskrevet med 0,5 mio. kr., hvor det rettelig skulle have været 0,3 mio. kr. Dette er nu tilrettet, hvorfor budgettet er opskrevet med 0,2 mio. kr.

Den resterende afvigelse skyldes småjusteringer hos alle bestillere på baggrund af ændret sammensætning af køreplantimer.

Rejsekort

I forhold til det vedtagne budget er der en merudgift på 0,9 mio. kr. Merudgiften skyldes Region Midtjyllands andel af de yderligere indregnede driftsudgifter. Regionens andel af udgifter til skift af udstyr ved kontraktskifte og samtidig leasing af reserveudstyr udgør i alt 0,6 mio. kr.

Kan-kørsel

Siddende patientbefordring

I forhold til det vedtagne budget er der kommet en mindre regulering i de administrative omkostninger som skyldes en regulering af prisindekset.

Buserstatningskørsel

Budgettet er revideret, fordi det er nødvendigt med rejsekortudstyr i de busser, der anvendes i erstatningskørslen. For at undgå indkøb af ekstra rejsekortudstyr, som vil blive overflødig når erstatningskørslen ophører, leaser Midttrafik udstyret hos Rejsekort A/S.

Antallet af busser, der skal udstyres med rejsekortudstyr og dermed leasingudgifterne, kan på nuværende tidspunkt ikke endeligt fastlægges. Det afhænger af flere forhold.

- Antallet af reservebusser som i forvejen har installeret med rejsekortudstyr hos de busselskaber, der står for erstatningskørslen. Selskaberne gør opmærksom på, at der vil opstå mangel på reservebusser andetsteds, når selskabernes reservekapacitet indsættes i erstatningskørslen.

- Busselskabernes kørselsomfang efter køreplansskiftet juni 2016 og behovet for nødvendige antal driftsbusser og reservebusser efter ændringer i kørselsomfanget. Administrationens køreplanlægning for K16 vil muligvis kunne frigøre et antal driftsbusser.
- Varigheden af buserstatningskørslen i 2017 og muligheden for reduktioner i kørslen samtidig med opstart på Aarhus Letbane. Buserstatningskørslen og omfanget af erstatningsbusser skal ses i sammenhæng med indfasningsforløbet for idriftsættelse af letbanen i foråret og sommeren 2017.

Administrationen er i løbende dialog med busselskaberne for at minimere behovet for rejsekortudstyr til erstatningskørslen. Når tilrettelæggelsen af nye køreplaner fra juni 2016 er afsluttet, vil der være et mere præcist overblik over behovet for leasing af rejsekortudstyr. I det reviderede budgetforslag for 2016 er estimeret en udgift på 1,4 mio. kr. til leasing af rejsekortudstyr. I budgetoverslaget for 2017 er udgiften estimeret til 1,1 mio. kr.

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane

Budgettet for forberedelsesomkostningerne skal revideres fordi udgifterne til buserstatningskørslen forhøjes med omkostninger til leasing af rejsekortudstyr på 1,4 mio. kr. i 2016 og 1,1 mio. kr. i 2017.

Flere udgifter til erstatningskørsel reducerer den restandel, der overføres til finansiering af forberedelsesomkostningerne, og øger behovet for lånefinansiering.

Effekt af Aarhus Letbane

Herunder er et skøn på den forventede effekt af Aarhus Letbane med dens forventede afledte effekter på busdriften.

Effekt af Aarhus Letbane - budgetoverslag 2017 til 2019

Region Midtjylland		Budget 2016	BO2017	BO2018	BO2019
Busdrift					
Udgifter		475.478.000	475.478.000	475.478.000	475.478.000
Indtægter		-279.813.000	-279.813.000	-279.813.000	-279.813.000
Regionalt tilskud		7.826.000	7.826.000	7.826.000	7.826.000
Netto		203.491.000	203.491.000	203.491.000	203.491.000
<i>Tilpasning busdrift jf. "Principaftale aug. 2013"</i>					
Udgifter		0	-1.400.000	-5.800.000	-5.800.000
Indtægter		0	1.000.000	4.200.000	4.200.000
Netto		0	-400.000	-1.600.000	-1.600.000
I alt netto busdrift		203.491.000	203.091.000	201.891.000	201.891.000
Buserstatningskørsel					
Udgifter på buserstatningskørsel		17.640.000	34.900.000	0	0
Indtægter på buserstatningskørsel		-8.000.000	-14.000.000	0	0
I alt		9.640.000	20.900.000	0	0
Forberedelse Letbane					
I alt		6.460.000	14.350.000	0	0
Letbane					
Bestillerbidrag jf. Principaftalen		0	7.000.000	28.300.000	28.300.000
Statsligt bidrag for trafikdrift Grenaabanen		0	11.700.000	47.000.000	47.000.000
Bestillerbidrag Driftsunderskud		0	2.200.000	6.000.000	4.000.000
I alt		0	20.900.000	81.300.000	79.300.000
Togdrift					
Drifttilskud		28.140.000	19.814.000	19.814.000	19.814.000
Anlæg		16.976.000	4.822.000	4.822.000	4.822.000
I alt		45.116.000	24.636.000	24.636.000	24.636.000
Total - netto		264.707.000	283.877.000	307.827.000	305.827.000

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

NT		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Kommunal kørsel						
	Kørselsudgifter	73.619	100.000	100.000	100.000	0
	Administrationsomkostninger	0	0	0	0	0
	I alt	73.619	100.000	100.000	100.000	0
Total - netto		73.619	100.000	100.000	100.000	0

Forudsætninger for budgettet for NT:

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er der ingen ændringer.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Sydtrafik		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Kommunal kørsel						
	Kørselsudgifter	194.393.770	203.956.000	0	0	0
	Administrationsomkostninger	537.672	451.000	467.000	402.000	-65.000
	I alt	194.931.441	204.407.000	467.000	402.000	-65.000
Total - netto		194.931.442	204.407.000	467.000	402.000	-65.000

Forudsætninger for budgettet for Sydtrafik:

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er de administrative omkostninger nedjusteret fra 451.000 kr. årligt til 402.000 kr. årligt.

Idet Midttrafik administrerer vognmandsbetalingerne for Sydtrafik har deres kørselsbudget tidligere fremgået af Midttrafiks budget. Fra budget 2016 er det dog besluttet at undlade kørselsbudgettet for Sydtrafik, idet Midttrafik ingen indflydelse har på udviklingen af dette.

Midttrafik modtager fra Fynbus og Sydtrafik et samlet administrationsgebyr på 1,1 mio. kr. til varetagelsen af betalingen af et samlet kørselsbudget på 289,5 mio. kr.

Forslag til Budget 2016 - Revideret budget

Fynbus		Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016, september	Budget 2016, revideret	Difference
Kommunal kørsel						
	Kørselsudgifter	113.604.794	128.005.000	0	0	0
	Administrationsomkostninger	634.348	747.000	774.000	665.000	-109.000
	I alt	114.239.142	128.752.000	774.000	665.000	-109.000
Total - netto		114.239.142	128.752.000	774.000	665.000	-109.000

Forudsætninger for budgettet for Fynbus:

Kommunal kørsel

I forhold til det vedtagne budget er de administrative omkostninger nedjusteret fra 747.000 kr. årligt til 665.000 kr. årligt.

Idet Midttrafik administrerer vognmandsbetalingerne for henholdsvis Fynbus har deres kørselsbudget tidligere fremgået af Midttrafiks budget. Fra budget 2016 er det dog besluttet at undlade kørselsbudgettet for Fynbus, idet Midttrafik ingen indflydelse har på udviklingen af dette.

Midttrafik modtager fra Fynbus og Sydtrafik et samlet administrationsgebyr på 1,1 mio. kr. til varetagelsen af afregningen af et samlet kørselsbudget på 289,5 mio. kr.

Bilag 1. Midttrafik - forslag til budget 2016

Bestillere	Busdrift	Handicapkørsel	Flexure	Teletaxa	Kommunal kørsel	Buserstatningskørsel	Forberedelse	Togdrift	Trafikelskabet	Kontrolafgifter	Letbane-sekretariatet	Rejsekort	Letbane	I alt
Favrskov	14.547.000	1.119.000	529.500	29.700	5.392.855	0	0	0	1.054.000	0	39.000	144.900	0	22.855.955
Hederted	3.251.000	910.000	300.500	327.500	0	0	0	0	608.000	0	0	200.100	0	5.297.100
Herning	32.731.000	1.619.000	0	7.550	0	0	0	0	3.503.000	0	0	1.406.000	0	39.266.550
Holstebro	25.440.000	997.000	75.700	25.100	1.120.600	0	0	0	2.385.000	0	0	724.100	0	30.767.500
Horsens	25.806.000	1.905.000	406.400	39.300	3.205.600	0	0	0	3.907.000	0	0	1.498.500	0	36.767.800
Kast-Brande	14.141.000	657.000	77.200	0	1.472.900	0	0	0	997.000	0	0	51.800	0	17.396.900
Lemvig	581.000	6.492.000	192.900	0	161.500	0	0	0	465.000	0	0	25.900	0	7.918.300
Norddjurs	13.972.000	605.000	1.609.000	0	1.234.700	0	0	0	885.000	0	39.000	125.100	0	18.469.800
Odder	4.949.000	685.000	0	166.900	0	0	0	0	772.000	0	39.000	100.500	0	6.712.400
Randers	57.671.000	2.143.000	333.700	0	1.748.000	0	0	0	6.970.000	0	39.000	2.878.200	0	71.783.000
Ringkøbing-Skjern	19.946.000	1.439.600	597.400	0	0	0	0	0	1.697.000	0	0	570.700	0	24.250.700
Samsø	3.469.000	208.000	0	551.400	260.000	0	0	0	440.000	0	0	37.600	0	4.966.000
Silkeborg	31.585.000	2.149.000	456.700	175.500	3.116.300	0	0	0	4.875.000	0	39.000	1.774.700	0	44.171.200
Skanderborg	18.237.000	760.000	1.128.100	192.000	87.400	0	0	0	1.422.000	0	39.000	502.700	0	22.368.200
Skive	19.855.000	18.237.000	200.300	260.000	9.770.800	0	0	0	2.270.000	0	0	751.800	0	39.970.900
Struer	6.694.000	863.000	49.000	27.200	0	0	0	0	700.000	0	0	127.400	0	7.995.600
Syddjurs	11.401.000	555.000	1.178.300	0	2.334.800	0	0	0	1.025.000	0	39.000	279.900	0	16.813.000
Viborg	27.416.000	2.017.000	699.800	419.000	0	0	0	0	4.335.000	0	0	1.540.300	0	36.427.100
Aarhus	188.040.000	12.834.000	1.015.900	0	4.222.300	0	0	0	36.474.000	7.824.000	213.000	20.338.500	0	270.964.700
Regionen	203.491.000	0	0	185.100	125.683.445	9.640.000	6.460.000	45.116.000	40.339.000	0	387.000	25.972.800	0	457.274.345
I alt vedr. Midttrafiks bestillere	729.134.000	32.444.600	8.850.400	2.406.250	159.811.200	9.640.000	6.460.000	45.116.000	115.123.000	7.824.000	970.000	59.051.600	0	1.176.831.050
Syddjurs					402.000									402.000
NT					100.000									100.000
Fynbus					665.000									665.000
AID					0							0		8.288.000
I alt vedr. øvrige	0	0	0	0	1.167.000	0	0	0	0	0	0	0	0	8.288.000
Total Midttrafik	729.134.000	32.444.600	8.850.400	2.406.250	160.978.200	9.640.000	6.460.000	45.116.000	115.123.000	7.824.000	970.000	59.051.600	8.288.000	1.186.286.050

Bilag 2a: Busdrift - forslag til budget 2016

Bestillere	Udgifter			Indtægter			Tilskud			Netto		
	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Favrskov	15.715.981	15.209.000	15.772.000	-1.221.539	-1.262.000	-1.225.000	0	0	0	14.494.442	13.947.000	14.547.000
Hedensted	10.849.332	9.548.000	5.764.000	-2.820.058	-3.096.000	-1.544.000	-929.000	-948.000	-969.000	7.100.274	5.504.000	3.251.000
Herring	46.847.706	45.874.000	47.312.000	-17.618.726	-17.727.000	-14.576.000	-5.000	-5.000	-5.000	29.223.980	28.142.000	32.731.000
Holstebro	32.986.740	33.116.000	31.556.000	-6.753.401	-6.261.000	-6.116.000	0	0	0	26.233.339	26.855.000	25.440.000
Horsens	45.039.682	46.093.000	46.447.000	-20.392.903	-19.787.000	-20.310.000	-318.000	-324.000	-331.000	24.328.780	25.982.000	25.806.000
Ikast-Brande	14.500.375	14.018.000	14.141.000	0	0	0	0	0	0	14.500.375	14.018.000	14.141.000
Lemvig	7.255.344	6.431.000	6.492.000	0	0	0	0	0	0	7.255.344	6.431.000	6.492.000
Norddjurs	14.575.756	13.897.000	15.774.000	-1.299.589	-1.196.000	-1.306.000	-475.000	-485.000	-496.000	12.801.167	12.216.000	13.972.000
Nordø	6.547.237	6.292.000	6.318.000	-1.361.321	-1.282.000	-1.369.000	0	0	0	5.185.916	5.010.000	4.949.000
Randers	90.439.458	89.135.000	89.679.000	-31.464.620	-29.925.000	-31.284.000	-694.000	-708.000	-724.000	58.280.839	58.502.000	57.671.000
Ringkøbing-Skjern	26.036.390	25.424.000	25.322.000	-3.658.164	-4.272.000	-3.715.000	-1.593.000	-1.625.000	-1.661.000	20.785.226	19.527.000	19.946.000
Samsø	5.150.525	4.961.000	4.538.000	-1.118.251	-1.151.000	-1.069.000	0	0	0	4.032.274	3.810.000	3.469.000
Silkeborg	55.940.255	55.212.000	55.725.000	-24.119.245	-24.902.000	-24.140.000	0	0	0	31.821.010	30.310.000	31.585.000
Skanderborg	22.735.550	23.588.000	23.907.000	-5.654.963	-5.655.000	-5.670.000	0	0	0	17.080.586	17.933.000	18.237.000
Skive	28.922.373	28.282.000	28.834.000	-8.288.412	-8.644.000	-8.309.000	0	-656.000	-670.000	19.990.960	18.982.000	19.855.000
Struer	7.897.172	7.540.000	7.649.000	-948.990	-1.190.000	-955.000	0	0	0	6.948.181	6.350.000	6.694.000
Syddjurs	15.435.672	15.164.000	14.797.000	-3.333.161	-3.683.000	-3.396.000	0	0	0	12.102.511	11.481.000	11.401.000
Viborg	49.346.751	47.257.000	46.204.000	-15.914.997	-15.913.000	-15.818.000	-2.849.000	-2.906.000	-2.970.000	30.582.754	28.438.000	27.416.000
Aarhus	396.826.573	462.536.000	479.903.000	-294.450.973	-284.959.000	-291.863.000	0	0	0	102.375.600	177.577.000	188.040.000
Regionen	481.246.244	470.945.000	475.478.000	-270.777.266	-272.515.000	-279.813.000	7.506.000	7.657.000	7.826.000	217.974.978	206.087.000	203.491.000
Ialt	1.374.295.114	1.420.522.000	1.441.612.000	-711.196.579	-703.420.000	-712.478.000	0	0	0	663.098.535	717.102.000	729.134.000

Bilag 2b: Busdrift - budgetoverslag 2017 til 2019

Bestillere	Udgifter			Indtægter			Tilskud			Netto		
	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Favrskov	15.772.000	15.772.000	15.772.000	-1.225.000	-1.225.000	-1.225.000	0	0	0	14.547.000	14.547.000	14.547.000
Hedensted	5.764.000	5.764.000	5.764.000	-1.544.000	-1.544.000	-1.544.000	-969.000	-969.000	-969.000	3.251.000	3.251.000	3.251.000
Herring	47.312.000	47.312.000	47.312.000	-14.576.000	-14.576.000	-14.576.000	-5.000	-5.000	-5.000	32.731.000	32.731.000	32.731.000
Holstebro	31.556.000	31.556.000	31.556.000	-6.116.000	-6.116.000	-6.116.000	0	0	0	25.440.000	25.440.000	25.440.000
Horsens	46.447.000	46.447.000	46.447.000	-20.310.000	-20.310.000	-20.310.000	-331.000	-331.000	-331.000	25.806.000	25.806.000	25.806.000
Ikast-Brande	14.141.000	14.141.000	14.141.000	0	0	0	0	0	0	14.141.000	14.141.000	14.141.000
Lemvig	6.492.000	6.492.000	6.492.000	0	0	0	0	0	0	6.492.000	6.492.000	6.492.000
Norddjurs	15.774.000	15.774.000	15.774.000	-1.306.000	-1.306.000	-1.306.000	-496.000	-496.000	-496.000	13.972.000	13.972.000	13.972.000
Odder	6.318.000	6.318.000	6.318.000	-1.369.000	-1.369.000	-1.369.000	0	0	0	4.949.000	4.949.000	4.949.000
Randers	89.679.000	89.679.000	89.679.000	-31.284.000	-31.284.000	-31.284.000	-724.000	-724.000	-724.000	57.671.000	57.671.000	57.671.000
Ringkøbing-Skjern	25.322.000	25.322.000	25.322.000	-3.715.000	-3.715.000	-3.715.000	-1.661.000	-1.661.000	-1.661.000	19.946.000	19.946.000	19.946.000
Samsø	4.538.000	4.538.000	4.538.000	-1.069.000	-1.069.000	-1.069.000	0	0	0	3.469.000	3.469.000	3.469.000
Silkeborg	55.725.000	55.725.000	55.725.000	-24.140.000	-24.140.000	-24.140.000	0	0	0	31.585.000	31.585.000	31.585.000
Skanderborg	23.907.000	23.907.000	23.907.000	-5.670.000	-5.670.000	-5.670.000	0	0	0	18.237.000	18.237.000	18.237.000
Skive	28.834.000	28.834.000	28.834.000	-8.309.000	-8.309.000	-8.309.000	-670.000	-670.000	-670.000	19.855.000	19.855.000	19.855.000
Struer	7.649.000	7.649.000	7.649.000	-955.000	-955.000	-955.000	0	0	0	6.694.000	6.694.000	6.694.000
Syddjurs	14.797.000	14.797.000	14.797.000	-3.396.000	-3.396.000	-3.396.000	0	0	0	11.401.000	11.401.000	11.401.000
Viborg	46.204.000	46.204.000	46.204.000	-15.818.000	-15.818.000	-15.818.000	-2.970.000	-2.970.000	-2.970.000	27.416.000	27.416.000	27.416.000
Aarhus	458.503.000	394.103.000	394.103.000	-281.663.000	-251.063.000	-251.063.000	0	0	0	176.840.000	143.040.000	143.040.000
Regionen	474.078.000	469.678.000	469.678.000	-278.813.000	-275.613.000	-275.613.000	7.826.000	7.826.000	7.826.000	203.091.000	201.891.000	201.891.000
alt	1.418.812.000	1.350.012.000	1.350.012.000	-701.278.000	-667.478.000	-667.478.000	0	0	0	717.534.000	682.534.000	682.534.000

Bemærk: Busudgifter og busindtægter er justeret for Region Midtjylland og Aarhus Kommune på baggrund af de forventede afledte effekter af fritidsættelsen af Aarhus Letbane i Principalfasen.

Bilag 3a: Handicapkursel - forslag til budget 2016

Bestillere	Udgifter			Indtægter			Netto		
	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Favrskov	1.285.847	1.131.000	1.420.000	-285.192	-267.000	-301.000	1.000.655	864.000	1.119.000
Hedensted	1.090.906	1.130.000	1.133.000	-222.941	-223.000	-222.000	867.965	905.000	910.000
Herning	1.920.648	1.822.000	2.006.000	-367.411	-343.000	-387.000	1.553.237	1.479.000	1.619.000
Holstebro	1.214.590	1.119.000	1.301.000	-293.844	-271.000	-304.000	920.746	848.000	997.000
Horsens	2.268.922	2.174.000	2.441.000	-517.961	-505.000	-536.000	1.750.961	1.669.000	1.905.000
Ikast-Brande	849.767	862.000	843.000	-192.508	-190.000	-186.000	657.259	672.000	657.000
Lemvig	724.108	640.000	719.000	-144.759	-129.000	-138.000	579.349	511.000	581.000
Norrdjurs	871.738	732.000	774.000	-184.470	-160.000	-169.000	687.268	572.000	605.000
Odder	880.838	889.000	875.000	-177.394	-193.000	-190.000	703.444	696.000	685.000
Randers	2.463.306	2.331.000	2.641.000	-491.251	-459.000	-498.000	1.972.055	1.872.000	2.143.000
Ringkøbing-Skjern	1.906.064	1.742.000	1.809.600	-386.562	-360.000	-370.000	1.519.502	1.382.000	1.439.600
Samsø	235.927	228.000	260.000	-41.469	-41.000	-52.000	194.458	187.000	208.000
Silkeborg	2.694.512	2.662.000	2.698.000	-543.888	-542.000	-549.000	2.150.624	2.120.000	2.149.000
Skanderborg	1.012.270	948.000	964.000	-221.289	-201.000	-204.000	790.981	747.000	760.000
Skive	889.941	851.000	1.083.000	-190.374	-183.000	-220.000	699.567	668.000	863.000
Struer	536.549	538.000	530.000	-134.148	-134.000	-132.000	402.401	404.000	398.000
Syddjurs	627.714	663.000	691.000	-131.973	-142.000	-136.000	495.741	521.000	555.000
Viborg	2.366.825	2.213.000	2.566.000	-519.106	-494.000	-549.000	1.847.719	1.719.000	2.017.000
Århus	15.348.550	15.421.000	15.986.000	-3.111.837	-3.097.000	-3.152.000	12.236.713	12.324.000	12.834.000
I alt	39.189.022	38.096.000	40.739.600	-8.158.377	-7.936.000	-8.295.000	31.030.645	30.160.000	32.444.600

Bilag 3b: Handicapkørsel - budgetoverslag 2017 til 2019

Bestillere	Udgifter			Indtægter			Netto		
	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Favrskov	1.420.000	1.420.000	1.420.000	-301.000	-301.000	-301.000	1.119.000	1.119.000	1.119.000
Hedensted	1.132.000	1.132.000	1.132.000	-222.000	-222.000	-222.000	910.000	910.000	910.000
Herning	2.006.000	2.006.000	2.006.000	-387.000	-387.000	-387.000	1.619.000	1.619.000	1.619.000
Holstebro	1.301.000	1.301.000	1.301.000	-304.000	-304.000	-304.000	997.000	997.000	997.000
Horsens	2.441.000	2.441.000	2.441.000	-536.000	-536.000	-536.000	1.905.000	1.905.000	1.905.000
Ikast-Brande	843.000	843.000	843.000	-186.000	-186.000	-186.000	657.000	657.000	657.000
Lemvig	719.000	719.000	719.000	-138.000	-138.000	-138.000	581.000	581.000	581.000
Norddjurs	774.000	774.000	774.000	-169.000	-169.000	-169.000	605.000	605.000	605.000
Odder	875.000	875.000	875.000	-190.000	-190.000	-190.000	685.000	685.000	685.000
Randers	2.641.000	2.641.000	2.641.000	-498.000	-498.000	-498.000	2.143.000	2.143.000	2.143.000
Ringkøbing-Skjern	1.809.600	1.809.600	1.809.600	-370.000	-370.000	-370.000	1.439.600	1.439.600	1.439.600
Samsø	260.000	260.000	260.000	-52.000	-52.000	-52.000	208.000	208.000	208.000
Silkeborg	2.698.000	2.698.000	2.698.000	-549.000	-549.000	-549.000	2.149.000	2.149.000	2.149.000
Skanderborg	964.000	964.000	964.000	-204.000	-204.000	-204.000	760.000	760.000	760.000
Skive	1.083.000	1.083.000	1.083.000	-220.000	-220.000	-220.000	863.000	863.000	863.000
Struer	530.000	530.000	530.000	-132.000	-132.000	-132.000	398.000	398.000	398.000
Syddjurs	691.000	691.000	691.000	-136.000	-136.000	-136.000	555.000	555.000	555.000
Viborg	2.566.000	2.566.000	2.566.000	-549.000	-549.000	-549.000	2.017.000	2.017.000	2.017.000
Aarhus	15.986.000	15.986.000	15.986.000	-3.152.000	-3.152.000	-3.152.000	12.834.000	12.834.000	12.834.000
I alt	40.739.600	40.739.600	40.739.600	-8.295.000	-8.295.000	-8.295.000	32.444.600	32.444.600	32.444.600

Bilag 4a: Flexure - forslag til budget 2016

Bestillere	Kørselsudgifter (vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016
Favrskov	564.008	604.000	691.000	-291.229	-314.000	-334.000	137.133	147.000	172.500	409.912	437.000	529.500
Hedens tæd	332.484	334.000	405.000	-175.067	-157.000	-208.000	58.987	73.000	103.500	216.404	250.000	300.500
Herrning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	50.410	126.000	88.000	-31.578	-67.000	-33.000	9.009	31.000	20.700	27.841	90.000	75.700
Horsens	0	0	466.000	0	0	-124.000	0	0	64.400	0	0	406.400
Ikast-Brande	104.519	96.000	109.000	-71.042	-58.000	-64.000	28.512	27.000	32.200	61.989	65.000	77.200
Lemvig	231.472	156.000	233.000	-85.490	-58.000	-93.000	40.131	27.000	52.900	186.113	125.000	192.900
Norddjurs	1.647.096	1.805.000	1.966.000	-653.781	-718.000	-748.000	296.819	336.000	391.000	1.290.134	1.423.000	1.609.000
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	725.680	500.000	785.000	-528.071	-278.000	-587.000	164.589	129.000	135.700	362.198	351.000	333.700
Ringkøbing-Skjern	706.512	633.000	755.000	-283.634	-233.000	-291.000	103.202	109.000	133.400	526.080	509.000	597.400
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	485.891	381.000	692.000	-275.225	-197.000	-417.000	111.480	92.000	181.700	322.146	276.000	456.700
Skanderborg	0	0	1.380.000	0	0	-659.000	0	0	407.100	0	0	1.128.100
Skive	307.113	222.000	310.000	-216.393	-153.000	-204.000	80.417	71.000	94.300	171.137	140.000	200.300
Struer	79.599	60.000	75.000	-52.598	-40.000	-49.000	25.894	19.000	23.000	52.895	39.000	49.000
Syddjurs	1.229.880	1.137.000	1.520.000	-544.103	-440.000	-597.000	204.852	206.000	255.300	890.629	903.000	1.178.300
Viborg	1.102.783	844.000	979.000	-720.420	-507.000	-569.000	263.874	237.000	289.800	646.237	574.000	699.800
Aarhus	1.341.019	1.394.000	1.698.000	-755.141	-597.000	-1.034.000	269.860	279.000	351.900	855.738	1.076.000	1.015.900
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt	8.908.466	8.292.000	12.152.000	-4.683.772	-3.817.000	-6.011.000	1.794.758	1.783.000	2.709.400	6.019.452	6.258.000	8.850.400

Bilag 4b: Flexure - budgetoverslag 2017 til 2019

Bestillere	Kørselsudgifter (Vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Favrskov	691.000	691.000	691.000	-334.000	-334.000	-334.000	172.500	172.500	172.500	529.500	529.500	529.500
Hedensted	405.000	405.000	405.000	-208.000	-208.000	-208.000	103.500	103.500	103.500	300.500	300.500	300.500
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	88.000	88.000	88.000	-33.000	-33.000	-33.000	20.700	20.700	20.700	75.700	75.700	75.700
HorSENS	466.000	466.000	466.000	-124.000	-124.000	-124.000	64.400	64.400	64.400	406.400	406.400	406.400
Ikast-Brande	109.000	109.000	109.000	-64.000	-64.000	-64.000	32.200	32.200	32.200	77.200	77.200	77.200
Lemvig	233.000	233.000	233.000	-93.000	-93.000	-93.000	52.900	52.900	52.900	192.900	192.900	192.900
Norddjurs	1.966.000	1.966.000	1.966.000	-748.000	-748.000	-748.000	391.000	391.000	391.000	1.609.000	1.609.000	1.609.000
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	785.000	785.000	785.000	-587.000	-587.000	-587.000	135.700	135.700	135.700	333.700	333.700	333.700
Ringkøbing-Skjern	755.000	755.000	755.000	-291.000	-291.000	-291.000	133.400	133.400	133.400	597.400	597.400	597.400
Samsø	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Silkeborg	692.000	692.000	692.000	-417.000	-417.000	-417.000	181.700	181.700	181.700	456.700	456.700	456.700
Skanderborg	1.380.000	1.380.000	1.380.000	-659.000	-659.000	-659.000	407.100	407.100	407.100	1.128.100	1.128.100	1.128.100
Skive	310.000	310.000	310.000	-204.000	-204.000	-204.000	94.300	94.300	94.300	200.300	200.300	200.300
Struer	75.000	75.000	75.000	-49.000	-49.000	-49.000	23.000	23.000	23.000	49.000	49.000	49.000
Syddjurs	1.520.000	1.520.000	1.520.000	-597.000	-597.000	-597.000	255.300	255.300	255.300	1.178.300	1.178.300	1.178.300
Viborg	979.000	979.000	979.000	-569.000	-569.000	-569.000	289.800	289.800	289.800	699.800	699.800	699.800
Aarhus	1.698.000	1.698.000	1.698.000	-1.034.000	-1.034.000	-1.034.000	351.900	351.900	351.900	1.015.900	1.015.900	1.015.900
Regionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ialt	12.152.000	12.152.000	12.152.000	-6.011.000	-6.011.000	-6.011.000	2.709.400	2.709.400	2.709.400	8.850.400	8.850.400	8.850.400

Bilag 5a: Teletaxa - forslag til budget 2016

Bestillere	Kørselsbudgetter (vognmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016
Favrskov	1.910	0	30.000	-160	0	-5.000	682	0	4.700	2.432	0	29.700
Hedensted	200.314	179.000	254.000	-5.519	-3.000	-4.000	48.000	49.000	77.500	242.795	225.000	327.500
Herring	11.102	14.200	6.500	-1.158	-1.200	-500	1.000	3.000	1.550	10.944	16.000	7.550
Holstebro	7.495	20.700	28.000	-1.314	-5.700	-6.000	16.000	4.000	3.100	22.181	19.000	25.100
Horsens	77.760	250.300	32.700	-4.564	-8.300	-2.700	25.000	30.000	9.300	98.196	272.000	39.300
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.725	28.000	0
Lemvig	13.725	24.000	0	0	0	0	3.000	4.000	0	0	0	0
Norddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Odder	112.337	74.200	148.000	-11.260	-7.200	-9.000	10.000	16.000	27.900	111.077	83.000	166.900
Randers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	257.404	352.000	522.000	-50.423	-61.000	-100.000	52.000	80.000	129.400	258.981	371.000	551.400
Silkeborg	102.831	74.800	161.600	-12.201	-11.800	-14.000	13.000	16.000	27.900	103.630	79.000	175.500
Skanderborg	170.538	200.700	195.000	-18.822	-34.700	-34.000	41.000	46.000	31.000	192.716	212.000	192.000
Skive	109.305	94.900	268.000	-12.949	-14.900	-70.000	10.000	20.000	62.000	106.356	100.000	260.000
Struer	23.202	25.500	26.000	-2.120	-4.500	-5.000	5.000	6.000	6.200	26.082	27.000	27.200
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	480.090	393.100	410.000	-100.449	-51.100	-53.000	45.000	67.000	62.000	424.641	409.000	419.000
Århus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	180.101	148.200	162.000	-13.663	-10.200	-11.000	0	30.000	34.100	166.438	168.000	185.100
I alt	1.748.115	1.851.600	2.243.800	-234.602	-213.600	-314.200	269.682	371.000	476.650	1.783.195	2.009.000	2.406.250

Bemærk: Teletaxa eren del af busudgifter i Regnskab 2014

Bilag 5b: Teletaxa - budgetoverslag 2017 til 2019

Bestillere	Kørselsudgifter (vegnmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Favrskov	30.000	30.000	30.000	-5.000	-5.000	-5.000	4.700	4.700	4.700	29.700	29.700	29.700
Hedensted	254.000	254.000	254.000	-4.000	-4.000	-4.000	77.500	77.500	77.500	327.500	327.500	327.500
Herning	6.500	6.500	6.500	-500	-500	-500	1.550	1.550	1.550	7.550	7.550	7.550
Holstebro	28.000	28.000	28.000	-6.000	-6.000	-6.000	3.100	3.100	3.100	25.100	25.100	25.100
Horsens	32.700	32.700	32.700	-2.700	-2.700	-2.700	9.300	9.300	9.300	39.300	39.300	39.300
Ikast-Brande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lemvig	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Norrdjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Odder	148.000	148.000	148.000	-9.000	-9.000	-9.000	27.900	27.900	27.900	166.900	166.900	166.900
Randers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	522.000	522.000	522.000	-100.000	-100.000	-100.000	129.400	129.400	129.400	551.400	551.400	551.400
Silkeborg	161.600	161.600	161.600	-14.000	-14.000	-14.000	27.900	27.900	27.900	175.500	175.500	175.500
Skanderborg	195.000	195.000	195.000	-34.000	-34.000	-34.000	31.000	31.000	31.000	192.000	192.000	192.000
Skive	268.000	268.000	268.000	-70.000	-70.000	-70.000	62.000	62.000	62.000	260.000	260.000	260.000
Struer	26.000	26.000	26.000	-5.000	-5.000	-5.000	6.200	6.200	6.200	27.200	27.200	27.200
Syddjurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viborg	410.000	410.000	410.000	-53.000	-53.000	-53.000	62.000	62.000	62.000	419.000	419.000	419.000
Aarhus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regionen	162.000	162.000	162.000	-11.000	-11.000	-11.000	34.100	34.100	34.100	185.100	185.100	185.100
Ialt	2.243.800	2.243.800	2.243.800	-314.200	-314.200	-314.200	476.650	476.650	476.650	2.406.250	2.406.250	2.406.250

Bilag 6a: Kommunal kørsel - forslag til budget 2016

Bestillere	Kørselsudgifter (vogmandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Favrskov	2.222.242	5.060.000	5.166.000	0	0	0	114.726	274.000	226.855	2.336.968	5.334.000	5.392.855
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	1.008.934	939.000	980.000	0	0	0	122.718	119.000	140.600	1.131.652	1.058.000	1.120.600
Horrens	3.120.119	802.000	2.833.000	0	0	0	164.208	36.000	372.600	3.284.327	838.000	3.205.600
Ikast-Brande	0	0	1.243.000	0	0	0	0	0	229.900	0	0	1.472.900
Lemvig	230.866	211.000	152.000	0	0	0	12.158	12.000	9.500	243.024	223.000	161.500
Norddjurs	909.566	869.000	1.115.000	0	0	0	91.625	84.000	119.700	1.001.192	953.000	1.234.700
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	1.082.984	815.000	1.558.000	0	0	0	123.416	106.000	190.000	1.206.400	921.000	1.748.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	169.366	0	211.000	0	0	0	45.402	0	49.000	214.768	0	260.000
Silkeborg	2.980.557	2.919.000	2.827.000	-74.145	0	-66.000	320.504	343.000	355.300	3.226.916	3.207.000	3.116.300
Skanderborg	20.269	98.000	76.000	0	0	0	3.995	13.000	11.400	24.264	111.000	87.400
Skive	8.764.354	9.354.000	9.179.000	0	0	0	420.911	494.000	591.800	9.185.265	9.848.000	9.770.800
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.069.354	1.898.000	2.122.000	0	0	0	187.113	197.000	212.800	2.256.467	2.095.000	2.334.800
Viborg	244	0	0	0	0	0	51.776	0	0	52.020	0	0
Aarhus	3.303.083	3.151.000	3.753.000	0	0	0	387.360	371.000	469.300	3.690.443	3.522.000	4.222.300
Regionen	116.429.091	119.607.000	120.350.000	0	0	0	5.038.973	5.200.000	5.333.445	121.468.064	124.807.000	125.683.445
NT	73.619	100.000	100.000	0	0	0	0	0	0	73.619	100.000	100.000
Fynbus	194.393.770	203.956.000	0	0	0	0	634.348	747.000	665.000	195.028.118	204.703.000	665.000
Sydtrafik	113.604.794	128.005.000	0	0	0	0	537.672	451.000	402.000	114.142.466	128.456.000	402.000
I alt	450.383.212	477.784.000	151.665.000	-74.145	-55.000	-66.000	8.256.906	8.447.000	9.379.200	458.565.973	486.176.000	160.978.200

Bilag 6b: Kommunal kørsel - budgetoverslag 2017 til 2019

Bestillere	Kørselsbudgetter (vegrnandsbetaling)			Indtægter (borgerens egenbetaling)			Administration			Kommunens samlede omkostninger		
	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Favrskov	5.166.000	5.166.000	5.166.000	0	0	0	226.855	226.855	226.855	5.392.855	5.392.855	5.392.855
Hedensted	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herring	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Holstebro	980.000	980.000	980.000	0	0	0	140.600	140.600	140.600	1.120.600	1.120.600	1.120.600
Horsens	2.833.000	2.833.000	2.833.000	0	0	0	372.600	372.600	372.600	3.205.600	3.205.600	3.205.600
Ikast-Brande	1.243.000	1.243.000	1.243.000	0	0	0	229.900	229.900	229.900	1.472.900	1.472.900	1.472.900
Lemvig	152.000	152.000	152.000	0	0	0	9.500	9.500	9.500	1.61.500	1.61.500	1.61.500
Norddjurs	1.115.000	1.115.000	1.115.000	0	0	0	119.700	119.700	119.700	1.234.700	1.234.700	1.234.700
Odder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Randers	1.558.000	1.558.000	1.558.000	0	0	0	190.000	190.000	190.000	1.748.000	1.748.000	1.748.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samsø	211.000	211.000	211.000	0	0	0	49.000	49.000	49.000	260.000	260.000	260.000
Silkeborg	2.827.000	2.827.000	2.827.000	-66.000	-66.000	-66.000	355.300	355.300	355.300	3.116.300	3.116.300	3.116.300
Skanderborg	76.000	76.000	76.000	0	0	0	11.400	11.400	11.400	87.400	87.400	87.400
Skive	9.179.000	9.179.000	9.179.000	0	0	0	591.800	591.800	591.800	9.770.800	9.770.800	9.770.800
Struer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Syddjurs	2.122.000	2.122.000	2.122.000	0	0	0	212.800	212.800	212.800	2.334.800	2.334.800	2.334.800
Viborg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aarhus	3.753.000	3.753.000	3.753.000	0	0	0	469.300	469.300	469.300	4.222.300	4.222.300	4.222.300
Regionen	120.350.000	120.350.000	120.350.000	0	0	0	5.333.445	5.333.445	5.333.445	125.683.445	125.683.445	125.683.445
Sydtrafik	100.000	100.000	100.000	0	0	0	0	0	0	100.000	100.000	100.000
Fynbus	0	0	0	0	0	0	665.000	665.000	665.000	665.000	665.000	665.000
NT	0	0	0	0	0	0	402.000	402.000	402.000	402.000	402.000	402.000
I alt	151.665.000	151.665.000	151.665.000	-66.000	-66.000	-66.000	9.379.200	9.379.200	9.379.200	160.978.200	160.978.200	160.978.200

Bilag 7a: Buserstatningskørsel - forslag til budget 2016

Udgifter til buserstatningskørsel på Aarhus Nærbane

Budgetåret udgiftsfordeling	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Udgifter Grenåbanen	0	0	9.400.000
Udgifter Odderbanen	0	0	4.800.000
Indtægter Grenåbanen	0	0	-5.000.000
Indtægter Odderbanen	0	0	-3.000.000
Informations- og kommunikationskampagne	0	0	2.000.000
Laesingudgifter sektordestyret	0	0	1.440.000
Ialt - Region Midtjylland	0	0	9.640.000

Bilag 7b: Buserstatningskørsel - budgetoverlag 2017 til 2019

Udgifter til buserstatningskørsel på Aarhus Nærbane			
Budgetteret udgiftsfordeling	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Udgifter Grenåbanen	21.000.000		
Udgifter Odderbanen	10.800.000		
Indtægter Grenåbanen	-10.000.000		
Indtægter Odderbanen	-4.000.000		
Informations- og kommunikationskampagne	2.000.000		
Laesingudgift rejsekortudstyr	1.100.000		
Ialt - Region Midtjylland	20.900.000	0	0

Bilag 8a: Forberedelse Aarhus Letbane - forslag til budget 2016

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane				
Budgetteret udgiftsfordeling	Regnskab 2014	Budget 2015	Budget 2016	
Udgifter				
Aarhus Letbane I/S - Selskabsudgifter		0	14.500.000	
Operatørudgifter - forberedelse		0	12.000.000	
Operatørudgifter - indfasing letbanekørsel		0	0	
Variabile kørselsomkostninger		0	0	
Kapitalomkostninger, afdrag på lån		0	15.900.000	
Kapitalomkostninger, renter af lån		0	12.200.000	
I alt forberedelsesomkostninger		0	54.600.000	
Indtægter				
Lånefinansiering, Aarhus Kommune og Region Midtjylland		0	-48.140.000	
I alt - Region Midtjylland	1.321.855	0	6.460.000	

Bilag 8b: Forberedelse Aarhus Letbane - budgetoverslag 2017 til 2019

Forberedelsesomkostninger Aarhus Letbane			
Budgetteret udgiftsfordeling	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Udgifter			
Aarhus Letbane I/S - Selskabsudgifter	16.300.000		
Operatøruddgifter - forberedelse	9.800.000		
Operatøruddgifter - indfasing letbanekørsel	22.700.000		
Variabile kørselsomkostninger	19.000.000		
Kapitalomkostninger, afdrag på lån	17.200.000		
Kapitalomkostninger, renter af lån	14.000.000		
I alt forberedelsesomkostninger	99.000.000		
Indtægter			
Lånefinansiering, Aarhus Kommune og Region Midtjylland	-84.650.000		
I alt - Region Midtjylland	14.350.000	0	0

Bilag 9: Aarhus Letbane Drift - budgetoverslag 2017 til 2019

Drift Aarhus Letbane	BO 2017*	BO 2018	BO 2019
Trafikløb - Drift Aarhus Letbane	51.800.000	214.400.000	214.400.000
Passagerindtægter	-17.500.000	-82.100.000	-86.100.000
Driftstilskud	34.300.000	132.300.000	128.300.000
Netto driftstilskud	34.300.000	132.300.000	128.300.000

* Fuld idriftsættelse af Aarhus Letbane pr. 1. oktober 2017.

Bilag 10a: Togdrift - forslag til budget 2016

Oversigt over udgifter til togdrift

Budgetteret udgiftsfordeling	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Driftstilskud			
Udgifter	52.792.479	52.439.000	39.940.000
Indtægter	-16.993.633	-17.300.000	-11.800.000
I alt driftstilskud	35.798.846	35.139.000	28.140.000
Anlæg			
Ordinært investeringsstilskud	4.635.000	4.728.000	4.822.000
Ydelse vedrørende sporombygning Odderbanen	10.152.879	10.154.000	10.154.000
Andel af værktødsombygning Odder	0	0	2.000.000
I alt anlæg	14.787.879	14.882.000	16.976.000
I alt togdrift	50.586.725	50.021.000	45.116.000

Bilag 10b: Togdrift - budgetoverslag 2017 til 2019

Oversigt over udgifter til togdrift

Budgetteret udgiftsfordeling	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Driftstilskud			
Udgifter	22.514.000	22.514.000	22.514.000
Indtægter	-2.700.000	-2.700.000	-2.700.000
I alt driftstilskud	19.814.000	19.814.000	19.814.000
Anlæg			
Ordinært investeringsstilskud	4.822.000	4.822.000	4.822.000
Ydelse vedrørende sporombygning Odderbanen	0	0	0
Andel af værkstedets ombygning Odder	0	0	0
I alt anlæg	4.822.000	4.822.000	4.822.000
I alt togdrift	24.636.000	24.636.000	24.636.000

Bilag 11a: Trafikskelskabet - forslag til budget 2016

Bestillere	Busadministration			Handicapadministration			Netto		
	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Favrskov	608.000	613.000	663.000	297.000	349.000	391.000	905.000	962.000	1.054.000
Hedensted	543.000	485.000	301.000	359.000	342.000	307.000	902.000	827.000	608.000
Herring	2.912.000	2.995.000	2.959.000	535.000	497.000	544.000	3.447.000	3.492.000	3.503.000
Holstebro	1.925.000	1.895.000	1.933.000	396.000	441.000	452.000	2.321.000	2.336.000	2.385.000
Horsens	3.132.000	3.268.000	3.025.000	880.000	876.000	882.000	4.012.000	4.144.000	3.907.000
Ikast-Brande	707.000	727.000	744.000	259.000	252.000	253.000	966.000	979.000	997.000
Lemvig	347.000	280.000	281.000	183.000	178.000	184.000	530.000	458.000	465.000
Norddjurs	595.000	563.000	716.000	170.000	197.000	169.000	765.000	760.000	885.000
Odder	272.000	466.000	481.000	235.000	290.000	291.000	507.000	756.000	772.000
Randers	6.716.000	5.942.000	6.143.000	843.000	805.000	827.000	7.559.000	6.747.000	6.970.000
Ringkøbing-Skiern	1.404.000	1.231.000	1.252.000	462.000	439.000	445.000	1.866.000	1.670.000	1.697.000
Samsø	383.000	344.000	325.000	81.000	95.000	115.000	464.000	439.000	440.000
Silkeborg	4.152.000	4.242.000	4.001.000	796.000	860.000	874.000	4.948.000	5.102.000	4.875.000
Skanderborg	1.104.000	1.110.000	1.100.000	301.000	332.000	322.000	1.434.000	1.442.000	1.422.000
Skive	2.012.000	2.059.000	1.933.000	301.000	296.000	337.000	2.313.000	2.355.000	2.270.000
Struer	551.000	538.000	554.000	169.000	157.000	146.000	720.000	695.000	700.000
Syddjurs	838.000	838.000	864.000	205.000	199.000	161.000	1.043.000	1.037.000	1.025.000
Viborg	3.687.000	3.684.000	3.599.000	660.000	701.000	736.000	4.347.000	4.385.000	4.335.000
Aarhus	34.337.000	33.496.000	30.555.000	6.672.000	6.304.000	5.919.000	41.009.000	39.800.000	36.474.000
Regionen	42.218.000	42.951.000	40.339.000	0	0	0	42.218.000	42.951.000	40.339.000
Akk. Mindreforbrug	-13.647.791			-800.595			-14.448.386		
Overført resultat	10.100.000						10.100.000		
I alt	104.895.209	107.727.000	101.768.000	13.032.405	13.610.000	13.355.000	117.927.614	121.337.000	115.123.000

Bilag 11b: Trafikskelskabet - budgetoverslag 2017 til 2019

Bestillere	Busadministration			Handicapadministration			Netto		
	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Favrskov	663.000	663.000	663.000	391.000	391.000	391.000	1.054.000	1.054.000	1.054.000
Hedensted	301.000	301.000	301.000	307.000	307.000	307.000	608.000	608.000	608.000
Herring	2.959.000	2.959.000	2.959.000	544.000	544.000	544.000	3.503.000	3.503.000	3.503.000
Holstebro	1.933.000	1.933.000	1.933.000	452.000	452.000	452.000	2.385.000	2.385.000	2.385.000
Horsens	3.025.000	3.025.000	3.025.000	882.000	882.000	882.000	3.907.000	3.907.000	3.907.000
Ikast-Brande	744.000	744.000	744.000	253.000	253.000	253.000	997.000	997.000	997.000
Lemvig	281.000	281.000	281.000	184.000	184.000	184.000	465.000	465.000	465.000
Norddjurs	716.000	716.000	716.000	169.000	169.000	169.000	885.000	885.000	885.000
Odder	481.000	481.000	481.000	291.000	291.000	291.000	772.000	772.000	772.000
Randers	6.143.000	6.143.000	6.143.000	827.000	827.000	827.000	6.970.000	6.970.000	6.970.000
Ringkøbing-Skjern	1.252.000	1.252.000	1.252.000	445.000	445.000	445.000	1.697.000	1.697.000	1.697.000
Samsø	325.000	325.000	325.000	115.000	115.000	115.000	440.000	440.000	440.000
Silkeborg	4.001.000	4.001.000	4.001.000	874.000	874.000	874.000	4.875.000	4.875.000	4.875.000
Skanderborg	1.100.000	1.100.000	1.100.000	322.000	322.000	322.000	1.422.000	1.422.000	1.422.000
Skive	1.933.000	1.933.000	1.933.000	337.000	337.000	337.000	2.270.000	2.270.000	2.270.000
Struer	554.000	554.000	554.000	146.000	146.000	146.000	700.000	700.000	700.000
Syddjurs	864.000	864.000	864.000	161.000	161.000	161.000	1.025.000	1.025.000	1.025.000
Viborg	3.599.000	3.599.000	3.599.000	736.000	736.000	736.000	4.335.000	4.335.000	4.335.000
Aarhus	30.555.000	30.555.000	30.555.000	5.919.000	5.919.000	5.919.000	36.474.000	36.474.000	36.474.000
Regionen	40.339.000	40.339.000	40.339.000	0	0	0	40.339.000	40.339.000	40.339.000
Akk. Mindreforbrug									
Overført resultat									
I alt	101.768.000	101.768.000	101.768.000	13.355.000	13.355.000	13.355.000	115.123.000	115.123.000	115.123.000

Bilag 12a: Kontrolafgifter - forslag til budget 2016

	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Kontrolafgifter	-15.139.641	-16.600.000	-15.000.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus kommune	10.681.440	9.628.000	10.000.000
Billiekontroladministration	14.886.466	13.121.000	12.824.000
I alt	10.428.265	6.149.000	7.824.000

Der forventes overført flere kontrolafgifter til indkrævning via Aarhus Kommune end budgetteret i 2015 grundet færre brugere end ventet betaler afgiften ved første opkrævning. Der forventes desuden en besparelse på lønudgifter grundet udfasning af tidligere ansatte.

Bilag 12b: Kontrolafgifter - budgetoverslag 2017 til 2019

	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Kontrolafgifter	-15.000.000	-15.000.000	-15.000.000
Overførsel af kontrolafgifter til Aarhus Kommune	10.000.000	10.000.000	10.000.000
Billetkontroladministration	12.824.000	12.824.000	12.824.000
I alt	7.824.000	7.824.000	7.824.000

Bilag 13a: Letbanesekretariat - forslag til budget 2016

Bestiller	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Favrskov	38.000	38.000	39.000
Hedensted	0	0	0
Herning	0	0	0
Holstebro	0	0	0
Horsens	0	0	0
Ikast-Brande	0	0	0
Lejvåg	0	0	0
Norddjurs	38.000	38.000	39.000
Odder	38.000	38.000	39.000
Randers	38.000	38.000	39.000
Ringkøbing-Skjern	0	0	0
Samsø	0	0	0
Silkeborg	38.000	38.000	39.000
Skanderborg	38.000	38.000	39.000
Skiive	0	0	0
Struer	0	0	0
Syddjurs	38.000	38.000	39.000
Viborg	0	0	0
Aarhus	254.000	209.000	213.000
Regionen	338.000	380.000	387.000
Midttrafik	73.000	95.000	97.000
I alt	931.000	950.000	970.000

Bilag 13b: Letbanesekretariat - budgetoverslag 2017-2019

Bestiller	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Favrskov	N/A	N/A	N/A
Hedensted	N/A	N/A	N/A
Herning	N/A	N/A	N/A
Holstebro	N/A	N/A	N/A
Horsens	N/A	N/A	N/A
Ikast-Brande	N/A	N/A	N/A
Lemvig	N/A	N/A	N/A
Norddjurs	N/A	N/A	N/A
Odder	N/A	N/A	N/A
Randers	N/A	N/A	N/A
Ringkøbing-Skjern	N/A	N/A	N/A
Samsø	N/A	N/A	N/A
Silkeborg	N/A	N/A	N/A
Skanderborg	N/A	N/A	N/A
Sive	N/A	N/A	N/A
Struer	N/A	N/A	N/A
Syddjurs	N/A	N/A	N/A
Viborg	N/A	N/A	N/A
Aarhus	N/A	N/A	N/A
Regionen	N/A	N/A	N/A
Midttrafik	N/A	N/A	N/A
I alt	N/A	N/A	N/A

Bilag 14a: Rejsekort - forslag til budget 2016

Bestillere	25% aktier og lån			25% udstyr og kontantfinansiering			25% sekretariat			Renter		
	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Favrskov	92.836	0	0	62.699	13.000	4.000	4.357	7.000	1.800	12.903	8.000	7.000
Hedensted	82.577	0	0	102.384	19.000	6.000	7.262	11.000	3.000	16.229	10.000	9.000
Herring	798.503	0	0	580.889	145.000	46.200	38.249	59.000	16.000	120.244	73.000	67.000
Holstebro	465.247	0	0	334.195	80.000	25.400	22.756	35.000	9.500	70.156	43.000	40.000
Horsens	410.724	0	0	902.211	563.000	179.600	139.438	213.000	58.300	0	0	0
Kast-Brande	144.504	0	0	2.936	0	0	0	0	0	10.202	6.000	6.000
Lemvig	70.716	0	0	5.936	0	0	0	0	0	5.181	3.000	3.000
Norddjurs	74.573	0	0	29.740	6.000	2.000	1.937	3.000	800	8.205	5.000	5.000
Odder	22.400	0	0	29.740	217.000	2.000	1.937	3.000	800	4.503	3.000	3.000
Randers	1.544.544	0	0	1.074.108	267.000	84.600	76.981	118.000	32.200	228.457	139.000	128.000
Ringkøbing-Skjern	366.078	0	0	238.482	26.000	8.200	15.009	23.000	6.300	46.978	29.000	26.000
Samsø	101.594	0	0	5.936	0	0	0	0	0	7.471	5.000	4.000
Silkeborg	557.390	0	0	1.220.457	48.000	228.000	201.410	0	84.200	0	0	0
Skanderborg	215.876	0	0	219.504	50.000	15.700	15.009	23.000	6.300	38.573	23.000	22.000
Skive	633.903	0	0	227.828	33.000	10.400	13.072	20.000	5.500	65.820	40.000	37.000
Struer	138.592	0	0	66.362	7.000	2.100	3.873	6.000	1.600	15.354	9.000	9.000
Syddjurs	186.989	0	0	99.321	13.000	4.100	6.294	10.000	2.600	22.190	13.000	12.000
Viborg	1.127.871	0	0	588.547	121.000	38.600	35.828	55.000	15.000	139.361	84.000	78.000
Aarhus	8.041.075	0	0	5.107.072	3.162.000	412.400	313.736	480.000	131.100	1.125.157	681.000	630.000
Regionen	11.190.547	0	0	9.497.019	3.292.000	1.915.200	641.028	981.000	267.900	1.836.936	1.113.000	1.029.000
I alt	26.266.539	0	0	20.395.367	8.062.000	2.984.500	1.538.176	2.047.000	642.900	3.773.920	2.287.000	2.115.000

Bestillere	Aftdrag			Drift			Buslagser			I alt		
	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Favrskov	37.621	38.000	38.000	3.165	38.000	93.600	0	10.000	500	213.581	114.000	144.900
Hedensted	47.314	46.000	46.000	8.452	53.000	135.300	0	17.000	800	264.218	156.000	200.100
Herring	350.587	353.000	353.000	49.818	427.000	919.700	0	90.000	4.100	1.938.289	1.147.000	1.406.000
Holstebro	200.981	208.000	208.000	23.500	225.000	438.800	0	54.000	2.400	1.116.834	645.000	724.100
Horsens	0	0	0	88.482	494.000	1.256.900	0	82.000	3.700	1.540.855	1.352.000	1.498.500
Kast-Brande	29.760	30.000	30.000	366	16.000	15.800	0	0	0	187.769	52.000	51.800
Lemvig	15.112	15.000	15.000	183	8.000	7.900	0	0	0	97.128	26.000	25.900
Norddjurs	23.926	24.000	24.000	2.025	36.000	93.100	0	5.000	200	140.406	79.000	125.100
Odder	13.129	13.000	13.000	1.458	30.000	81.500	0	5.000	200	73.167	271.000	100.500
Randers	666.101	670.000	670.000	63.336	886.000	1.955.500	0	181.000	8.200	3.653.527	2.261.000	2.878.300
Ringkøbing-Skjern	136.754	139.000	139.000	13.115	246.000	389.600	0	35.000	1.600	816.415	498.000	570.700
Samsø	21.438	22.000	22.000	827	12.000	11.600	0	0	0	137.267	39.000	37.600
Silkeborg	0	0	0	83.110	631.000	1.457.100	0	119.000	5.400	2.062.367	798.000	1.774.700
Skanderborg	112.458	113.000	113.000	11.113	131.000	344.100	0	35.000	1.600	612.534	375.000	502.700
Skive	191.945	193.000	193.000	12.721	221.000	504.500	0	31.000	1.400	1.145.291	538.000	751.800
Struer	45.000	45.000	45.000	3.690	45.000	69.300	0	9.000	400	272.644	121.000	127.000
Syddjurs	64.704	65.000	65.000	5.235	76.000	195.500	0	15.000	700	384.733	192.000	279.900
Viborg	408.590	408.000	408.000	32.530	462.000	996.800	0	84.000	3.800	2.332.727	1.214.000	1.540.300
Aarhus	3.279.527	3.298.000	3.298.000	348.325	6.376.000	15.833.500	0	739.000	33.500	18.214.891	14.736.000	20.338.500
Regionen	5.353.486	5.389.000	5.389.000	1.187.241	7.850.000	17.371.700	0	1.509.000	0	29.706.257	20.134.000	25.972.800
I alt	10.998.206	11.069.000	11.069.000	1.938.692	18.263.000	42.171.700	0	3.020.000	68.500	64.910.900	44.748.000	59.051.600

Bilag 14b: Rejsekort - budgetoverslag 2017-2019

Bestillere	Rejsekort i alt		
	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Favrskov	120.000	118.000	112.000
Hedensted	177.000	176.000	169.000
Herrng	1.185.000	1.165.000	1.130.000
Holstebro	587.000	575.000	554.000
Horsens	1.108.000	1.090.000	1.060.000
Ikast-Brande	13.000	8.000	4.000
Lemvig	7.000	4.000	2.000
Norddjurs	110.000	108.000	106.000
Odder	95.000	95.000	89.000
Randers	2.469.000	2.432.000	2.365.000
Ringkøbing-Skjern	501.000	491.000	475.000
Samsø	10.000	6.000	3.000
Silkeborg	1.240.000	1.217.000	1.177.000
Skanderborg	444.000	440.000	429.000
Skive	588.000	569.000	550.000
Struer	90.000	86.000	80.000
Syddjurs	234.000	228.000	219.000
Viborg	1.244.000	1.212.000	1.165.000
Aarhus	18.465.000	18.239.000	17.967.000
Regionen	22.143.000	21.897.000	21.382.000
I alt	50.830.000	50.156.000	49.038.000

Bilag 15a: Rejsekort Letbane - forslag til budget 2016

Rejsekortudstyr på Letbanen	Regnskab 2014	Budget 2015	Forslag til Budget 2016
Udstyr + installation			3.908.160
Network fee			150.962
Levering af EI - tavler 18 - stk			63.938
Diverse installation i forbindelse med hver station (afsat)			25.575
Etablering af fundament i forbindelse med perronkasse (53 stk)			63.938
Etablering af fundamenter i jord - inklusiv ground ploug m.v. (24 stk)			166.238
Udstyr udover CR125			1.959.372
Ombygning af stationer og jording (Grenåbanen) (Platin og installation)			580.000
Ombygning af stationer og jording (Odderbanen) (Platin og installation)			145.000
Etablering af TDC linjer (fordyrelse ift. CR125 (PDD))			225.000
Ekstraordinære foranstaltninger (Vejrlig, Winterforanstaltninger)			1.000.000
Overtagelse af udstyr på Grenåbanen (2017)			0
Rejsekort på Aarhus Letbane	4.228.816		8.288.000

Bilag 15b: Rejsekort Letbane - budgetoverslag 2017 til 2019

Rejsekortudstyr på Letbanen	BO 2017	BO 2018	BO 2019
Udstyr + installation	156.326	0	0
Network fee	0	0	0
Levering af El - tavler 18 - stk	0	0	0
Diverse installation i forbindelse med hver station (afsat)	0	0	0
Etablering af fundament i forbindelse med perronkasse (53 stk)	0	0	0
Etablering af fundamenter i jord - inklusiv ground ploug m.v. (24 stk)	0	0	0
Udstyr udover CR125	0	0	0
Ombygning af stationer og jording (Grenåbanen) (Platin og installation)	0	0	0
Ombygning af stationer og jording (Odderbanen) (Platin og installation)	0	0	0
Etablering af TDC linjer (fordyrelse ift. CR125 (PDO))	0	0	0
Ekstraordinære foranstaltninger (Vejrlig, Winterforanstaltninger)	0	0	0
Overtagelse af udstyr på Grenåbanen (2017)	0	0	0
Rejsekort på Aarhus Letbane	156.326	0	0



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
20. januar 2016	0-3-3-07	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	8740 8364

Bekendtgørelse nr. 1374 om vedtægter for organisering af trafikelskaber (standardvedtægt)

I medfør af § 2, stk. 5, i lov om trafikelskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, og efter forhandling med social- og indenrigsministeren fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 31, stk. 1:

§ 1. For de trafikelskaber vest for Storebælt, der er oprettet i medfør af lovens § 1, stk. 1, 1. pkt., gælder den standardvedtægt, som er vedlagt som bilag 1.

Stk. 2. Følgende bestemmelser i bilag 1 kan ikke fraviges: §§ 2, 8-11, 13-14, 16, 19-23 og 27-33.

Stk. 3. Bestemmelsen i bilag 1, § 27, kan fraviges i særlige tilfælde, hvis transport- og bygningsministeren giver tilladelse hertil.

§ 2. For det trafikelskab på Sjælland, der er oprettet i medfør af lovens § 1, stk. 2, gælder den standardvedtægt, som er vedlagt som bilag 2.

Stk. 2. Følgende bestemmelser i bilag 2 kan ikke fraviges: §§ 2, 8-11, 13-14, 16, 19-23, 27 og 28-35.

Stk. 3. Bestemmelserne i bilag 2, § 27-29, kan fraviges i særlige tilfælde, hvis transport- og bygningsministeren giver tilladelse hertil.

§ 3. Trafikelskaberne nævnt i §§ 1-2 skal i medfør af lovens § 2, stk. 4, sende vedtægterne og ændringer heraf til godkendelse hos transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren, der har en frist på 12 uger for indsigelser. Fristen kan forlænges af transport- og bygningsministeren eller social- og indenrigsministeren med en begrundet udtalelse for forlængelsen. Har trafikelskabet ikke inden fristens udløb modtaget indsigelser eller begrundet udtalelse for forlængelse, anses vedtægterne for godkendt.

§ 4. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2016.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 1008 af 9. oktober 2006 om vedtægter for organisering af trafikelskaber (standardvedtægt) ophæves.

Stk. 3. Trafikelskabernes vedtægter, som er vedtaget på denne bekendtgørelses ikrafttrædelsestidspunkt, er gældende, indtil de afløses af vedtægter i henhold til denne bekendtgørelse. Vedtægter i henhold til denne bekendtgørelse skal være godkendt af trafikelskabernes bestyrelser den 1. marts 2016.

Trafik- og Byggestyrelsen, den 25. november 2015

Carsten Falk Hansen

/ Jan Albrecht

Bilag 1

Trafikelskaber vest for Storebælt

Præambel

Region xx [og Region xx] etablerer et trafikelskab, der dækker xx Kommunes, xx Kommunes. . . og xx Kommunes område. (Udmeldt ø-kommune skrives ud af præambelen)

Etableringen sker i henhold til lov om trafikelskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er . .

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikkselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringssystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations-/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikkselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikkselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikkselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikkselskaber om opgaver, som trafikkselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikkselskabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver deltagende kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere deltager i selskabet.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2. Er en kommunal repræsentant fra en ø-kommune, der ikke længere deltager i selskabet, udpeget til selskabets bestyrelse, udtræder denne af bestyrelsen. Den gruppe inden for repræsentantskabet, der har udpeget den kommunale repræsentant fra ø-kommunen, udpeger en ny kommunal repræsentant til selskabets bestyrelse ved repræsentantens udtræden.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parter tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på x [mindst 5 og højst 9] medlemmer, heraf 2 udpeget af og blandt regionsrådet [For trafikkselskaber, der omfatter kommuner i 2 regioner: 1 udpeget af og blandt medlemmerne i xx Regionsråd og 1 udpeget af og blandt medlemmer i yy Regionsråd], 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, *stk. 2*, og yy udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted. Funktionsperioden for kommunale repræsentanter, der repræsenterer en ø-kommune, ophører, hvis en ø-kommune ikke længere er deltagende i selskabet, jf. § 10, *stk. 1*.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Dog skal mindst et af regionsrådsmedlemmerne være til stede, når der træffes beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. § 27, *stk. 3*.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal. Dog har et regionsrådsmedlem af bestyrelsen eller, hvis et regionsråd har flere medlemmer, disse medlemmer i forening vetoret, for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansieringen af selskabet, jf. § 27, *stk. 3*.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. retningslinjer for selskabets finansiering, jf. § 27, stk. 3
2. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og 30, stk. 2,
3. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
4. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
5. rejseregler,
6. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
7. udbudsstrategier,
8. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 5,
9. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
10. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
11. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
12. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
13. udpegning af bestyrelsesmedlemmer til aktieselskaber,
14. valg af sagkyndig revision,
15. forslag til ændringer i og tillæg til denne vedtægt og
16. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen.

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af selskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel, jf. lovens § 3, stk. 2.

Stk. 2. En region kan ikke forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og busbetjening af regional betydning i den pågældende region samt de hertil svarende andele af selskabets administrationsudgifter.

Stk. 3. Bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

Regnskab og budget

§ 28. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådet [regionsrådene] om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådet [regionsrådene] senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 29. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 30. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 31, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 31. Tilsyn med selskabet varetages af Statsforvaltningen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Beslutninger om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 33. Vedtægten træder i kraft den .

Stk. 2. Ændringer i vedtægten, herunder ændringer vedrørende selskabets geografiske område, skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådet [regionsrådene]. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren.

Trafikselskabet på Sjælland

Præambel

Region Hovedstaden og Region Sjælland samt samtlige kommuner i de to regioner, bortset fra Bornholms Regionskommune, etablerer ét samlet trafikselskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm.

Etableringen sker i henhold til lov om trafikselskaber.

Selskabets navn og formål

§ 1. Selskabets navn er . .

§ 2. Selskabets formål er i overensstemmelse med lov om trafikselskaber at varetage følgende opgaver inden for selskabets område:

- 1) offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel,
- 2) fastsættelse af takster og billetteringsystemer,
- 3) koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik,
- 4) individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og
- 5) privatbaner.

§ 3. Selskabet kan efter aftale med regionen eller vejmyndigheden overtage ejerskab eller varetage opsætning og drift mv. af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, som eksempelvis terminaler, ventesale, stoppesteder, læskure, informations/stoppestedstandere, skraldespande og anlæg til optimering af vejfremkommelighed.

Stk. 2. Selskabet kan medfinansiere faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik. Selskabet kan beslutte, at det alene er de deltagende kommuner i selskabet, der bidrager til og har indflydelse på en sådan medfinansiering.

§ 4. Selskabets opgaver omfatter også samarbejde om offentlig servicetrafik, der krydser grænsen mellem to trafikselskabers område, jf. lovens § 5, stk. 4.

§ 5. Selskabet kan samarbejde med andre trafikselskaber om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som krydser grænserne mellem mere end to trafikselskabers områder, jf. lovens § 5, stk. 5. Selskabet kan endvidere samarbejde med andre trafikselskaber om opgaver, som trafikselskaberne varetager vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6, og som krydser grænsen eller grænserne mellem to eller flere trafikselskabers områder.

§ 6. Selskabet kan efter aftale med en kommune eller en region varetage opgaver vedrørende trafik, som kommunen eller regionen skal varetage efter anden lovgivning, jf. lovens § 5, stk. 6. Kommunen eller regionen skal selv betale for den pågældende trafik.

§ 7. Selskabet kan efter aftale med en kommune varetage opgaver vedrørende driften af en færgerute på kommunens vegne, jf. lovens § 5, stk. 7. Kommunen skal selv afholde alle udgifter forbundet med selskabets drift af færgeruten.

Repræsentantskabet

§ 8. Repræsentantskabet består af 1 medlem fra hver kommune. Medlemmet vælges af og blandt hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser.

Stk. 2. De deltagende kommuner vælger på samme vis en stedfortræder for det valgte medlem. Stedfortræderen deltager i repræsentantskabets møder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 9. Valg til repræsentantskabet sker for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil valg af nye medlemmer har fundet sted.

§ 10. Repræsentantskabet udpeger de kommunale repræsentanter til selskabets bestyrelse ved forholdstalsvalg efter bestemmelsen i § 24, stk. 3, i lov om kommunernes styrelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Det medlem af repræsentantskabet, der er udpeget af kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, deltager ikke i udpegningen efter stk. 1. Ved udpegningen af bestyrelsen lægges budgettet for det år, hvor bestyrelsen tiltræder, til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud. Ved efterfølgende udpegninger skal de senest foreliggende, endeligt godkendte kommunale regnskaber i de deltagende kommuner lægges til grund for afgørelsen af, hvilken kommune der yder det største tilskud.

§ 11. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens beslutning om den forholdsmæssige fordeling af de deltagende parters tilskud til selskabets finansiering.

Stk. 2. Repræsentantskabet skal godkende bestyrelsens forslag til ændringer af eller tillæg til denne vedtægt.

Stk. 3. Repræsentantskabet skal derudover træffe beslutning i sager, som bestyrelsen forelægger.

§ 12. Repræsentantskabet holder møde mindst 1 gang årligt.

§ 13. Der ydes repræsentantskabsmedlemmer diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse.

Bestyrelsen

§ 14. Selskabet ledes af en bestyrelse på x [mindst 5 og højst 9] medlemmer, heraf 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Sjælland og 1 medlem udpeget af og blandt regionsrådet for Region Hovedstaden, 1 udpeget af og blandt kommunalbestyrelsen i den kommune, der yder det største årlige tilskud til selskabets finansiering, jf. § 10, stk. 2, og y udpeget af og blandt repræsentantskabet, jf. § 10.

§ 15. For hvert bestyrelsesmedlem vælges efter § 14 en suppleant. Suppleanten indtræder i alle tilfælde af medlemmets forfald.

§ 16. Valg til bestyrelsen sker for kommunalbestyrelsens og regionsrådets funktionsperiode. Mandaterne vedvarer, indtil nyvalg har fundet sted.

§ 17. Bestyrelsen vælger selv blandt sine medlemmer en formand og næstformand.

§ 18. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden.

§ 19. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede; dog skal mindst ét af regionsrådsmedlemmerne være til stede.

§ 20. Beslutninger træffes ved stemmeflertal. Dette gælder dog ikke for beslutninger vedrørende finansiering, budget og regnskab, som kræver 2/3 flertal.

§ 21. Der ydes bestyrelsesmedlemmerne diæter og erstatning for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste m.v. efter § 16 a i lov om kommunernes styrelse. Bestyrelsen kan med tilsynsmyndighedens godkendelse beslutte, at der i stedet ydes et fast vederlag afhængigt af den arbejdsbyrde, der er forbundet med varetagelsen af det enkelte bestyrelseshverv.

§ 22. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

Stk. 2. Bestyrelsen skal sikre, at selskabet ledes i overensstemmelse med lov om trafikselskaber.

Stk. 3. Bestyrelsen ansætter og afskediger direktionen.

§ 23. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om:

1. årsbudget, flerårige budgetoverslag samt årsregnskab, jf. §§ 28-29 og § 30, stk. 2,
2. forslag til budgetrevision ved periodisk budgetopfølgning (forventet regnskab),
3. takster og billetteringssystemer for den trafik, der varetages af selskabet, herunder kontrolafgift
4. rejseregler,
5. trafikplan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik inden for selskabets område, jf. bekendtgørelse om samarbejde ved koordinering og planlægning af offentlig servicetrafik m.v.,
6. udbudsstrategier,
7. regler for individuel handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede, jf. § 5,
8. overordnede rammer for trafikinformation og markedsføring,
9. medfinansiering og ejerskab af faste anlæg, der relaterer sig til offentlig servicetrafik, samt vilkår herfor, herunder vedrørende regionernes deltagelse, jf. § 3,
10. kasse- og regnskabsregulativ samt revisionsregulativ,
11. fuldmagt til repræsentation på generalforsamlinger i aktieselskaber,
12. valg af sagkyndig revision,
13. forslag til ændring i og tillæg til denne vedtægt og
14. sager, som bestyrelsen eller direktionen anser for så væsentlige, at de bør afgøres af bestyrelsen

Direktion

§ 24. Direktionen består af en direktør.

§ 25. Direktionen har ansvaret for selskabets daglige drift og varetager den administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget og inden for de af bestyrelsen udstukne rammer.

Stk. 2. Direktionen har over for bestyrelsen ansvaret for, at bestyrelsens beslutninger gennemføres.

Stk. 3. Direktionen ansætter og afskediger selskabets personale.

§ 26. Direktionen afgiver forslag til bestyrelsens beslutning om de sager, hvori bestyrelsen træffer beslutning, jf. § 23.

Stk. 2. Direktionen forelægger efter bestyrelsens eller direktionens beslutning sager til orientering for bestyrelsen.

Finansiering

§ 27. Region Hovedstaden og Region Sjælland bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til privatbaner og busruter af regional betydning.

Stk. 2. Regionale ruter, som kun betjener én region, betales af den pågældende region. Finansieringen af regionale busruter, der krydser regionsgrænsen, aftales mellem regionerne.

§ 28. De deltagende kommuner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne til de lokale busruter og udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere.

Stk. 2. Lokale busruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område, som kun betjener én kommune, betales af den pågældende kommune.

Stk. 3. Øvrige lokale ruter inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område betales af trafikskabet på Sjællands deltagende kommuner. 80 pct. af rutens udgifter fordeles mellem de berørte kommuner ud fra kommunernes andel af bussens samlede køreplanstimer, mens de resterende 20 pct. dækkes af alle kommuner ud fra kommunernes forholdsmæssige befolkningstal i forhold til den region, som kommunerne er beliggende i.

§ 29. Trafikskabets udgifter til administration og drift dækkes delvis af de to regioner på baggrund af et grundbeløb fordelt på hver region, der er fastsat af trafikskabet, og delvis af de to regioner og de deltagende kommuner på baggrund af deres forholdsmæssige andel af det samlede antal køreplanstimer, der udføres inden for henholdsvis Region Hovedstadens og Region Sjællands område, jf. lovens § 3, stk. 3.

Regnskab og budget

§ 30. Forslag til årsbudget for det kommende regnskabsår og til flerårige budgetoverslag udarbejdes af direktionen til bestyrelsen efter indhentelse af ønsker fra kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner og regionsrådene om det kommende års trafikruter, herunder ønsker til linjeføring og frekvenser. Budgetforslag og forslag til flerårige budgetoverslag sendes til de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og regionsrådene senest 5 uger, før bestyrelsen træffer beslutning om budgettets og budgetoverslagenes vedtagelse.

Stk. 2. Bestyrelsen træffer beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse senest den 15. september forud for det pågældende regnskabsår.

Stk. 3. Årsbudget og flerårige budgetoverslag udarbejdes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 31. Selskabets regnskabsår er kalenderåret. Årsregnskabet aflægges af direktionen til bestyrelsen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 32. Selskabets regnskaber revideres af en af bestyrelsen valgt og af tilsynsmyndigheden, jf. § 33, godkendt sagkyndig revisor. Regnskabet revideres i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 2. Bestyrelsen afgiver årsregnskabet til revisionen. Efter at revisionen har afgivet bemærkninger til årsregnskabet, træffer bestyrelsen afgørelse om revisionens bemærkninger og regnskabets godkendelse.

Stk. 3. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom sendes til tilsynsmyndigheden i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

Stk. 4. Årsregnskabet med revisionens bemærkninger og bestyrelsens afgørelser herom skal af bestyrelsen forelægges for repræsentantskabet til orientering.

Tilsyn

§ 33. Tilsyn med selskabet varetages af Statsforvaltningen i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning.

§ 34. Beslutning om selskabets oprettelse af eller deltagelse i selskaber kræver tilsynsmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Beslutninger om optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelse m.v. skal ske i overensstemmelse med reglerne i den kommunale styrelseslovgivning, herunder reglerne om tilsynsmyndighedens godkendelse.

Ikrafttræden og ændring af vedtægten

§ 35. Vedtægten træder i kraft den

Stk. 2. Ændringer i vedtægten skal vedtages af bestyrelsen og godkendes af repræsentantskabet og regionsrådene for Region Hovedstaden og Region Sjælland. Selskabets vedtægter og ændringer heraf skal godkendes af transport- og bygningsministeren og social- og indenrigsministeren.

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
20. januar 2015	1-25-11-2-15	Michael Steinberg	msg@midttrafik.dk	8740 8222

Evaluering af forsøg med mobilbetaling i Horsens

Resumé

Der er i efteråret 2015 gennemført et forsøg med mobilbetaling i bybusserne i Horsens. Forsøget omfatter brugen af MobilePay POS (Point of Sale), som er en mobilbetalingsløsning udviklet til detailhandlen, og som har til formål at understøtte en hurtig og sikker elektronisk betaling.

Følgende succeskriterier har været omdrejningspunkt for forsøget:

- at kunderne er positive omkring MobilePay som betalingsmåde af billetter i busserne
- at løsningen ikke må påvirke ekspeditionstiden og rejsetiden væsentligt
- at det tekniske virker stabilt og hurtigt
- at chaufførerne har en god oplevelse af systemet

Forsøget startede 15. sept. hvor det i bybusserne i Horsens har været muligt for kunderne at betale enkeltbilletter med MobilePay. Det er kun betalingen, som sker via mobiltelefonen. Chauffører udsteder fortsat en papirbillet til kunderne. Der er gennemført en evaluering af forsøget. Data til evalueringen omfatter tal og fakta udskrevet fra back office, interviewundersøgelse af kunder og chauffører og der er samlet erfaringer og input fra involverede aktører. Kundeundersøgelsen havde 70 respondenter.

Evaluering har følgende hovedkonklusioner:

- 36% af de interviewede kunder har prøvet at bruge MobilePay til betaling af busbilletten, og er generelt glade for løsningen. Mange øvrige kunder er positive og vil måske bruge det. Enkelte vil slet ikke bruge det.
- Der er foretaget i alt 3.309 betalinger med MobilePay. Gennem forsøgsperioden har brugen været jævnt stigende, men set i forhold til det samlede salg enkeltbilletter, er andelen af kunder der betaler med MobilePay 5%. De øvrige betaler med kontanter.
- Et flertal af chaufførerne oplever de har fået flere opgaver med den mobilbetalingsløsning som testes, og at det tager længere tid pr. billetsalg. Ligeledes har de haft svært ved at gennemskue hvad der sker, når løsningen ikke umiddelbart fungerer. Chaufførerne er særligt kritiske omkring kasseafstemning.
- Arrivas driftsledelse ser generelt positivt på mobilbetaling i busserne, men de peger på, at den manglende integration mellem mobilbetalingen og det eksisterende billetteringssystem (som er en del af rejsekortudstyret) er en medvirkende årsag til de kritiske bemærkninger omkring økonomiopfølgning og kasseafstemning. Arriva ser også gerne en bedre driftssupport.
- Opgaverne omkring økonomiopfølgning hos Midttrafik og Arriva håndteres overvejende manuelt, og er mere tidskrævende end forventet. Ved en evt. udvidelse, er det nødvendigt med automatiseringer.
- Udstyret i busserne - læseenhederne til "tjek ind" med mobiltelefonen - har vist sig sårbare. Der er mistanke om, at miljøet i busserne med rystelser, ustabil elforsyning, varme og kulde har medført defekte enheder.
- Grundlæggende er der en positiv holdning til mobilbetaling, men at en evt. overgang fra forsøg til fuld drift forudsætter en række ændring og udviklingstiltag, - særlig rettet mod chaufføropgaverne, økonomiopfølgningsprocesser og en driftsorganisation, som kan sikre effektiv og stabil drift.

- En udrulning af MobilePay POS løsning i alle Midttrafiks busser, uden for Aarhus, vil koste 3,2 mio. kr. i anlæg og installation, og ca. 1,4 mio. kr. pr. år i drift og afgifter.

Indstilling om Ungekort

ÅUF / februar 2015

Børn og Unge-byrådet 2014/2015

1. Resumé:

Børn og Unge-byrådet tog ved deres introdag i oktober fat på det, de syntes, er en stigende problematik som folkeskoleelev i Aarhus Kommune; Den øgede digitalisering stiller nye krav til både elever såvel som skoler for, hvordan man bedst håndterer brugen af elektronik i undervisningen.

Børn og Unge-byrådet har i længere tid haft som en langsigtet ambition at skabe et decideret ungekort, der skal gælde til en række tilbud til unge i Aarhus Kommune. Konkret har tidligere Børn og Unge-byråd forslået et kulturkort der skulle give rabat til kulturoplevelser i Aarhus for unge.

Med ideen om et foreløbigt ungdomskort, der giver rabat på offentlige transport og skoleremedier, mener Børn og Unge-byrådet man skaber det bedste grundlag for et ungekort, der også fremadrettet kan favne en bredere vifte af tilbud til unge i Aarhus.

Børn og Unge-byrådet forslår følgende beslutningspunkter som et godt fundament for etableringen af et aarhusiansk ungekort.

2. Beslutningspunkter

1. Kortet skal dække folke- og privatskole-indskrevet unge mellem 7. og 10. klasse i Aarhus Kommune.
2. Kortet skal give en 'unge transport-rabat' til unge over 16 år og rabat på skoleremedier
3. Kortet skal kunne give rabatfordele til folkeskole elever, hvor der samtidigt kunne etableres et samarbejde mellem skoler og elever om bedre formidling af rabatordninger på transport og skoleremedier.
4. Kommunen vil skulle stå for administreringen og udbredelsen af kendskab til kortet

Børn og Unge-byrådet i Aarhus består af 31 unge i alderen 13 til 17 år og beskæftiger sig med alle spørgsmål, der vedrører børn og unge i kommunen. Ungebyrådet er organiseret i et partnerskab mellem Århus Ungdommens Fællesråd (ÅUF) og Magistratsafdelingen Børn og Unge.



Aarhus Kommunes Børn & Unge-byråd

C/O ÅUF

Sankt Nicolaus Gade 2

DK-8000 Aarhus C

tlf. +45 8613 8911

Web: www.ungebyraad.dk

3. Baggrund

Ad 1)

Børn og Unge-byrådet forslår, at kortet skal dække alle 7-10.klasses folkeskole elever, da det primært er i udskolingen, at omkostningerne ift. transport begynder at stige, når eleverne bliver over 16. Det er samtidig også i den del af uddannelsen, at udnyttelsen af elektronik i undervisningen er størst.

Ad 2)

Børn og Unge-byrådet er bevidste om, at unge over 16, men uden for en ungdomsuddannelse, i dag bliver ramt af at skulle betale en voksen-billet til den offentlige transport, da de ikke kan benytte det billigste nationale ungdomskort. Det virker skævvridende i forhold til de ældre elever, som måske starter senere og derfor når at blive 16 år, inden de skifter til en ungdomsuddannelse.

Børn og Unge-byrådet mener muligheden for billigere transportmuligheder helst skulle komme de unge til gode, som ikke kan dækkes af en børnebillet, men samtidig ikke har mulighed for at modtage ungdomskort, da de ikke er indskrevet på en ungdomsuddannelse.

Børn og Unge-byrådet forslår derfor børne-billet prisen i den offentlige transport både også inkluderer de unge, som når at blive 16 år, inden de går ud af folkeskolen og endnu ikke har muligheden for at benytte det nationale ungdomskort, fordi de ikke er tilknyttet en ungdomsuddannelse.

Ad 3)

Børn og Unge-byrådet synes, i lyset af kommunens fremtidige 'Bring-Your-Own-Device'-politik, at elever og skoler må kunne skabe et bedre samarbejde, så eleverne kan få de bedste og billigste muligheder for gode og acceptable skoleremedier til undervisningen. Børn og Unge-byrådet har derfor overvejet om det kunne være muligt, at skolerne stod for erhvervelsen af computere til lavere købspriser end i butikkerne.

Kommunen finder elevernes elektronik overstiger det niveau som skolerne selv kan levere. Børn og Unge-byrådet mener strategien om inkluderingen af egen computer til undervisningen, i flere tilfælde, vil efterlade nogle elever med mindre/dårligere muligheder for egnet udstyr, i forhold til elever med ressourcestærke forældre.

Ad 4)

Børn og Unge-byrådet anerkender, at administrationen af et ungekort kan synes besværlig. Det foreslås i forlængelse heraf, at kommunen står for den overordnede administration, med uddelegering af ansvar til skolerne.

Børn og unge-byrådet har diskuteret muligheden for en udstedelse af ungekortet i forbindelse med skolefotograferingen, som man ser det på gymnasier, med en mindre egenbetaling til følge. Dog er denne metode ikke den eneste mulige løsning, og Børn og Unge-byrådet er åbne for andre muligheder. Via information om strukturen og rabatfordele jf. ad 1 og ad 2, vil skolerne kunne agere som en sparringspartner ind i at få målgruppen informeret om ungekortet.

En positiv sideeffekt af et tæt samarbejde mellem Aarhus kommune og skolerne ved gennemførelse af et ungekort, er at skolerne anses fra Børn og Unge-byrådets side, som den bedste kanal til at udbrede kendskabet til et ungekort.

4. Den forventede effekt:

Børn og Unge-byrådet forventer effekten af ungekortet vil være bedre muligheder for folkeskole elever at indgå i fremtidig digital undervisning. Det forbedrede samarbejde vil være med til at hjælpe og øge elevernes mobilitet, hvis økonomiske ressourcer ikke slår til, i en hastigt dyrere fremtid som folkeskoleelev i Aarhus Kommune.

5. ressourcer:

Forslaget hviler ikke i sig selv. Børn og Unge-byrådet forslår fremadrettet:

- Der findes penge i budgetforhandlingerne til, at udvide børnebilletprisen til alle unge under 18 år.

Høringsbehandling erstatningskørsel Aarhus Nærbane K16 (fra 29/8 2016)**Rute 80 Aarhus-Malling**

Antal kunder	Høringssvar:	Midttrafik
1 kunde	Ønsker 2 stop mere v. Højbjerg Torv.	Rute 100 og 103 standser her.
1 kunde	Ønske om barnevognsvenlige busser	Der arbejdes på at indsætte bybustyper med lav indstigning

Rute 81 Odder-Malling-Beder-Mårslet-Tranbjerg-Viby

Antal kunder	Høringssvar:	Midttrafik
3 kunder	Bekymret over om kapaciteten på linje 19 Mårslet-Aarhus er tilstrækkelig	Tilstrækkelig kapacitet vil blive indsat
1 kunde	Ønsker 2 stop mere v. Højbjerg Torv. R	Rute 100 og 103 standser her.
3 kunder	Dårligere betjening af Nørrevænget	Det er Midttrafiks vurdering er betjeningen af Nørrevænget med linje 4A og 81 og teletaxa rimelige alternativer.
1 kunde	Utilfreds med 4A Skovgårdsvænget – Viby og mener ikke, at man komme til Solbjerg	Linje 4A/81 og linje 20 kan benyttes.
2 kunder	Utilfreds med ankomst 7.47 til Skanderborgvej/G. Clausens Vej – skal møde 8.15	Toget ankommer nu kl. 7.50 og 8.20, så bustiderne fastholdes.
4 kunder	Ønsker rute 81 videreført Mårslet-Aarhus / utilfredse med rejsetiden på linje 19	Linje 19 kan benyttes – samt rute 81 med skifte til 4A i Tranbjerg.
1 kunde	Linje 81 Tranbjerg-Odder skal ankomme 7.40	Ankommer kl. 7.49, hvor der er videreførelse til Gymnasiet med rute 302. Turen lægges 3 minutter tidligere, for at forbedre korrespondancen til rute 302.
1 kunde	Roser at der bliver forbindelse til Gymnasiet i Odder	☺
3 kunder	Ønsker busdækning af Assedrup. 2 kunder nævner teletaxa som ønsket alternativ	Der henvises til rute 100/103 ved hovedvejen (afstand ca. 1200 meter) eller teletaxa som indsættes over hele togstrækningen j.f. høringsmaterialet.
2 kunder	Ønsker hurtigrute Odder-Aarhus	Rejsetiden på rute 100/103 er stort set som på de nedlagte togafgange.
1 kunde	Det vil være hurtigere at benytte 80/100/103 til Skåde og skifte til linje 6A til Viby	Ja, det er det nogle gange.
2 kunder	Mener ikke at man kan komme til Øllegårdsvej fra Rudehavvej/Malling til mødetid kl. 8.00	Benyt linje 81. Ved Chr. X Vej skiftes til linje 82 ankomst Øllegårdsvej kl. 7.52 (linje 82 kører i myldretiden ma-fre – uden for myldretiden kan busskifte til andre linjer være relevante – eller teletaxa)
2 kunder	Foreslår at køre via Vilhelmsborg for at gøre rute 81 hurtigere	Det tillader vejforholdene ikke

Rute 82 Chr Xs Vej-C. Clausens Vej-Øllegårdsvej

	Høringssvar:	Midttrafik
1 kunde	Jeg kan ikke længere rejse mellem Øllegårdsvej og G. Clausens Vej	Linje 1A kører hvert 10. minut og rute 109/200 kører mindst hvert 15. minut langs Skanderborgvej hele dagen.
1 kunde	Ønsker at rute 81 og 82 blev lagt sammen	Rute 81 kører så direkte som muligt til Viby. Det er ikke muligt at koble de to linjer uden at rejsende til/fra Viby får meget længere rejsetid. Der er derfor også indsat en direkte tur til G. Clausens Vej fra Odder om morgenen. Endvidere er der gode skifteforbindelser i myldretiden mellem linje 81 og 82 på Chr. Xs Vej ved G. Clausens Vej.
1 kunde	Ønsker busstop i Kongsvang med rute 82 for at komme videre til Hornslet.	Mellem Kongsvang og Aarhus er der over 20 afgang i timen = Linje 1A, 4A, 14, 109, 200, 202. Fra Aarhus til Hornslet kører rute 100 mindst 4 gange i timen.
2 kunder	Ønsker senere ankomster og senere afgang til/fra G. Clausens Vej/Øllegårdsvej	Kun ganske få kunder rejser uden for myldretiden. Alternativerne vil være busskifte/teletaxa.

Rute 83 Aarhus-Ryomgård-Kolind-Grenaa

Antal kunder	Høringssvar:	Midttrafik
2 kunder	Ked af at rute 83 fra Grenaa ikke kører via Løgten-Skødstrup	Det er meningen at kunder mellem Grenaa og Løgten enten skal skifte til rute 84 i Ryomgård, som kører til Løgten-Skødstrup – eller skifte til rute 100 ved Skovlundvej på Grenaavej, som kører til Skødstrup-Løgten.
1 kunde	Finder det vanskeligt for skolebørn at komme til Kolind	Der indsættes en afgang om morgenen Trustrup-Kolind-Ryomgård (kører skoledage med skoleelever, som har buskort. Der er tale om en minibus med 19 pladser uden billetteringsudstyr). I modsatte retning 3 afgang om eftermiddagen, som kan benyttes af alle. (rute 120). Skolerne oplyser at 9 elever rejser til Kolind og 5 til Ryomgård.
1 kunde	Har vanskeligt ved at overskue en længere busstur med busskifte Løgten-Grenaa	Kunden telefonisk orienteret om teletaxa samt om handicapkørsel, som var relevant i denne sammenhæng.
1 kunde	Ønsker at rute 83 kører via N.P. Josiassensvej i Grenaa (uddannelsesinstitutioner)	Det undersøges, om vi kan gøre det om morgenen på turen med ankomst Grenaa kl. 8.24. Ja, gennemføres
2 kunder	Er glad for at rute 83 passer til uddannelses i Grenaa/ Godt arbejde Kolind-Aarhus	☺
1 kunde	Ros for lynbusser til/fra Grenaa – beklager, at der ikke er cykelmedtagning	Cykelmedtagning er ikke mulig, primært fordi det vil forsinke erstatningsbusserne og fordi pladsen i bussen ikke kan imødekomme behovet.
1 kunde	Ønsker at medtage cykel i teletaxa	Ikke muligt

1 kunde	Spørger om muligheden for at medtage cykel Trustrup-Vester Strandalle.	Cykelmedtagning er ikke mulig, primært fordi det vil forsinke erstatningsbusserne og fordi pladsen i bussen ikke kan imødekomme behovet.
1 kunde	I Trustrup rejser der i skoledagene ca. 12-15 skolebørn til Kolind skole eller Ryomgård Realskole. På Ryomgård Realskole, skal børnene møde kl. 8.15, og har fri kl. 14.25 man-tors, kl. 13.35 fredag. Med den nye plan er vi dagligt afhængige af, at skulle bestille Teletaxa morgen og eftermiddag, for at vores børn kan komme i skole og hjem. Med teletaxa, hvor man skal acceptere at blive hentet op til 15 min tidligere og senere i forhold til afgang og ankomst tid, betyder det at vores børn hverken kan være sikre på at møde til tiden om morgenen, eller nå teletaxaen hjem.	Der indsættes en afgang om morgenen Trustrup-Kolind-Ryomgård (kører skoledage med skoleelever, som har buskort. Der er tale om en minibus med 19 pladser uden billetteringsudstyr). I modsatte retning 3 afgang om eftermiddagen, som kan benyttes af alle. (rute 120). Skolerne oplyser at 9 elever rejser til Kolind og 5 til Ryomgård.
1 kunde	Forslag om ændret ruteføring i forbindelse med vejarbejde mellem Kolind og Ryomgård	Vurderes
1 kunde	Beklager at der ikke er toilet i busserne	Det bliver der heller ikke i kommende letbanetog
1 kunde	Jeg har en datter som hver dag tager toget fra Trustrup kl. 7.39 med ankomst i Ryomgård kl. 7.56 for at gå i skole. Om eftermiddagen tager hun toget hjem fra Ryom kl. 14.56 med ankomst kl. 15.13 i Trustrup. 10-15 børn gør dagligt det samme. Togbussen er ikke bestemt for at gøre stop i Trustrup. Kan der arrangeres en teletaxi dagligt så disse børn kan komme i skole og hjem igen?	Der indsættes en afgang om morgenen Trustrup-Kolind-Ryomgård (kører skoledage med skoleelever, som har buskort. Der er tale om en minibus med 19 pladser uden billetteringsudstyr). I modsatte retning 3 afgang om eftermiddagen, som kan benyttes af alle. (rute 120). Skolerne oplyser at 9 elever rejser til Kolind og 5 til Ryomgård..
1 kunde	Beklager at rute 83 ikke kører via Banegården i Aarhus	Der er ikke plads til at ekspedere flere busser i Park Allé/ved Banegårdspladsen i Aarhus
2 kunder	Ønsker at rute 83 kører via Trustrup til/fra Aarhus	For kunder i rute 83 vil der være tale om stor omvejskørsel, hvis Trustrup skulle betjenes. Rute 122 eller teletaxa som kører fra kl. 6.00-24.00 kan benyttes.

Rute 84 Aarhus-(Lystrup-Hjortshøj)-Skødstrup-Løgten-Hornslet-Mørke-Ryomgård

Antal kunder	Høringsvar:	Midttrafik
7 kunder	Ønsker tidligere afgang fra Lystrup for bl.a. at kunne nå lyntog i Aarhus mod København	Linje (1A)/18 kan benyttes – første afgang ma-fr er kl. 5.27 fra Lystruplund med ankomst Park Allé kl. 5.51, hvilket er tidligere end de nedlagte togafgange – endvidere kan linje 18 også benyttes i weekenden.
5 kunder	Kunder i Hjortshøj ønsker flere afgang til/fra Aarhus - linje 12 er for "langsom"	Linje 84 og linje 12 skønnes at kunne dække behovet. Længere rejsetid end toget må påregnes.
1 kunde	Ønsker at rute 84 kører mere direkte Hornslet -Aarhus (ikke via Hjortshøj-Lystrup)	Rute 84 og rute 100 kører Hornslet-Aarhus. Rute 100 er hurtigere end rute 84 og kører

		hvert 15. minut i dagtimer ma-fr. I weekenden kører rute 84 ikke via Hjortshøj og Lystrup, men supplerer rute 100.
1 kunde	Angiver at hun vil have svært ved at rejse med buskifte mellem Hovmarken station og Rosenhøj station pga. handicap.	Kunden orienteret pr. mail om linje 18/84 samt 4A/6A, teletaxa og om handicapkørsel.
1 kunde	Spørger til DSB-frikorts gyldighed	DSB-frikort til Nærbanen vil være gyldige i tog og erstatningsbusserne 81, 83 og 84 frem til den 26. august 2016. Efter denne dato er det ikke længere DSB, som står for driften på Nærbanen og DSB-frikort er ikke længere gyldige.
1 kunde	Ønsker bus til Vester Strandalle	Linje 6A som kører meget hyppigt, kan benyttes til Vejlbj Centervej, hvor der er forbindelse til f.eks. rute 83, 84, 85, 100, 120-123 m.fl. og linje 17 og 20 kan benyttes direkte til/fra Aarhus.
2 kunder	Efterlyser gule busser med lav indstigning aht. medtagning af barnevogne o.lign. Endvidere er der bekymring for, om der vil være plads til nok barnevogne	Det er ikke endeligt afklaret hvilke bustyper der kommer til at køre. Indsættelse af busser som erstatning for tog er den mulighed vi har.
1 kunde	Er glad for, at rute 84 skaber forbindelse med Hjortshøj og Mørke	☺
1 kunde	Ønsker samme standsningsmønster/flere stop som linje 18	Rute 84 skal erstatte tog på Nærbanen og standser kun ved – eller i nærheden af stationerne, så rejsetiden bliver så kort som mulig.
1 kunde	Efterlyser senere afgang fra Aarhus til Mørke søndag aften	Rute 100+319 kan benyttes
2 kunder	Bekymret over om kapaciteten/antallet af afgange på linje 12 Hjortshøj-Aarhus er tilstrækkelig	Tilstrækkelig kapacitet vil blive indsat på linje 12 rute og 84 som kører i myldretiden. Uden for myldretiden skønner Midttrafik, at frekvensen er passende i forhold til Hjortshøjs størrelse.
1 kunde	Efterlyser tidligere afgange på linje 12 i weekenden til Aarhus	Der indsættes en tidligere tur på linje 12 lørdage fra Hjortshøj, som er i Aarhus inden kl. 7.00. Nuværende frekvens fastholdes
1 kunde	Ønsker at nuværende afgangstider på linje 12 Hjortshøj-Aarhus fastholdes	Det gør de.
Fællesrådet Hjortshøj	Tilkendegiver tilfredshed med rute 84 og linje 12, hvis der indsættes tilstrækkelig kapacitet	Tilstrækkelig kapacitet vil blive indsat på linje 12 rute og 84 som kører i myldretiden
1 kunde	Ønsker aftenkørsel på rute 84	Rute 84 kører ikke om aftenen, da der er tale om meget svage rejsebehov. Der er derfor indsat teletaxa som supplement til de ordinære ruter, for at imødekomme disse svage rejsebehov.
1 kunde	Ønsker tidligere afgange fra Hjortshøj for bl.a. at kunne nå lyntog i Aarhus mod København	Linje 12 kan benyttes – første afgang ma-fr er tidligere i Aarhus end de nedlagte togafgange
1 kunde	Beklager, at der ikke er cykelmedtagning	Cykelmedtagning er ikke mulig, primært fordi det vil forsinke erstatningsbusserne og fordi pladsen i bussen ikke kan imødekomme

		behovet.
1 kunde	Beklager at ombygningsperioden er så lang	Ja, den er rigtig lang, men i efteråret 2017 kan mange kunder og forhåbentligt nye kunder se frem til en stærkt forbedret togkøreplan med flere tog og med nye stationer i Aarhus-området på Aarhus Letbane.
1 kunde	Beklager at der ikke er busbetjening af Hovmarken (kunden bor i Majsmarken, men skriver ikke, hvor hun rejser hen)	Det er ikke planlagt busbetjening af Hovmarken Station. Majsmarken er dækket af linje 1A samt med gangafstand til bussen på ca. 400 meter og linje 18/84 på Sønderskovvej. Gangafstand ca. 1.000 meter. Endvidere er Majsmarken/Hovmarken dækket af Teletaxa 6.00-24.00.
1 kunde	I Mørke beklager, at man ikke kan rejse til Aarhus senere end kl 18-19.	Sidste afgang fra Mørke med rute 319 Ma-fre er kl. 19.24. Lørdage kl. 19.58 og søndage kl. 21.40 (alle med skifte til rute 100). Der tilbydes endvidere teletaxa 6.00-24.00.
1 kunde	Ønsker rute 84 til Rønde	Rønde er ikke en del af Aarhus Nærbane

Rute 85 Aarhus-Løgten

Ingen høringsvar

Ryomgård Distriktsråd

<p>Generelt positive.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ros til rute 83 og 84

Kollektiv Trafik Råd i Norddjurs Kommune

<p>Generelt positive.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anfører at det er vigtigt at fastholde kunderne i den kollektive trafik frem til Letbanens åbning – foreslår f.eks. rabatordninger og "ekstra" muligheder for de rejsende. • Ønske om halvtimedrift fra Grenaa i myldretiden for at imødekomme løsning af kapacitetsproblem. 	<p>Midttrafiks bestyrelse har godkendt oplægget til erstatningskørselen.</p> <p>Det vil være vanskeligt at give rabatter til kunder i erstatningsbusserne, da erstatningsbusserne kun er en del af en samlet løsning, hvor det også forudsættes, at de ordinære buslinjer anvendes og hvor der sidder kunder, som ikke tidligere benyttede tog.</p> <p>Midttrafik vurderer, at en særlig lynbus Grenaa-Aarhus med ankomst i Aarhus ved 7.45-tiden er et bedre alternativ end halvtimedrift, da vi risikerer, at kunderne som i dag skal møde i Aarhus ca. kl. 8 vil med den samme bus (dette vil i givet fald udløse dubleringsbehov). Alt i alt vil kunder i Grenaa, som skal være i Aarhus ved 8-tiden få et bedre tilbud end i dag, da toget kører</p>
---	---

	timedrift med standsning på alle stationer.
--	---

Norddjurs Kommune

Generelt positive.

- Anfører at det er vigtigt at fastholde kunderne i den kollektive trafik frem til Letbanens åbning – foreslår f.eks. rabatordninger og ”ekstra” muligheder for de rejsende.
- Ønske om halvtimedrift fra Grenaa i myldretiden for at imødekomme løsning af kapacitetsproblem.
- Opfordrer til bred og grundig kommunikationsindsats, f.eks. med opsøgende møder med institutioner og virksomheder.
- Ønsker nærmere redegørelse for hvordan Teletaxa vil fungere som tilbringe til/fra rute 83/84.

Midttrafiks bestyrelse har godkendt oplægget til erstatningskørselen.

Det vil være vanskeligt at give rabatter til kunder i erstatningsbusserne, da erstatningsbusserne kun er en del af en samlet løsning, hvor det også forudsættes, at de ordinære buslinjer anvendes og hvor der sidder kunder, som ikke tidligere benyttede tog.

Midttrafik vurderer, at en særlig lynbus Grenaa-Aarhus med ankomst i Aarhus ved 7.45-tiden er et bedre alternativ end halvtimedrift, da vi risikerer, at kunderne som i dag skal møde i Aarhus ca. kl. 8 vil med den samme bus (dette vil i givet fald udløse dubleringsbehov). Alt i alt vil kunder i Grenaa, som skal være i Aarhus ved 8-tiden få et bedre tilbud end i dag, da toget kører timedrift med standsning på alle stationer.

Plan for Kommunikationsindsatsen er besluttet af Midttrafiks bestyrelse.

Erstatningskørselstilbuddet i Trustrup ændres til også at omfatte: Der indsættes en afgang om morgenen Trustrup-Kolind-Ryomgård (kører skoledage med skoleelever, som har buskort. Der er tale om en minibus med 19 pladser uden billetteringsudstyr). I modsatte retning 3 afgang om eftermiddagen, som kan benyttes af alle. (rute 120). Skolerne oplyser at 9 elever rejser til Kolind og 5 til Ryomgård.

Teletaxa kan benyttes efter følgende retningslinjer: Vi indsætter teletaxa som supplement til busalternativer på følgende tidspunkter:

Fra 15. januar 2016 Du kan bestille en teletaxa i tidsrummet kl. 22.00-24.00

Fra 5. marts 2016 Du kan bestille en teletaxa på hverdage i tidsrummet kl. 22.00-24.00 og lørdag, søndag og helligdage fra kl. 6.00-24.00

	<p>Fra 29. august 2016 Du kan bestille en teletaxa alle dage fra kl. 6.00-24.00</p> <p>Du kan bestille en teletaxa fra adresse til adresse indenfor 1 km fra togstrækningen Grenaa-Aarhus. Skal du rejse til/fra Aarhus, kan du kun rejse til/fra Park Allé ved springvandet Agnete og Havmanden.</p> <p>(Dækningsområde: Klik på rutekort på hjemmesiden).</p> <p>Afhentning og ankomst: I forhold til ønsket afgang skal du acceptere at blive flyttet 0-15 min i forhold til ønsket afhentningstidspunkt eller 0-15 min før i forhold til ønsket ankomsttidspunkt. Når du bestiller, skal du fortælle, om du skal nå noget bestemt = ønsket ankomsttidspunkt (f.eks. hvis du skal nå en bestemt bus). Eller om det er afhentningstidspunktet, som er vigtigt = ønsket afhentningstidspunkt (f.eks. hvis du ankommer med en bus).</p> <p>Du bliver hentet mellem 5 minutter før og 20 minutter efter det aftalte tidspunkt.</p> <p>Priser/rejsehjemmel: Alm. bustakst. Kun kontantbilletter og periodekort kan anvendes. Klippekort og Rejsekort kan ikke anvendes.</p>
--	---

Syddjurs Kommune

<p>Generelt positive.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anfører at det er vigtigt at fastholde kunderne i den kollektive trafik frem til Letbanens åbning – foreslår f.eks. rabatordninger og "ekstra" muligheder for de rejsende. • Opfordrer til bred og grundig kommunikationsindsats 	<p>Midttrafiks bestyrelse har godkendt oplægget til erstatningskørselen.</p> <p>Det vil være vanskeligt at give rabatter til kunder i erstatningsbusserne, da erstatningsbusserne kun er en del af en samlet løsning, hvor det også forudsættes, at de ordinære buslinjer anvendes og hvor der sidder kunder, som ikke tidligere benyttede tog.</p> <p>Plan for Kommunikationsindsatsen er besluttet af Midttrafiks bestyrelse.</p>
---	---



Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
7. januar 2016	1-23-4-4-13	Thomas D. Mikkelsen	tdm@midttrafik.dk	87 40 83 64

**Bilag – Dom fra Retten i Aarhus
i sagen G4S mod Midttrafik**

DOM

Afsagt den 22. december 2015 i sag nr. **BS 4-1248/2014:**

G4S Security Services A/S
Roskildevej 157
2620 Albertslund
mod
Midttrafik I/S
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Sagens baggrund og parternes påstande

Denne sag, der er anlagt den 20. juni 2014, drejer sig om, hvorvidt Midttrafik I/S i forbindelse med udbud af billetkontrollen i bybusserne i Aarhus samt den efterfølgende tildelingsbeslutning har pådraget sig et erstatningsansvar over for G4S Security Services A/S, som bød på opgaven.

Sagsøgeren, G4S Security Services A/S, har nedlagt følgende påstande:

PÅSTAND 1.1 Sagsøgte Midttrafik I/S tilpligtes at anerkende, at sagsøgte har handlet ansvarspådragende ved den 1. marts 2014 at indgå en kontrakt med Securitas A/S om varetagelse af billetkontrol m.v. i bybusserne i Aarhus.

PÅSTAND 1.2 Retten tilpligtes at pålægge sagsøgte at bringe den mellem sagsøgte og Securitas A/S indgåede kontrakt til ophør.

Sagsøgte, Midttrafik I/S, har påstået frifindelse i relation til begge de af sagsøgeren nedlagte påstande.

Sagen er i medfør af retsplejelovens § 12, stk. 3, behandlet under medvirken af tre dommere.

Oplysningerne i sagen

Ved udbudsbekendtgørelse offentliggjort i Supplement til EU-tidende den 5. juli 2013 udbød Midttrafik I/S (herefter Midttrafik) kontrakt vedrørende udførelse af billetkontrol m.v. i bybusserne i Aarhus. Udbuddet blev gennemført som et forhandlingstilbud med forudgående offentliggørelse i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivets art. 40, stk. 2, jf. art 1, nr. 9, og art 42, stk. 1, litra c.

Af udbudsbekendtgørelsen fremgik bl.a.:

"....

Del II: Kontraktens genstand

....

II.1.5) Kort beskrivelse af kontrakten eller indkøbet/indkøbene:

Formålet med billetkontrolopgaven er at udføre kontrol af kundernes rejsehjemmel (billetter og kort) i bybusserne i Aarhus, herunder at dokumentere det nødvendige, for at Ordregiver kan udstede en kontrolafgift ved forkert eller manglende rejsehjemmel.

Billetkontrollørernes opgave er også at skabe sikkerhed og tryghed i busserne samt at give kunderne service f.eks. i forhold til at forstå reglerne for billettering.

Den udbudte opgave omfatter billetkontrol af 36.000 busser årligt fordelt efter kundeintensiteten, således at fordelingen af kontroller udføres således at 75% af billetkontrollerne skal foretages på hverdage mellem kl. 7.00-10.00 og kl. 14.30-17.00.

Opgaven har hidtil været normeret til 22 medarbejdere i Midttrafik.

....

Del IV: Procedure

....

IV.2.1) Tildelingskriterier

Det økonomisk mest fordelagtige bud vurderet på grundlag af de kriterier, som er anført i specifikationerne eller i opfordringen til at afgive bud eller til at forhandle.

...."

Efter indgivelse af anmodning om deltagelse blev G4S Security Services A/S (herefter G4S) opfordret til at deltage i forhandlingstilbuddet ved Midttrafikskrivelse af 3. september 2013, hvoraf blandt andet fremgik, at Midttrafik havde modtaget 5 anmodninger om prækvalifikation, hvoraf følgende virksomheder var prækvalificeret: G4S, ISS og Securitas. Skrivelsen af 3. september 2013 var vedlagt Midttrafik's udbudsmateriale, som indeholdt følgende relevante bestemmelser for udbudsprocedurens afvikling:

"...

2. Udbudsproceduren

2.1 Udbudsform

Udbuddet gennemføres efter reglerne om udbud med forhandling i henhold til Forsyningsvirksomhedsdirektivet, EU-direktiv 2004/17/EF og bekendtgørelse nr. 937 af 16. september 2004 fra Økonomi- og Erhvervsministeriet om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter.

I forhandlingsfasen fremsendes udbudsmaterialet til samtlige prækvalificerede tilbudsgivere, og alle deltager i første forhandling. Efter første forhandling fremsendes det eventuelt tilrettede udbudsmateriale, hvorefter det forventes, at alle tilbudsgivere afgiver et endeligt tilbud, som danner grundlag for tildelingen af kontrakten. Tildelingen vil ske på baggrund af de angivne underkriterier i afsnit 2.2 Tildelingskriterium.

Når afgørelse foreligger, vil alle tilbudsgivere blive skriftligt underrettet om

tildelingsbeslutningen, jf. Lov nr. 492 af 12. maj 2010. Der vil endvidere ske offentliggørelse i "Den Europæiske Unions Tidende" i henhold til de gældende regler for offentliggørelse af indgåede kontrakter.

2.2. Tildelingskriterium

Kontrakten vil blive tildelt den tilbudsgiver, der afgiver det for ordregiver økonomisk mest fordelagtige tilbud, idet følgende underkriterier, med angivelse af vægtning, lægges til grund for tilbudsvurderingen:

Underkriterier	Vægtning i procent
Bemærk: Beskrivelsen af Kvalitet og Samarbejde og fleksibilitet må maksimalt fylde 20 A4 sider.	
Pris	55 %
Prisen angives pr. bus/kontrol inkl. moms.	fordelt med
Ordregiver beregner evalueringsprisen ud fra 36.000 kontroller pr. år.	100 %
Kvalitet	40 %
Ved kontrol af busser skal tilbudsgivers kontrollører sikre, at alle kunder får kontrolleret billetten/kortet, inden de stiger ud af bussen. Da der er både 2- og 3-dørs busser i Aarhus, skal proceduren indrettes herefter. Ved bedømmelsen af underkriteriet kvalitet lægges vægt på hvilken medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden samt den af tilbudsgiver beskrevne proces for billetkontrol i forhold til:	fordelt med 100 %
Effektiv kontrol	
Tryghed	
Sikkerhed	
God Service	
Undgå konflikter	
Håndtere evt. konflikter på en god måde	
Give kunderne en god oplevelse i bussen	
Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne	
Godt arbejdsmiljø	
Samarbejde og fleksibilitet	5 %
Ved bedømmelsen af underkriteriet Samarbejde og fleksibilitet lægges vægt på tilbudsgivers beskrivelse af:	fordelt med 100 %
Hvordan tilrettelægges det gode samarbejde med Midttrafik	
Evnen til omstilling af procedurer i billetkontrollen	
...	

2.3 Formkrav

...

Tilbuddets udformning bør følge systematikken i udbudsmaterialet.

Det er vigtigt, at tilbudsgiver forholder sig til alle punkter i udbudsmaterialet, da vurderingen vil blive foretaget på grundlag af dette. Evt. manglende oplysninger vil ikke blive indhentet, medmindre der er tale om teknisk afklarende oplysninger.

Vedlagt tilbudsliste (bilag 1) skal i uændret form benyttes i forbindelse med tilbudsafgivningen. Alle forhold i udbudsmaterialet skal være indregnet i til-

buddet.

...

2.13 Tilbudsgivers forbehold

Eventuelle forbehold skal udtrykkeligt fremgå af tilbuddet.

Tilbudsgiver opfordres til at søge eventuelle uklarheder og usikkerheder i udbudsmaterialet afklaret under forhandlingen eller ved at stille spørgsmål til udbudsmaterialet, jf. udbudsmaterialets afsnit 2.6, således at forbehold i videst muligt omfang kan undgås.

...

4. Kontrakt

...

4.21 Opsigelse af kontrakt

Ordregiver tager forbehold for kendelser, afgørelser eller domme afsagt af en administrativ myndighed, herunder navnlig Klagenævnet for Udbud, Konkurrencestyrelsen og Europa-Kommissionen eller en dansk eller europæisk retsinstans, hvis disse pålægger ordregiver at annullere en tildelt kontrakt, som følge af ordregivers manglende overholdelse af gældende lovgivning. Ordregiver forbeholder sig ved disse tilfælde ret til at opsiges kontrakten med 2 måneders varsel. I så fald skal ordregiver godtgøre kontraktshaver de direkte og dokumenterbare udgifter, som kontraktshaver har afholdt eller skal afholde i forbindelse med udførelsen af kontrakten og som kontraktshaver ikke med rimelige bestræbelser har kunnet eller kan undgå.

..."

Tilbudsgiverne stillede 43 spørgsmål til udbudsmaterialet. Spørgsmålene blev løbende besvaret af Midttrafik. Blandt de modtagne spørgsmål besvarede Midttrafik spørgsmål 11 om systematikken for afgivelse af tilbud:

" Med punktet på side 6: "Tilbuddet udformning bør følge systematikken i udbudsmaterialet" mener I, at vi skal følge punkterne under pkt. 3. Kravsspecifikation?

Der menes, at tilbuddet bør følge systematikken i pkt. 2.2, at de vedlagte skemaer bør benyttes, samt at svar på pkt. 2.2 bør komme før svar på evt. ønsker i pkt. 3, såfremt pkt. 3 giver anledning til beskrivelser, som ikke ses omfattet af pkt. 2.2."

Den 3. oktober 2013 afgav G4S sit første forhandlingstilbud. Tilbuddet indeholdt bl.a. under hovedpunktet "Kvalitet" en indgående gennemgang af punkterne "Medarbejderprofil og -uddannelse" og "Procedurer og fokusområder for billetkontrollen".

G4S blev indbudt til forhandlinger med Midttrafik på grundlag af det afgivne første forhandlingstilbud. Forhandlingerne blev gennemført den 23. oktober 2013.

Som opfølgning på forhandlingerne med G4S fremsendte Midttrafik ved mail af 31. oktober 2013 grundlaget for G4S' afgivelse af endeligt tilbud. Tilbudsgrundlaget omfattede følgende dele:

- Midttrafiks referat fra forhandlingsmødet med G4S den 23. oktober 2013
- Midttrafiks vurdering af G4S' 1. forhandlingstilbud
- Rettelser af 30. oktober 2013 til udbudsmateriale I
- Revideret udbudsmateriale til brug for afgivelse af endeligt tilbud.

Det reviderede udbudsmateriale indeholdt ingen ændringer i forhold til de fastsatte tildelingskriterier. Af Midttrafiks vurdering af G4S' forhandlingstilbud fremgik:

**"VURDERING AF FORHANDLINGSTILBUD
UDBUD AF BILLETCONTROL M.V.**

G4S

Vurdering af underkriterierne sker efter følgende fem-trins skala: Særdeles stærk, stærk, middel, svag og særdeles svag, hvor særdeles stærk er den bedste vurdering af en parameter

Under kriterier	Beskrivelse	Vurdering
Pris: Angives pr. bus/kontrol inkl. moms samt evalueringsprisen ud fra 36.000 kontroller pr. år (55%)	268 kr. pr. bus/kontrol Evalueringspris: 9.648.000 kr.	Svag
Kvalitet: Ved bedømmelsen lægges vægt på medarbejderprofil samt den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til: (40%)	Godt introbrev møntet på netop MTs opgave. Materialet virker meget gennearbejdet og tilpasset den specifikke opgave. Kvalitetsbeskrivelse giver indtryk af at vide nøjagtig, hvad MT ønsker. G4S har helt klart forstået, hvad opgaven går på og lavet et fint svar på udbudsmaterialet	Stærk
Effektiv kontrol	Her sker plusopfyldelse i form af tjek af billetautomat, indberetning heraf samt samtale med chauffør ved hver kontrol	Stærk
Tryghed	Helt i top. Såvel for kunder som medarbejdere (teams på 2-3, tekniske hjælpemidler samt rutineopkald)	Særdeles stærk
Sikkerhed	Som under Tryghed	Særdeles stærk
God service	Her sker plusopfyldelse i form af at assistere ældre, barnevogne m.m.	Særdeles stærk
Undgå konflikter	Meget professionelt. Processen er fint uddybet	Særdeles stærk
Håndtere konflikter på en god måde	Fint beskrevet	Stærk
Give kunderne en god oplevelse i bussen	Fint beskrevet	Stærk
Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne	Fint beskrevet	Stærk
Godt arbejdsmiljø	OK	Middel

Samarbejde og fleksibilitet: Der lægges vægt på beskrivelsen af:	G4S gør meget ud af beskrivelsen på dette punkt	Stærk
(5%)		
Tilrettelæggelsen af det gode samarbejde	Fint beskrevet	Stærk
Evnen til omstilling af procedurer	OK	Middel

Alle minimumskrav er derudover opfyldt. G4S lægger op til at fortsætte opgaven som nu med en del flere kontroller, end minimumskravene angiver. G4S har fuldstændigt overblik over opgaven, og hvordan den ønskes løst. G4S er stærk og særdeles stærk næsten overalt på kvalitet. G4S skal spidse pennen på prisen, før de sender det endelige tilbud."

G4S afgav sit endelige tilbud den 20. november 2013. Evalueringsprisen var fastsat til 7.717.454,52 kr., svarende til 214,37 kr. pr. bus/kontrol. Kvalitetsbeskrivelsen i det endelige tilbud var struktureret på samme måde som i G4S' første forhandlingstilbud, men med en del præciseringer.

Ved e-mail af 13. december 2013 meddelte Midttrafik G4S, at man agtede at indgå kontrakt med Securitas, som havde afgivet det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Mailen var vedhæftet Midttrafiks evaluering af de modtagne tilbud. G4S' advokat anmodede den 18. december 2013 om en uddybende begrundelse for pointtildelingen i forhold til de fastsatte under- og delkriterier. Midttrafik fremsendte herefter følgende individuelle evalueringsskemaer for G4S og for Securitas A/S:

**EVALUERING - ENDELIGT TILBUD
UDBUD AF BILLETKONTROL M.V.
SECURITAS**

Underkriterier	Beskrivelse	Vurdering	Point = 8,23
Pris: Angives pr. Bus/kontrol inkl. moms samt evalueringsprisen ud fra 36.000 kontroller pr. år (55%)	158,- pr. bus/kontrol Evalueringpris 5.688.000 kr.	10	5,5
Kvalitet: Ved bedømmelsen lægges vægt på medarbejderprofil samt den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til : (40%)			57/9 x0,4=
Effektiv kontrol	Intet om ekstra kontroller 2-mands teams undtaget v. sygdom, så 3-mands 14- dages vagtplaner	4	2,53
Tryghed		7	
Sikkerhed		7	
God service		8	
Undgå konflikter		6	

Håndtere konflikter på en god måde	5	
Give kunderne en god oplevelse i bussen	7	
Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne	7	
Godt arbejdsmiljø	6	
Samarbejde og fleksibilitet: Der lægges vægt på beskrivelsen af: (5%)		8/2x0,05=
		0,2
Tilrettelæggelsen af det gode samarbejde	4	
Evnen til omstilling af procedurer	4	

Den verbale 5 trins vurdering udfoldes nu til en 10 trins numerisk vurdering.

**EVALUERING - ENDELIGT TILBUD
UDBUD AF BILLETKONTROL M.V.
G4S**

Underkriterier	Beskrivelse	Vurdering	Point = 7,72
Pris: Angives pr. Bus/kontrol inkl. moms samt evalueringsprisen ud fra 36.000 kontroller pr. år (55%)	214,37 kr. pr. bus/kontrol Evalueringspris 7.717.454, 52 kr.	(10- 10x7717454, 52 - 5688000/ 5688000)) x0,55	3,54
Kvalitet: Ved bedømmelsen lægges vægt på medarbejderprofil samt den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til : (40%)			84/9x0,4=
Effektiv kontrol	Super Garanti: + 2 %	10	
Tryghed		10	
Sikkerhed		9	
God service		9	
Undgå konflikter	Super kvalitet samt yderligere efteruddannelse på området i 2014	10	
Håndtere konflikter på en god måde	Uddybet + mere uddannelse	9	
Give kunderne en god oplevelse i bussen	Uddybet	9	
Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne	Uddybet	9	

Godt arbejdsmiljø	Uddybet	9	
Samarbejde og fleksibilitet: Der lægges vægt på beskrivelsen af: (5%)	Pkt. 3		18/2x0,05=
			0,45
Tilrettelæggelsen af det gode samarbejde	Uddybet	9	
Evnen til omstilling af procedurer	Uddybet	9	

Den verbale 5 trins vurdering udfoldes nu til en 10 trins numerisk vurdering.

Den 3. januar 2014 indgav G4S klage til Klagenævnet for Udbud med påstand om, at Midttrafik havde overtrådt udbudsreglerne i forbindelse med tildelelse af kontrakten. I en parallelt anlagt klagesag mod Region Syddanmark om varetagelse af sikkerhedsfunktionen på Psykiatrisk Afdeling, Middelfart, udtalte klagenævnet, at kontrakten ikke havde en grænseoverskridende interesse, og at de EU-retlige principper derfor ikke fandt anvendelse. Klagen blev af denne grund ikke taget til følge. G4S besluttede herefter at tilbagekalde klagesagen mod Midttrafik og i stedet indbringe sagen for domstolene.

Forklaringer

Jimmy Krebs har forklaret, at han har været ansat i G4S i 17 år, hvoraf han de sidste 9 år har været ansat som Head of Bid Manager. Han er således ansvarlig for udbudsafdelingen, hvilket blandt andet indebærer, at han afsøger markedet for opgaver indenfor G4S' forretningsområde, afgør om der skal bydes og udfærdiger tilbud i de tilfælde, hvor det vurderes forretningsmæssigt relevant.

G4S er en verdensomspændende alarm- og sikkerhedskoncern med omkring 620.000 ansatte i 110 lande. I Danmark er der ca. 2.000 ansatte og omkring 90.000 kunder. Virksomheden varetager alarm og alarmcentralopgaver samt service knyttet hertil og vagtjenester i eksempelvis bykerner eller ved ambassader.

I hans afdeling er der fire medarbejdere. Afgivelse af bud er ifølge virksomhedens forretningsstrategi et opprioriteret område. Der bydes på mellem 80 og 100 opgaver på årsbasis, afhængig af antallet af udbud, som G4S i sidste ende ønsker at deltage i. Hvis der er interessante udbud på sikrings- eller alarmområdet, træffes beslutning om, hvorvidt opgaven er værd at byde på. Årsagen er, at budprocessen er relativt ressourcekrævende. Derfor skal det give mening at byde. De lidt større udbud forelægges for direktionen, og de særligt store udbud forelægges også for hovedkontoret. Den generelle procedure i G4S afviger nok ikke meget fra den gængse i branchen.

Det er ikke sådan, at G4S altid klager hvis et udbud tabes, idet det er en ressourcekrævende proces; men er udbudsprocessen ikke foregået korrekt, kan

det ske, at der indgives en klage.

G4S havde en betydelig viden om billetkontrollen i bybusserne som følge af deres varetagelse af billetkontrollen i overgangsfasen. Da det var en større kontrakt, krævede afgivelse af bud alligevel detaljerede beregninger, og der var nok 15 personer indblandet i dette arbejde.

Det er hans vurdering, at Midttrafiks udbud svarede til et almindeligt EU-udbud. Det komplicerede bestod i, at tildelingskriterierne ikke udelukkende relaterede sig til prisen, men tillige inddrog kvaliteten som et kriterium. Den måde at opstille tildelingskriterierne på betød et større arbejde i forbindelse med udbuddet.

Han opfattede tildelingskriterierne som bindende for Midttrafik. G4S ville ikke have afgivet noget bud, såfremt det havde være klart i processen at tildelingskriterierne, som opstillet i udbudsmaterialet, ikke ville blive lagt til grund ved tildelingen af opgaven. Det er korrekt, at G4S gennem den midlertidige kontrakt havde et kendskab til opgaven, men det var ikke muligt at bygge en realistisk prissætning på det grundlag, og arbejdet startede fra bunden.

Han har deltaget i forbindelse med den konkrete sag på den måde, at han indledningsvis visiterede sagen og var med til at sammensætte de relevante arbejdsgrupper. Ligeledes var han også ansvarlig for prissætningen og for beskrivelsen af den tilbudte ydelse. Han underskrev ikke tilbuddet, da der var tale om en større opgave. Forhandlingsdelen i forhold til Midttrafik blev varetaget af salgsafdelingen. Han har dog set forhandlingsreferater, og der er også sket en yderligere afrapportering internt i G4S.

Han kan ikke huske, hvilke overvejelser G4S gjorde sig på baggrund af forhandlingsmødet med Midttrafik den 23. oktober 2013 og det udsendte referat med tilhørende vurdering af forhandlingstilbuddet. Han forestiller sig dog, at man gjorde sig overvejelser omkring prisen, men om den rent faktisk blev reguleret, husker han ikke. Forevist Midttrafiks evaluering af de modtagne tilbud af 13. december 2013, husker han ikke, hvilke overvejelser G4S gjorde sig i forhold til prissætningen. Som han husker det, blev der også foretaget ændringer på andre punkter, uden at han kan specificere på hvilke.

Midttrafik foretog ikke en korrekt bedømmelse af de kriterier, der var opstillet under punktet kvalitet, ligesom Midttrafik ikke gav en sådan tilstrækkelig begrundelse for udfaldet, at det var muligt at vurdere, om tilbuddene var blevet vurderet korrekt. Evalueringsskemaerne er i den forbindelse ikke anvendelige, men viser dog, at Midttrafik ikke i vægtningen inddrog enkelte af de kriterier, som man selv havde opstillet i udbudsmaterialet.

For G4S drejer det sig ikke om, hvorvidt de vandt udbuddet eller ej, men derimod om hvorvidt den rette procedure blev fulgt. Det, der mangler, er argumenterne bag den vurdering af de afgivne tilbud, der førte til, at Securitas

fik opgaven. Det var og er G4S' opfattelse, at medarbejderprofilen skulle have indgået som et selvstændigt element i vurderingen af kvaliteten, og at det kunne have medført et andet udfald af udbuddet, såfremt Midttrafik havde handlet i overensstemmelse hermed.

Anne Mette Karina Ilskjær har som vidne forklaret, at hun er jurist og i 2013 arbejdede hos Midttrafik som udbudsjurist. Hun arbejder nu som Project Director ved Odense Letbane.

På grund af interne problemer, bl.a. med fagforeningerne, blev det besluttet, at opgaven med billetkontrol i busserne fremover skulle løses eksternt. Billetkontrollen blev midlertidigt varetaget af G4S, og opgaven blev sendt i udbud.

Hun deltog i planlægningen af udbuddet fra starten, hvor det blev besluttet hvordan udbuddet skulle ske, og i udbudsprocessen. Det blev besluttet at gennemføre udbuddet efter EU-udbudsreglerne i forsyningsvirksomhedsdirektivet og dermed som et forhandlingsudbud, hvilket var begrundet i, at man ikke kendte kredsen af bydende. Udbudsbetingelserne var tilstrækkeligt detaljerede til at opfylde kravene i forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Udbudsbetingelserne var et udtryk for de interne retningslinjer for "Den Gode Billetkontrol". Medarbejderprofilen og processen for billetkontrol er uadskillelige dele af kvalitetsvurderingen. Derfor blev punktet "Kvalitet" beskrevet som sket. Havde der været tale om to af hinanden uafhængige kriterier, ville disse i udbudsbetingelserne have været tydeligt opdelt i hver sit punkt.

Hendes indtryk af forhandlingstilbuddet fra G4S var, at det var et rigtig godt tilbud, men at det havde en stor svaghed i forhold til prissætningen. På forhandlingsmødet den 23. oktober 2013 var stemningen mellem parterne god, hvilket også afslutningsvis blev tilkendegivet fra G4S' side. Styrkerne og svaghederne i G4S' tilbud fremgår af referatet af forhandlingsmødet, og bedømmelsen af tilbuddet i forhold til tildelingskriterierne fremgår af den vedlagte vurdering af forhandlingstilbuddet.

Hendes opfattelse var ikke, at deltagerne fra G4S havde en anden opfattelse af, hvordan tildelingskriterierne skulle forstås. Tværtimod gjorde G4S opmærksom på, at de havde nogle medarbejdere med en baggrund, som kunne sikre en god og effektiv billetkontrol.

Det var prisen der skulle reguleres på, såfremt G4S skulle vinde udbuddet. Prisen var i det endelige tilbud ikke konkurrencedygtig i forhold til Securitas, som derfor samlet set vandt udbuddet.

Det var en overraskelse for hende, da G4S efterfølgende klagede over tilbudssammenligningen som følge af vurderingen af kvalitetskriteriet. Hendes overraskelse skyldtes, at G4S ikke på noget tidligere tidspunkt havde tilken-

degivet den beskrevne forståelse af kvalitetskriteriet, ligesom en sådan forståelse ikke fremgik af deres eget tilbud. Hertil kommer, at hverken Securitas eller ISS havde haft en anden opfattelse end den, som Midttrafik og hun havde haft.

Evalueringskemaet, som blev sendt til G4S, var ikke tænkt til offentliggørelse, men et internt dokument.

Svend Aage Ravn har som vidne forklaret, at han er uddannet økonom. Han arbejdede som seniorkonsulent hos Midttrafik, indtil han sidste år gik på pension. Han har gennem 40 år arbejdet med kollektiv trafik, herunder med udbud af buskørsel. Han blev inddraget i den konkrete sag, netop fordi han havde praktisk erfaring med udbud, hvorfor han fungerede som sparringspartner for de medarbejdere, der havde ansvaret for udbuddet.

Baggrunden for udbuddet af billetkontrolopgaven, der var et førstegangsudbud, var, at den hidtidige billetkontrol, som Midttrafik selv havde varetaget, fungerede utilfredsstillende. På grund af problemerne med billetkontrollen blev den interne funktion nedlagt og opgaven med billetkontrol overdraget til G4S i en overgangsperiode, indtil opgaven kunne overdrages til en ekstern samarbejdspartner på baggrund af udbuddet.

Han har medvirket ved formuleringen af tildelingskriterierne, som anført i EU-udbuddets punkt 2. Tildelingskriterierne blev opdelt i tre punkter for at få inddraget de nødvendige supplerende kriterier i forhold til prisen, som vægtede mest ved bedømmelsen af buddene. Kvaliteten blev vægtet med 40 %. Det var på ingen måde meningen, at medarbejdsprofilen og den beskrevne proces for billetkontrol skulle udgøre to selvstændige delkriterier ved vurderingen af kvaliteten. Der skulle ske en samlet vurdering af de beskrevne underpunkter set i forhold til medarbejderprofilen og i forhold til processen for billetkontrol.

G4S afgav et for ham at se godt første forhandlingstilbud. Tilbuddet var dog ikke konkurrencedygtigt for så vidt angår prisen. Han mener, at tilbuddet fra G4S var det dyreste, men om det også ved det endelige bud var dyrest, husker han ikke. Forhandlingsmødet den 23. oktober 2013 foregik i en god atmosfære. Der blev ikke under mødet talt om forskellige opfattelser af begrebet kvalitet eller om, hvordan de beskrevne kriterier skulle bedømmes. Han var derfor noget overrasket, da det viste sig, at G4S havde opfattet det således, at medarbejderprofilen var et selvstændigt delkriterium, og at processen for billetkontrol som et andet delkriterium skulle vurderes i forhold til de punktopstillede delkriterier.

Der kom ingen kommentarer fra G4S efter udsendelsen af referatet af forhandlingsmødet og vurderingen af det afgivne forhandlingstilbud, før der blev afgivet et endeligt tilbud, uanset at det netop af vurderingskemaet fremgik, hvorledes kvalitetskriteriet ville blive bedømt.

I det endelige tilbud fra G4S var der reduceret noget på prisen, ligesom der var sket nogle forbedringer på andre punkter, hvor forhandlingstilbuddet ikke var blevet vurderet som særdeles stærkt.

Der har ham bekendt ikke været mange tilsvarende udbud af billetkontrol. Han kender alene til, at noget tilsvarende har været gennemført i Stockholm. Han har ikke efterfølgende hørt noget om, at Securitas' opgavevaretagelse ikke har været tilfredsstillende.

Parternes synspunkter

G4S Security Services A/S har i sit påstandsdokument anført følgende til støtte for de nedlagte påstande:

"...

ANBRINGENDER TIL STØTTE FOR PÅSTAND 1.1

1 Indledende bemærkninger

Sagen omhandler G4S' afgivelse af tilbud på grundlag af et af sagsøgte udarbejdet anskaffelsesmateriale. G4S' tilbud er udarbejdet på grundlag af - og i tillid til - at sagsøgte naturligvis ville iagttage de detaljerede regler og krav for tilbudsafgivelsen, som sagsøgte selv udstak i anskaffelsesmaterialet.

Desuagtet har sagsøgte fastsat detaljerede betingelser i anskaffelsesmaterialet relaterende til blandt andet vurderingen af de indkomne tilbud, hvis beskaffenhed svarer til de procedureregler, der normalt forbindes med EU-udbud.

Disse betingelser forpligter sagsøgte.

I en række forhold under sagsøgtes tilbudsindhentningsprocedurer, har sagsøgte helt åbenbart *fraveget* disse betingelser.

Det er på dette grundlag G4S' klare opfattelse, at sagsøgte - også som forvaltningsretligt pligtsubjekt - skal handle i overensstemmelse med egne fastsatte retningslinjer i forbindelse med tilbudsindhentningsproceduren.

Sagsøgte gør gældende, at overholdelse af de af EUF-Traktaten udledte principper om ligebehandling og gennemsigtighed definatorisk også indebærer en overholdelse af aftale- og forvaltningsretlige principper.

Det må tilsvarende slttes,

- (i) at sagsøgte principielt anerkender *aftale- og forvaltningsretlige princippers* forbindtlighed ved tilbudsindhentninger uden for udbudsregimet, og
- (ii) at manglende overholdelse af de *traktatafledte principper* tilsvarende definatorisk vil indebære et brud på aftale- og forvaltningsretlige principper, hvis en ordregiver ikke følger egne fastsatte vilkår ved sådanne tilbudsindhentninger.

Endvidere skal det understreges, at G4S *i nærværende sag* overordnet set er enig i, at sagsøgte ikke er bundet af udbudsreglerne ved tilrettelæggelsen af tilbudsindhentningsproceduren, jf. replikkens punkt 1, idet G4S dog fortsat fastholder de synspunkter, som blev fremført under klagesagen.

2. Ad det forvaltnings- og aftaleretlige ansvarsgrundlag

2.1 Ansvarsgrundlaget

G4S' anbringender under punkt 2.1.1 - 2.1.2.1 nedenfor omhandler *det forvaltnings- og aftaleretlige grundlag*.

I relation til de af sagsøgte *konkret begåede overtrædelser* henvises til anbringenderne under punkt 3.1 - 3.4.

2.1.1 Forvaltningsretlig regulering

Kontrakten er en offentligretlig kontrakt og er underlagt såvel privat- som offentligretlig regulering.

En offentligretlig kontrakt hviler på privatretlige forudsætninger om aftalers forbindtlighed, hvorfor den offentlige enhed forpligtes af både (a) de opstillede vilkår for kontrakttildelingen og (b) vilkårene for kontraktens udførelse.

Indgåelsen af offentlige kontrakter indgår endvidere som et naturligt led i den offentlige myndigheds forvaltningsvirksomhed, hvorfor denne aktivitet også er underkastet de forvaltningsretlige grundsætninger, herunder princippet om saglig forvaltning.

Det bemærkes i den sammenhæng, at sagsøgtes beslutning af 13. december 2013 om at tildele Kontrakten til Securitas A/S på grundlag af Udbudsmaterialerne 1 og 2, jf. Bilag 2 og Bilag 6, er

underlagt de forvaltningsretlige principper.

Det lægges endvidere til grund, at sagsøgte – i medfør af sagsøgte's svarskrift – er enig i at være underlagt forvaltnings- og aftaleretlige grundsætninger i forbindelse med tilbudsindhentningen, herunder tillige under sin tilbudsevaluering og efterfølgende underretning af G4S, jf. overtrædelserne 1 – 4 (punkt 3.1 - 3.4).

2.1.1.1 Sagsøgte's iagttagelse af forvaltningsretlige grundsætninger

De forvaltningsretlige grundsætninger indskrænker ikke en myndigheds frihed til at fastsætte regler for en tilbudsindhentning uden for udbudsreglerne; dog skal nævnte forvaltningsretlige grundsætninger naturligvis respekteres af myndigheden.

I ovennævnte sag har sagsøgte af egen drift opstillet et fintmasket net af procedurebetingelser i anskaffelsesmaterialet til brug for kontrakttildelingen. Tilbudsgiverne må således kunne fæste lid til, at sagsøgte som forvaltningsretligt pligtsubjekt følger disse på saglig vis, idet tilbudsindhentningsproceduren i modsat fald gøres illusorisk.

G4S har i den sammenhæng nøje tilrettelagt tilbudsafgivelsen efter de af sagsøgte fastsatte procedureregler og anvendt betydelige ressourcer herpå. Legalitetsprincippet og princippet om saglig forvaltning tilsiger, at sagsøgte iagttager sådanne selvindførte regler.

Det er endvidere uden betydning for konstateringen af det offentlige retlige erstatningsansvar, at tilbudsindhentningen er sket på grundlag af egne fastsatte anskaffelsesbetingelser, udbudsregimet eller andre for myndigheden forpligtende regelsæt i øvrigt.

Det centrale er, at sagsøgte har fastsat regler for sit skøn - uanset om sagsøgte har været forpligtet hertil eller ej.

Dette synspunkt understøttes af Højesterets dom af 11. februar 1975, Jysk Murer- & Entreprenørforretning Århus A/S mod Grenå Kommune.

Endelig bemærkes, at lovbemærkningerne i forslaget til udbudslovs (L 19 2015-2016) § 193 fastslår, at

"[...] hvis kontrakten ikke har en klar grænseoverskridende interesse, finder principperne, jf. § 2, ikke anvendelse. I dette tilfælde vil en forvaltningsmyndighed kun være omfattet af de

almindelige forvaltningsretlige principper [...]”.

2.1.1.1.1 Lex specialis

Det bestrides indledningsvist, at princippet om *lex specialis* medfører, at en mere generel retsnorm (i dette tilfælde de forvaltningsretlige principper) ikke kan medføre mere videregående forpligtelser end de, der følger af specielle regler (i dette tilfælde de udbudsretlige regler).

Lex specialis medfører alene, at en særlig lovregel som udgangspunkt går forud for en almindelig, mere omfattende lovregel.

Såfremt sagsøgte fastsætter regler for sin forvaltningsvirksomhed – herunder i forbindelse med indgåelsen af en offentlig kontrakt – vil disse reglers aftaleretlige forbindtlighed kunne medføre, at sagsøgtes forpligtelser udvides i forhold til, hvad eksempelvis udbudsreglerne tilsiger. Dette følger eksempelvis forudsætningsvist af Klagenævnet for Udbuds kendelsespraksis, herunder i kendelse af 4. februar 2011, Intramed A/S mod Region Nordjylland (Påstand 2 og 2A).

2.1.1.2 Legalitetsprincippet

Det forvaltningsretlige legalitetsprincip har bl.a. til formål at sikre, at den enkelte (virksomhed) sikres mod vilkårlighed i myndighedernes afgørelser. Princippet tilsiger, at den offentlige myndighed skal handle inden for rammerne af lovgivningen og de regler, som myndighederne selv opstiller.

I relation til nærværende sag bemærkes, at det af sagsøgte udarbejdede Udbudsmateriale 1 og 2 (Bilag 2 og Bilag 6) er kendetegnet ved en høj grad af detaljering i procedurereglerne for tildelingen. Endvidere er rammerne for skønnet i den sammenhæng - **tilbudsvurderingen** - detaljeret anført, jf. Bilag 2. Herudover skal følgende passager i relation til tilbudsafgivelsen fremhæves:

”2.3 Formkrav

[...] Det er vigtigt, at tilbudsgiver forholder sig til alle punkter i udbudsmaterialet, da vurderingen vil blive foretaget på grundlag af dette. Evt. manglende oplysninger vil ikke blive indhentet, medmindre der er tale om teknisk afklarende oplysninger.

[...]

2.13 Tilbudsgivers forbehold

Eventuelle forbehold skal fremgå af tilbuddet. [...] forbehold for grundlæggende elementer i udbudsmaterialet samt kontrakten vil medføre, at ordregiver har pligt til at se bort fra tilbuddet. [...] Tilbudsgiver bør derfor nøje overveje, om tilbuddet skal indeholde forbehold til udbudsmaterialet [...]"

Der henvises endvidere til grundlaget for tildelingen, jf. Bilag 2.

Det kan således konstateres, at sagsøgte har fastsat endog meget snævre rammer for sit skøn i relation til tildelingsproceduren; dette må dog isoleret set antages at være legitimt, hvor formålet er at udfinde de bedst kvalificerede blandt et større antal indbyrdes konkurrerende ansøgere på grundlag af fastsatte prioriteringsregler. Som refleksvirkning skal sagsøgte dog nøje efterleve sådanne regler, således at der sikres forudberegnelighed i myndighedsudøvelsen. Manglende overholdelse heraf vil som udgangspunkt medføre ugyldighed. [Fodnote 1 udelades]

2.1.1.3 Begrundelsespligt

Det følger af Forvaltningslovens § 22, at en skriftlig afgørelse skal ledsages af en begrundelse, medmindre afgørelsen indrømmer den berørte part fuldt medhold. Det følger endvidere af Forvaltningslovens § 24, at hovedhensynene bag afgørelsen skal angives i begrundelsen.

Uanset at sagsøgtes tildelingsbeslutning ikke har karakter af en egentlig forvaltningsafgørelse omfattet af § 22 og 24, har sagsøgte ikke desto mindre aftaleretligt forpligtet sig til at fremkomme med en begrundelse for sin beslutning om tildeling, der som minimum indeholder de oplysninger, som følger af de i lov nr. 492 af 12. maj 2010 om håndhævelse af udbudsreglerne m.v. ("Håndhævelsesloven") fastsatte regler for beslutningen.

Begrundelsen skal derfor under hensyntagen til princippet om saglig forvaltning - og under iagttagelse af formålet med §§ 22 og 24 - sikre, at de berørte parter er fuldt oplyste om grundlaget for den trufne afgørelse, hvorved de berørte parter gives mulighed for at vurdere afgørelsens legitimitet og saglighed.

Begrundelsespligten pålægger således i den aktuelle sag sagsøgte at begrunde den pointtildeling, som er foretaget i forbindelse med evalueringen af de afgivne tilbud i henhold til udbudsbetingelserne.

Sagsøgte er i den sammenhæng fremkommet med en række kendelser afsagt af Klagenævnet for Udbud om de retlige rammer for en begrundelse i henhold til håndhævelseslovens § 2.

Kendelserne fremlægges til støtte for et synspunkt om, at de indholdsmæssige krav til tildelings beslutningens indhold bør lempes.

Bestemmelsen afgrænses af udbudsdirektivets (2004/18/EU) art. 41, som fordrer, at ordregivers begrundelse for tildelings beslutningen skal være korrekt, retvisende og giver de berørte tilbudsgivere mulighed for at vurdere, om ordregiverens beslutning er truffet i overensstemmelse med udbudsmaterialet.

Dette følger endvidere af gennemsigtighedsforpligtelsen, hvorefter den meddelte begrundelse for tildelings beslutningen skal holde sig inden for rammerne af udbudsmaterialet; i modsat fald vil det ikke være muligt at efterprøve oplysningernes rigtighed, jf. bl.a. EU-domstolens dom i sag C-496/99, *Succhi di Frutta*.

Princippet er videre udmøntet i sag T-183/10, *Sviluppo mod Kommissionen*, hvori retten udtalte, at den retlige kontrol af udbuders begrundelse for truffede afgørelser må basere sig på de oplysninger, som bliver givet inden for rammerne af udbudsproceduren og ikke basere sig på oplysninger og grunde, som først bliver fremført i forbindelse med rets- eller klagesagsbehandlingen.

EU-domstolen har i sin praksis – og i modsætning til klagenævnets praksis som citeret af sagsøgte – stillet strenge krav til begrundelsen, herunder i sagerne, T-165/12, *European Dynamics Luxembourg SA m.fl. mod Kommissionen*, T-638/11, *European Dynamics mod EMA*, T-667/11, *Veloss International*, samt sag T-447/10, *Evropaiki Dynamiki mod EU-Domstolen*.

Denne praksis er endvidere udtryk for domstolens vurdering af begrundelsens generelle betydning for udbudsproceduren.

Indklagedes forvaltnings- og aftaleretlige overtrædelse består derfor i, at begrundelsen er uden realitet, og at underretningen derfor materielt set er groft i strid med sagsøgtes eget udbudsmateriale.

2.1.1.4 På baggrund af det under punkt 2.1.1.1 og 2.1.1.3 anførte gøres sammenfattende gældende,

(01) at sagsøgte har handlet ansvarspådragende ved - i strid med forvaltningsretlige grundsætninger - at tildele Kontrakten til Securitas A/S,

- a. *idet* sagsøgte tildeling af Kontrakten må klassificeres som forvaltningsvirksomhed, hvilken er underlagt de forvaltningsretlige grundsætninger,
- b. *idet* sagsøgte derfor er forpligtet til at overholde legalitetsprincippet og således også reglerne for sit skøn,
- c. *idet* sagsøgte har fastsat særdeles detaljerede regler for tildelingen af Kontrakten, og
- d. *idet* sagsøgte - i forbindelse med tildelingen af kontrakten til Securitas A/S - har tilsidesat legalitetsprincippet og Forvaltningslovens §§ 22 og 24, jf. anbringenderne (03) - (22).

2.1.2 Aftaleretlig regulering

Som anført under punkt 2.1.1 skal Kontrakten kvalificeres som en offentligretlig forvaltningskontrakt. Hertil kommer endvidere, at offentlige myndigheder – under iagttagelse af visse af de forvaltningsretlige grundsætninger, jf. punkt 2.1.1 - bindes af indgåede aftaler i henhold til Aftalelovens Kapitel I og de aftaleretlige retsprincipper.

2.1.2.1 Culpa in contrahendo

De i nærværende sag omhandlede aftaleforhold vedrører sagsøgte ansvar for dispositioner under det **prækontraktuelle forløb** (culpa in contrahendo). Det prækontraktuelle forløb skal i nærværende sag forstås som sagsøgte procedureløfter for tildelingen af Kontrakten i henhold til udbudsmaterialet, jf. Bilag 2 og Bilag 6.

Der er i den sammenhæng righoldig praksis til støtte for, at en tilbudsgiver kan opnå erstatning svarende til den fortjeneste, som vedkommende mister derved, at en "slutkontrakt" ikke effektueres (den positive opfyldelsesinteresse), eller erstatning for forgæves afholdte omkostninger i forbindelse med det prækontraktuelle forløb, herunder tilbudsafgivelsen (den negative kontraktinteresse).

Det vil i den sammenhæng tale for en prækontraktuel forpligtelse, at de af sagsøgte fastsatte regler for tildeling af

Kontrakten i udbudsmaterialet er af en sådan intensitet, at disse konstituerer et for sagsøgte prækontraktuelt, bindende løfte.

Denne situation aktualiseres sædvanligvis ved offentlig konkurrenceudsættelse til private aktører, hvor den offentlige myndighed nøje har tilrettelagt rammerne for, hvordan kontrakten tildelles. Domstols- og klagenævnspraksis har i adskillige domme og kendelser tilkendt erstatning i form af såvel den positive opfyldelsesinteresse som den negative kontraktinteresse ved culpa in contrahendo, [Fodnote 2 udelades] hvor der kan "trækkes en linje" mellem den begåede overtrædelse og skadelidtes tab.

Det er endvidere helt åbenbart, at G4S ikke havde afgivet tilbud, såfremt man havde været bekendt med, at sagsøgte ikke ville følge de fastsatte regler for tildelingen af Kontrakten. I så fald ville man afgive tilbud uden nogen objektive holdepunkter for, hvordan Kontrakten ville blive tildelt.

Følgelig måtte det også have været indlysende for sagsøgte, at enhver tilbudsafgivelse på grundlag af fastsatte procedurebetingelser for tildelingen i en udbudssituation hviler på den grundlæggende forudsætning, at sagsøgte faktisk følger disse betingelser. Denne forudsætning må kvalificeres som en typeforudsætning for alle virksomheder, der indvilger i at afgive tilbud på ikke-diskriminerende konkurrencevilkår.

Sagsøgte anfører i relation til spørgsmålet om prækontraktuelt ansvar, at sagsøgte ikke har tilsidesat udbudsretlige regler under tilbudsindhentningsprocessen og kontrakttildelingen.

Dette er uden betydning for vurderingen af G4S' anbringender i denne henseende, allerede fordi sagsøgtes prækontraktuelle ansvar hviler på det aftale- og forvaltningsretlige grundlag, som følger af sagsøgtes fastsættelse af særdeles detaljerede betingelser for, hvordan den pågældende kontrakt ville blive tildelt.

Det kan derfor ikke slutes, at overholdelse af udbudsretlige regler automatisk udelukker et prækontraktuelt ansvar.

Det er derfor G4S' opfattelse, at sagsøgtes overtrædelser i medfør af anbringenderne (02) - (22) - hver for sig og tilsammen - udgør en væsentlig misligholdelse af det prækontraktuelle forløb, som skyldes sagsøgtes forhold. Det gøres derfor sammenfattende gældende,

(02) at sagsøgte har handlet ansvarspådragende ved - i strid

med de aftaleretlige principper - at tildele Kontrakten til Securitas A/S,

- a. *idet* sagsøgte tildeling af Kontrakten er underlagt de aftaleretlige retsgrundsætninger, og
- b. *idet* sagsøgte væsentligt har misligholdt sin prækontraktuelle forpligtelse (*culpa in contrahendo*) over for G4S ved at tildele Kontrakten til Securitas A/S i strid med de udbudsbetingelser, som denne har fastsat som grundlag for tildelingen af Kontrakten, jf. Bilag 2 og Bilag 6, samt anbringenderne (03) - (22).

3 Ad sagsøgte overtrædelser

3.1 OVERTRÆDELSE 1

Anvendelse af beskrivelseselementer under delkriteriet. (B) "Proces for billetkontrol", til underkriteriet "Kvalitet" til vurdering af tilbuddene i henhold til delkriteriet. (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden"

- (03) *at* sagsøgte i Udbudsmateriale I og II (Bilag 2 og Bilag 6) udtrykkeligt havde fastsat,
- a. *at* sagsøgte i forhold til underkriteriet, "Kvalitet", ville vurdere tilbuddene i henhold til to delkriterier, nemlig (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden" og (B) "Proces for billetkontrol",
 - b. *at* sagsøgte i forhold til delkriterium (B) "Proces for billetkontrol" ville vurdere tilbuddene i forhold til følgende 9 beskrivelseselementer:
 - (i) "Effektiv kontrol",
 - (ii) "Tryghed",
 - (iii) "Sikkerhed",
 - (iv) "God service",
 - (v) "Undgå konflikter",
 - (vi) "Håndtere evt. konflikter på en god måde",

- (vii) "Give kunderne en god oplevelse i bussen",
- (viii) "Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne",
- (ix) "Godt arbejdsmiljø",

(04) at det sprogligt fremgår af formuleringen,

"Ved bedømmelsen af underkriteriet kvalitet lægges vægt på hvilken medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden samt den af tilbudsgiver beskrevne proces for billetkontrol i forhold til: ...",

at de ovenfor under nr. (i) – (ix) anførte beskrivelses-elementer alene ville indgå i bedømmelsen af den tilbudte proces for billetkontrol,

- a. idet ordet "samt" sprogligt adskiller de to delkriterier (A) og (B),
- b. idet sagsøgte fejlagtigt har udeladt et komma før ordet "samt", og
- c. idet det kun sprogligt kunne have givet mening, at de anførte beskrivelses-elementer under nr. (i) – (ix) også skulle relateres til delkriterium (A), "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden", hvis der foran ordene "i forhold til" havde været anført et komma,

(05) at de ovenfor under nr. (i) – (ix) anførte beskrivelses-elementer også kun indholdsmæssigt kunne give mening i forhold til delkriterium (B), "Proces for billetkontrol",

- a. idet beskrivelses-elementerne udelukkende angår de hensyn, som indgår logisk i udførelsen af den tilbudte billetkontrol,

(06) at det er uden betydning for denne vurdering, at G4S i sin besvarelse i relation til delkriterium (A), "Medarbejderprofil", har citeret titlerne på beskrivelses-elementerne henhørende under delkriteriet "Proces for billetkontrol", jf. Bilag 4, sidste afsnit på side 6)

- a. *idet* besvarelsen alene beskriver medarbejdernes *erfaringsmæssige* forudsætninger for at løse billetkontrol (delkriterium (A)) og ikke beskriver *hvordan* billetkontrollen vil blive løst (delkriterium (B)),
- (07) *at* G4S ligeledes havde struktureret sit 1. forhandlings-tilbud af 3. oktober 2013 (Bilag 4) i overensstemmelse med ovenstående forståelse af delkriterierne til underkriteriet, "Kvalitet", *uden* at sagsøgte fandt anledning til at påpege dette i sin bedømmelse af forhandlingstilbuddet (Bilag 6).
- (08) *at* det er uden betydning, at sagsøgte havde struktureret sit skema til evaluering af forhandlingstilbuddene på samme vis som skemaet til evaluering af de endelige tilbud, og at G4S derfor allerede i forbindelse med sagsøgtes evaluering af forhandlingstilbuddene kunne have indset og påpeget de af sagsøgte begåede fejl, hvilket i øvrigt bestrides,
- a. *idet* sagsøgte som forvaltningsretligt pligtsubjekt er forpligtet til at træffe en materielt korrekt afgørelse, uanset om de berørte parter er opmærksomme på myndighedens fejl,
- (09) *at* sagsøgte strukturerede sit endelige tilbud af 20. november 2013 (Bilag 8) i overensstemmelse med den anførte forståelse af delkriterierne til underkriteriet, "Kvalitet",
- (10) *at* sagsøgte på dette grundlag var uberettiget til at lade de omhandlede beskrivelseselementer (i) – (ix) indgå i vurderingen af tilbuddene i henhold til delkriteriet, (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden", og

3.2 OVERTRÆDELSE 2

Undladt tilbudsvurdering i henhold til delkriteriet, (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden"

- (11) *at* sagsøgte i Udbudsmateriale II (Bilag 6) udtrykkeligt havde fastsat,
- a. *at* sagsøgte i forhold til underkriteriet, "Kvalitet", ville foretage en selvstændig vur-

dering af tilbuddene i henhold til delkriteriet, (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden",

- (12) at denne vurdering skulle foretages uafhængigt af sagsøgtes vurdering af tilbuddene i henhold til delkriteriet, (B) "Proces for billetkontrol",
- (13) at det er dokumenteret med sagsøgtes evalueringsskemaer omfattende tilbuddene fra G4S og Securitas A/S (Bilag 10), at sagsøgte ikke foretog nogen vurdering af de tilbudte medarbejderprofiler,
- (14) at sagsøgte var forpligtet til at foretage en selvstændig vurdering af tilbuddene i henhold til delkriteriet, (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden", og

3.3 OVERTRÆDELSE 3

Undladt at oplyse nogen reel begrundelse for tildeling af point for tilbuddenes beskrivelser i forhold til beskrivelselementerne i henhold til delkriteriet. (B) "Proces for billetkontrol"

- (15) at det er dokumenteret i sagsøgtes evalueringsskema for tilbuddet fra Securitas A/S (Bilag 10),
- a. at sagsøgte i henhold til delkriteriet, (B) "Proces for billetkontrol", til underkriteriet, "Kvalitet", ikke oplyste nogen begrundelse overhovedet for tildeling af point for tilbudte beskrivelser af proces for billetkontrol i forhold til
- (ii) "Tryghed",
 - (iii) "Sikkerhed",
 - (iv) "God service",
 - (v) "Undgå konflikter",
 - (vi) "Håndtere evt. konflikter på en god måde",
 - (vii) "Give kunderne en god oplevelse i bussen",
 - (viii) "Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne", og
 - (ix) "Godt arbejdsmiljø",

- (16) at det fremgår af sagsøgtes evalueringsskema for tilbud-

det fra Securitas A/S (Bilag 10),

- a. at Securitas A/S blev tildelt 4 point ud af 10 mulige point med følgende begrundelse:

*"Intet om ekstra kontroller
2-mands teams undtaget v. sygdom,
så 3-mands
14-dages vagtplaner"*

- (17) at denne begrundelse ikke siger noget om, på hvilke punkter den tilbudte beskrivelse måtte være effektiv, men derimod – antageligvis – angår denne tilbudsgivers sammenlægning af 2-mands teams i tilfælde af sygdom.

3.3.1 *Til støtte for den nedlagte påstand, for så vidt angår G4S' eget tilbud, gør G4S gældende,*

- (18) at det er dokumenteret i sagsøgtes evalueringsskema for tilbuddet fra G4S (Bilag 10),

- a. at sagsøgte i henhold til delkriteriet, (B) "Proces for billetkontrol", til underkriteriet, "Kvalitet", ikke oplyste nogen begrundelse overhovedet for tildeling af point for tilbudte beskrivelser af proces for billetkontrol i forhold til

- (ii) "Tryghed",
- (iii) "Sikkerhed",
- (iv) "God service",

- (19) at det fremgår af sagsøgtes evalueringsskema for tilbuddet fra G4S (Bilag 10),

- a. at G4S i forhold til beskrivelseskravene

- (i) "Effektiv kontrol",
- [...]
- (v) "Undgå konflikter",
- (vi) "Håndtere evt. konflikter på en god måde",
- (vii) "Give kunderne en god oplevelse i bussen",
- (viii) "Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne", og

(ix) "Godt arbejdsmiljø",

blev tildelt følgende point med de anførte begrundelser:

"

<i>Underkriterier</i>	<i>Beskrivelse</i>	<i>Vurdering</i>
<i>Effektiv kontrol</i>	<i>Super</i>	
	<i>Garanti: + 2 %</i>	10
<i>Undgå konflikter</i>	<i>Super kvalitet samt yderligere efteruddannelse på området i 2014.</i>	10
<i>Håndtere konflikter på god måde</i>	<i>enUddybet + mere9 uddannelse</i>	9
<i>Give kunderne en oplevelse i bussen</i>	<i>godUddybet</i>	9
<i>Sikring af et samarbejde mellem kontrollørerne</i>	<i>godtUddybet</i>	9
<i>Godt arbejdsmiljø</i>	<i>Uddybet</i>	9

"

3.4 OVERTRÆDELSE 4

Undladt at begrunde tildeling af point for tilbuddenes beskrivelser i henhold til delkriterierne. (C) "Tilrettelæggelse af det gode samarbejde med Midttrafik" og (D) "Evnen til omstilling af procedurer i billetkontrollen"

(20) at det er dokumenteret i sagsøgtes evalueringsskema for tilbuddet fra Securitas A/S (Bilag 10),

- a. at sagsøgte ikke anførte nogen begrundelse overhovedet for tildeling af 4 point ud af 10 mulige point i henhold til begge delkriterier, (C) "Proces for billetkontrol" og (D) "Evnen til omstilling af procedurer i billetkontrollen",

(21) at det er dokumenteret i sagsøgtes evalueringsskema for tilbuddet fra G4S (Bilag 10),

- a. at sagsøgte som begrundelse for tildeling af 9 point ud af 10 mulige point for begge delkri-

terier, (C) "Proces for billetkontrol" og (D) "Evnen til omstilling af procedurer i billetkontrollen", alene anførte

"Uddybet",

der ikke udtrykker noget om det tilbudte, og

- (22) at sagsøgte - i forhold til de påpegede mangelfulde begrundelser for tildelte point til Securitas A/S og G4S - var forpligtet til at foretage en fyldestgørende vurdering af tilbuddene i henhold til delkriterierne, (C) "Proces for billetkontrol", og, (D) "Evnen til omstilling af procedurer i billetkontrollen", til underkriteriet "Samarbejde og fleksibilitet", og

3.5 Ad OVERTRÆDELSE 3 og OVERTRÆDELSE 4

- (23) at sagsøgte i sin budopfordring 1, jf. Bilag 2 har anført, at

"[...] [n]år afgørelse foreligger, vil alle tilbudsgivere blive skriftligt underrettet om tildelingsbeslutningen, jf. Lov nr. 492 af 12. maj 2010."

- a. at denne formulering medfører, at sagsøgte aftaleretligt forpligter sig til at fremkomme med en begrundelse for sin beslutning om tildeling, der som minimum indeholder de oplysninger, som følger af de i lov nr. 492 af 12. maj 2010 om håndhævelse af udbudsreglerne m.v. ("Håndhævelsesloven") fastsatte regler for beslutningen. Dette indbefatter således en *"[...] kort redegørelse for de relevante grunde for beslutningen [...]"*, jf. lovens § 2, stk. 2, 1. pkt.,
- b. at uanset om sagsøgte ikke har anset sig for forpligtet til at lade tildelingen ledsage af en begrundelse i medfør af Forvaltningslovens §§ 22 og 24, må den afgivne begrundelse forudsætningsvist antages som minimum at holde sig inden for de af sagsøgte selv opstillede regler for tildelingen
- i. og dette har efter G4S' opfattelse ikke været tilfældet, hvorfor den manglende

realitet i sagsøgtes begrundelse *i sig selv* strider mod princippet om saglig forvaltning samt udgør en grov tilsidesættelse af de af sagsøgte selv opsatte betingelser for tilbudsindhentningsproceduren og det forvaltningsretlige legalitetsprincip.

3.6 Ad. Sammenhæng mellem OVERTRÆDELSE 1 og OVERTRÆDELSE 2

Sagsøgte hævder, at det anførte om *OVERTRÆDELSE 1* og *OVERTRÆDELSE 2* er gensidigt udelukkende,

- fordi G4S' anbringender (12) - (16) i stævningen om, at sagsøgte ikke har foretaget nogen bedømmelse af underkriterium (A) "Medarbejderprofil",
- udelukker G4S' anbringender om, at sagsøgte har anvendt beskrivelseselementerne for delkriterium (B), "Proces for billetkontrol", som grundlag for vurderingen af delkriterium (A) "Medarbejderprofil, jf. anbringenderne (03) - (11).

Dette synspunkt er åbenbart forkert.

Sagsøgtes anvendelse af forkerte beskrivelseselementer til brug for vurderingen af delkriterium (A) har netop afstedkommet, at sagsøgte ikke kan have foretaget nogen vurdering af dette delkriterium. Dette understøttes af, at følgende beskrivelseselementer henhørende under delkriterium (B), "Proces for billetkontrol",

- (i) "Tryghed",
- (ii) "Sikkerhed",
- (iii) "God service",
- (iv) "Undgå konflikter",
- (v) "Håndtere evt. konflikter på en god måde",
- (vi) "Give kunderne en god oplevelse i bussen",
- (vii) "Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne", og
- (viii) "Godt arbejdsmiljø",

er irrelevante for vurderingen af de tilbudte medarbejderprofiler.

3.7 Ad anskaffelsesmaterialets opsætning og sproglige forståelse for OVERTRÆDELSE 1 og OVERTRÆDELSE 2

Sagsøgtes efterfølgende redegørelse af 23. december 2013 (Bilag 11) for med hvilken forståelse og kontekst, underkriteriet er for-

muleret og evalueret, er som bekendt udarbejdet *efter* udarbejdelsen af nævnte kriterier og *efter*, at evalueringen var gennemført.

Allerede af denne årsag kan redegørelsen ikke tillægges nogen betydning.

Den af sagsøgte oversigtsmæssige illustration af underkriterierne kan i ingen sammenhænge lægges til grund for forståelsen af, hvortil beskrivelseselementerne (i) - (viii) skulle henhøre. G4S skal derfor gengive den grafiske opsætning af underkriterierne fra udbudsbetingelserne, jf. Bilag 2, side 5 - 6, *nøjagtigt* som disse forekom med indeholdelse af den direkte citerede formulering:

Underkriterier	Vægtning i procent
Bemærk: Beskrivelsen af <i>Kvalitet og Samarbejde og fleksibilitet</i> må maksimalt fylde 20 A4 sider.	
Pris	55 %
Prisen angives pr. bus/kontrol inkl. moms.	fordelt med
Ordregiver beregner evalueringsprisen ud fra 36.000 kontroller pr år.	100 %
Kvalitet	40 %
Ved kontrol af busser skal tilbudsgivers kontrollører sikre, at alle kunder får kontrolleret billetten/kortet, inden de stiger ud af bussen. Da der både er 2- og 3-dørs busser i Aarhus, skal proceduren indrettes herefter. Ved bedømmelsen af underkriteriet <i>kvalitet</i> lægges vægt på hvilken medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden samt den af tilbudsgiver beskrevne proces for billetkontrol i forhold til:	fordelt med
Effektiv kontrol	100 %
Tryghed	
Sikkerhed	
God service	
Undgå konflikter	
Håndtere evt. konflikter på en god måde	
Give kunderne en god oplevelse i bussen	
Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne	
Godt arbejdsmiljø.	

Samarbejde og fleksibilitet	5 %
Ved bedømmelsen af underkriteriet <i>Samarbejde og fleksibilitet</i> lægges vægt på tilbudsgivers beskrivelse af:	fordelt med 100 %
Hvordan tilrettelægges det gode samarbejde med Midttrafik	
Evnen til omstilling af procedurer i billetkontrollen.	

Det bemærkes i den sammenhæng, at underkriteriet "Samarbejde og fleksibilitet" netop ikke - i modsætning til delkriterierne til "kvalitet" - lægger op til en sproglig opdeling mellem henholdsvis "samarbejde" og "fleksibilitet".

3.8 Sammenfatning

Det er på ovennævnte grundlag G4S' vurdering, at såvel sagsøgte tilbudsvurdering samt de anførte begrundelser, jf. punkt 3.1 - 3.4 ovenfor, udgør åbenbare og grove tilsidesættelser af de af sagsøgte selv opstillede krav og betingelser for tilbudsindhentningsproceduren, hvilket er i strid med de ovenfor beskrevne forvaltnings- og aftaleretlige retsnormer.

ANBRINGENDER TIL STØTTE FOR PÅSTAND 1.2

4 Ad Sagsøgtes pligt til at bringe kontrakt til ophør

4.1 *Til støtte for den nedlagte PÅSTAND 1.2 gør G4S gældende,*

(24) *at* det er dokumenteret under henvisning til G4S' anbringender (01) – (22),

a. *at* sagsøgte har handlet i strid med forvaltnings- og aftaleretlige principper ved ikke at følge egne fastsatte prioriteringsregler ved evaluering af de modtagne tilbud fra G4S og Securitas A/S, og

b. *at* sagsøgte i al væsentlighed har undladt at foretage en fyldestgørende vurdering af de modtagne tilbud fra G4S og Securitas A/S,

(25) *at* Kontrakten dermed også i medfør af Danske Lov 5-1-2 skal bringes til ophør,

a. idet sagsøgtes indgåelse af kontrakten med Se-

curitas A/S er i strid med legalitetsprincippet og Forvaltningslovens §§ 22-24, jf. anbringenderne (01), samt (03) - (22), og

- (26) at sagsøgte ikke efterfølgende vil kunne rekonstruere saglige begrundelser for den foretagne pointtildeling i henhold til de kvalitative underkriterier og delkriterierne hertil,
- (27) at der ikke er nogen gennemsigtige eller rimelige holdepunkter for pointtildelingen i henhold til de fastsatte kvalitative under- og delkriterier,
- (28) at der derfor heller ikke er noget sagligt belæg for sagsøgtes tildelingsbeslutning,
- (29) at udfaldet af tilbudssammenligningen let kunne have været anderledes, hvis Securitas A/S og G4S også var blevet tildelt point i henhold til delkriteriet, (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden", og
- (30) at tilbudsgiverne i mangel af anden oplysning i Udbudsmateriale I (Bilag 2) eller Udbudsmateriale II (Bilag 6) logisk måtte gå ud fra, at tildelte point i henhold til delkriterierne, (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden", og, (B) "Proces for billetkontrol", til underkriteriet, "Kvalitet", ville blive vægtet ens.
- 4.2 *I forhold til G4S' samlede pointplacering og udfaldet af tilbudssammenligningen gør G4S i fortsættelse sit anbringende (30) gældende,*
- (31) at det på grundlag af de øvrige tildelte point til G4S ikke ville have været usandsynligt – men måske snarere antageligt – at G4S blev tildelt 10 point ud af 10 mulige point, navnlig under henvisning til sagsøgtes foreløbige bedømmelse af G4S' 1. forhandlingstilbud, jf. Bilag 6,
- (32) at tildeling af 10 point til G4S i henhold til (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden" i givet fald kunne have bevirket, at G4S samlet i henhold til underkriteriet, "Kvalitet", blev tildelt

- 9,33 point (84/9), jf. sagsøgtes opgjorte pointgennemsnit, i henhold til delkriterium (B), og
- 10 point i G4S' eksempel ovenfor i henhold til delkriterium (A),

hvilket med en ligelig vægtning af de anførte point subtotaler ville have medført en samlet uvægtet point score i henhold til underkriteriet "Kvalitet" på 9,67 point og dermed en vægtet point score for dette underkriterium på 3,86 point ud af 10 mulige,

- (33) *at* G4S i dette – ikke utænkelige – eksempel ville have fået tildelt yderligere 0,137 vægtede point i den samlede point score, således 7,86 point i stedet for aktuelt 7,72 point.

4.3 *Tilsvarende gør G4S i forhold til pointplaceringen for Securitas A/S gældende,*

- (34) *at* det på grundlag af de øvrige tildelte point til denne tilbudsgiver ikke ville have været usandsynligt, at Securitas A/S alene blev tildelt 4 point ud af 10 mulige point,

- (35) *at* tildeling af 4 point til Securitas A/S i henhold til (A) "Medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden" i givet fald kunne have bevirket, at Securitas samlet i henhold til underkriteriet, "Kvalitet", blev tildelt

- 6,33 point (57/9), jf. sagsøgtes opgjorte pointgennemsnit, i henhold til delkriterium (B), og
- 4 point i G4S' eksempel ovenfor i henhold til delkriterium (A),

hvilket med en ligelig vægtning af de anførte point subtotaler ville have medført en samlet uvægtet point score i henhold til underkriteriet, "Kvalitet", på 5,17 point, og dermed en vægtet point score for dette underkriterium på 2,07 point ud af 10 mulige,

- (36) *at* Securitas A/S i dette tilfælde ville have fået tildelt 0,463 færre vægtede point i den samlede point score, således 7,77 point i stedet for aktuelt 8,23 point, og

(37) at det på ovenstående grundlag bestemt ikke er usandsynligt, at Securitas A/S og G4S kunne have byttet pointplacering, og G4S derfor kunne have afgivet det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

4.4 *På dette grundlag gør G4S gældende,*

(38) at de af sagsøgte begåede fejl under tilbudssammenligningen, som G4S har dokumenteret i stævningen er væsentlige, idet der er sket overtrædelse af forskrifter, som har til formål at garantere, at de afgørelser, forvaltningen træffer, er saglige og korrekte,

(39) at sagsøgtes tilbudssammenligning i øvrigt er behæftet med meget stor usikkerhed i forhold til de reelle begrundelser for tildelingsbeslutningen,

(40) at det ikke kan udelukkes, at sagsøgte har været fokuseret på, i forhold til G4S' årlige tilbudssum for udførelse af de 36.000 billetkontroller, at spare ca. DKK 2 mio.,

(41) at sagsøgte på intet tidspunkt under udbudsprocedurens gennemførelse fandt anledning til at oplyse tilbudsgiverne om den anvendte model for udmåling af point i henhold til underkriteriet, "Pris",

a. idet det fremgår af sagsøgtes evalueringsskemaer (Bilag 10), at sagsøgte tildelte 10 point ud af 10 mulige point til lavestbydende,

b. idet sagsøgte til øvrige tilbud tildelte point ud fra en lineært faldende kurve, hvor tilbudspriser på mere end 10 % over lavestbydende tilbudspris ville blive tildelt 0 point,

(42) at sagsøgte ved ikke forlods at meddele tilbudsgiverne, hvorledes point vil blive udmålt i henhold til priskriteriet har medført,

a. at denne usikkerhed for tilbudsgiverne under det omhandlede udbud konkret har fungeret som et muligt "håndtag" for sagsøgte til at udjævne for store udsving i forhold til tildelingen af point i forhold til de kvalitative underkriterier, "Kvalitet" og "Samarbejde og fleksibilitet",

- b. at det anførte i hvert ikke kan udelukkes i tilfælde, hvor myndigheden har udsigt til at opnå væsentlige besparelser, og
 - c. at den beskrevne mekanisme under alle omstændigheder sammenholdt med de af G4S påviste fejl under tilbudssammenligningen har bidraget væsentligt til klarheden om sagsøgtes reelle tildelingsgrundlag,
- (43) at tilbudssammenligningen samlet set som følge af de begåede væsentlige fejl, den generelle store usikkerhed om sagsøgtes vurdering af de modtagne tilbud og risikoen for sagsøgtes manipulation med tildelingsresultatet ikke kan tjene som et forudberegneligt og sagligt grundlag for sagsøgtes tildelingsbeslutning,
- (44) at Kontrakten også af de anførte grunde er indgået på et ulovligt grundlag, og
- (45) at Retten derfor skal pålægge sagsøgte at bringe den mellem sagsøgte og Securitas A/S indgåede kontrakt til ophør,
- a. idet sagsøgte i Kontraktens punkt 4.21 "Opsigelse af kontrakt", netop har givet adgang til at opsig denne med 2 måneders varsel, såfremt sagsøgte pålægges at bringe denne til ophør af blandt andre Klagenævnet for Udbud samt domstolene,
 - b. idet leverandørens erstatningsprospekter er særdeles begrænsede i denne sammenhæng,
 - c. idet der af sagsøgtes budopfordring (bilag 2), under punkt 2.12., "Ordregivers forbehold", at ordregiver tager bevillingsmæssige forbehold samt forbehold for ændringer i omfanget af den ydelse, som skal leveres,
 - d. idet sagsøgtes henvisning til værdispilds- og indrettelseshensyn synes ubegrundet
 - e. idet opsigelsesadgangen som de øvrige forbehold har været kendelige for den nuværende kontraktthaver, Securitas A/S, allerede på

tidspunktet for tilbudsafgivelsen,

- f. *idet* forslaget til udbudslov tillige kodificerede en sådan pligt i sin § 185, stk. 2, hvor bestemmelsen ikke er en udmøntning af nogen regel i det nye udbudsdirektiv (2014/24/EU) og således knytter sig direkte til det forvaltningsretlige princip om, at ulovlige forvaltningsretlige beslutninger ikke kan opretholdes, jf. også det anførte i lovbemærkningerne til paragraffen:

"Hvis en tildelingsbeslutning er annulleret ved endelig afgørelse eller dom, skal ordregiveren bringe en kontrakt eller rammeaftale, som er indgået på grundlag af beslutningen, til ophør med et efter forholdene passende varsel [...]",

- g. *idet* opsigelsesadgangen som de øvrige forbehold har været kendelige for den nuværende kontraktgiver, Securitas A/S, allerede på tidspunktet for tilbudsafgivelsen, og
- h. *idet* retten til at bringe en kontrakt til ophør bl.a. fremgår forudsætningsvist af Vestre Landsrets dom i U.2012.3232, *12-by-gruppens Indkøbscentral v/ Svendborg Kommune mod AV Forma A/S.*"

Midttrafik I/S har i sit påstandsdokument anført følgende til støtte for den nedlagte påstand:

"...

2. ANBRINGENDER

2.1 Indledende bemærkninger

Sagen vedrører Midttrafiks udbud af billetkontrol mv. i bybusserne i Aarhus Kommune. Udbuddet blev annonceret i juli 2013 (bilag 1) og afsluttet med en kontrakttildeling den 13. december 2013 (bilag 9).

Sagen omhandler spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgte Midttrafik ved - ved bedømmelsen af underkriteriet "Kvalitet" at have foretaget en samlet vurdering af den tilbudte "medarbejderprofil" og

den "beskrevne proces for billetkontrol" i forhold til en række nærmere angivne kriterier - har påtaget sig et erstatningsansvar over for sagsøger G4S (sagsøgtes påstand 1).

Derudover vedrører sagen spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgtes beslutning om at tildele den udbudte kontrakt til Securitas A/S - som følge af at denne beslutning er baseret på en samlet vurdering af den "tilbudte medarbejderprofil" samt den "beskrevne proces for billetkontrol" i forhold til de i udbudsmaterialet angivne delkriterier til underkriteriet "Kvalitet - er behæftet med sådanne mangler, at der er belæg for at pålægge sagsøgte at bringe kontrakten med Securitas A/S til ophør (påstand 2).

Der er mellem parterne enighed om, at sagsøgtes udbud af billetkontrol mv. i bybusserne i Aarhus Kommune, uanset at dette udbud er annonceret som et udbud med forhandling efter forsyningsvirksomhedsdirektivets regler, ikke er omfattet af udbudspligten efter forsyningsvirksomhedsdirektivet, hvorfor sagen udelukkende skal afgøres efter forvaltningsretlige og aftaleretlig principper og regler.

Sagsøgte gør gældende, at sagsøgte hverken har handlet i strid med forvaltningsretlige regler og principper eller aftaleretlige regler og principper ved at have foretaget en samlet vurdering af den "tilbudte medarbejderprofil" og "den beskrevne proces for billetkontrol" i forhold til underkriteriet "Kvalitet" og de heri indeholdte delkriterier, hvorfor hverken betingelserne for at tilkende sagsøger erstatning eller pålægge sagsøgte at bringe kontrakten med Securitas A/S til ophør er opfyldt.

2.2 Erstatningspåstand (påstand 1)

2.2.1 Generelle bemærkninger

I overensstemmelse med dansk erstatningsrets almindelige regler kan det af retspraksis udledes, at følgende kumulative betingelser skal være opfyldt, for at en forbigået tilbudsgiver kan få erstatning i form af dækning af omkostninger til afgivelse af tilbud (negativ kontraktsinteresse).

1. Ordregiver skal have begået en ansvarspådragende fejl.
2. Der skal være årsagssammenhæng mellem den af ordregiver begåede ansvarspådragende fejl og de af den erstatningssøgende tilbudsgiver forgæves afholdte omkostninger til deltagelse i udbudsprocessen.
3. Den erstatningssøgende tilbudsgiver skal have lidt et økonomisk tab.

Til støtte for at sagsøgte har pådraget sig et erstatningsansvar over for sagsøger, har sagsøger henvist til såvel forvaltningsretlige som aftaleretlige regler og grundprincipper.

Særligt i forhold til de af sagsøger påberåbte forvaltningsretlige regler og grundprincipper skal sagsøgte gøre følgende gældende:

Forvaltningsloven, herunder begrundelsespligten i henhold til forvaltningslovens § 22 og § 24, finder ikke anvendelse på offentlige myndigheders indgåelse af kontrakter eller andre privatretlige dispositioner, jf. herved forvaltningslovens § 2, stk. 2. De i forvaltningsloven fastsatte regler for udøvelse af offentlig forvaltning finder derfor ikke anvendelse på sagsøgtes udbud af billetkontrol mv. i bybusserne i Aarhus Kommune.

Særligt for så vidt angår det af sagsøger påberåbte legalitetsprincip skal sagsøgte fremhæve, at legalitetsprincippet indebærer, at enhver forvaltningsretlig afgørelse skal være hjemlet i en lov, og at forvaltningen således ikke kan handle uden den fornødne bemyndigelse eller lovhjemmel. Eftersom sagsøgte utvivlsomt er berettiget til at indhente tilbud på billetkontrol mv., og da sagsøgtes indhentning af tilbud på billetkontrol mv. i bybusserne i Aarhus Kommune ikke er en forvaltningsretlig afgørelse, er legalitetsprincippet ikke relevant for denne sag.

Sagsøgte gør derfor sammenfattende i forhold til sagsøgtes iagttagelse af de forvaltningsretlige regler og grundprincipper gældende, at de principper for god offentlig adfærd, som måtte kunne udledes af almindelige uskrevne forvaltningsretlige principper, også ud fra principperne i lex specialis ikke pålægger offentlige myndigheder og virksomheder videregående forpligtelser end de forpligtelser, der følger af de aftaleretlige og særlige udbudsretlige regler.

Sagsøgte skal i den forbindelse også henvise til lovbemærkningerne til udbudsloven (L19 2015/2016, § 193), hvoraf fremgår, at:

*”... Hvis kontrakten ikke har en klar grænseoverskridende interesse, finder principperne, jf. § 2, [principperne om ligebehandling, gennemsigtighed og proportionalitet (min tilføjelse)] ikke anvendelse. I dette tilfælde vil en forvaltningsmyndighed **kun** være omfattet af de almindelige forvaltningsretlige principper. ... (min fremhævelse).”*

Henset til at sagsøgers anbringender til støtte for, at sagsøgte har

tilsidesat de forvaltningsretlige principper, i øvrigt er sammenfaldende med sagsøgers anbringender til støtte for, at sagsøgte har tilsidesat sine aftaleretlige forpligtelser, er sagsøgte anbringender i forhold til overholdelse af de forvaltningsretlige principper i det hele omfattet af de nedenfor i pkt. 2.2.2 anførte anbringender.

2.2.2 Ansvarsgrundlag

Det er en forudsætning for, at der foreligger et ansvarsgrundlag, at sagsøgte har handlet i strid med aftaleretlige forpligtelser, som sagsøgte er underlagt og/eller har påtaget sig i forbindelse med gennemførelsen af udbuddet.

Til støtte for at sagsøgte har pådraget sig et erstatningsansvar, har sagsøger generelt henvist til det udbudsretlige ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincip, formentlig ud fra en betragtning om, at sagsøgte ved at annoncere udbuddet som et udbud med forhandling efter forsyningsvirksomhedsdirektivets bestemmelser aftaleretligt har forpligtet sig til at følge disse regler.

Ligebehandlings- og gennemsigtighedsprincippet følger af forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 10, der indeholder følgende bestemmelse:

"Ordregiverne overholder principperne om ligebehandling og ikke-forskelsbehandling af virksomheder og handler på en gennemsigtig måde."

Til støtte for at sagsøgte har pådraget sig et erstatningsansvar har sagsøger mere konkret gjort gældende, at sagsøgte har handlet i strid med de forvaltningsretlige og aftaleretlige principper, som sagsøgte har påtaget sig ved ikke at have foretaget en særskilt vurdering af den tilbudte "medarbejderprofil", men derimod at have foretaget en samlet vurdering af den tilbudte medarbejderprofil og den tilbudte proces for billetkontrol i henhold til underkriteriet "Kvalitet" og de hertil hørende 9 delkriterier. Dette forhold er behandlet nedenfor i pkt. 2.2.2.1 – 2.2.2.4.

Derudover har sagsøgte gjort gældende, at sagsøgte har handlet ansvarspådragende ved at have afgivet utilstrækkelig begrundelse for den trufne tildelingsbeslutning. Dette forhold er behandlet nedenfor i pkt. 2.2.2.5.

Sagsøgte gør gældende, at det fornødne ansvarsgrundlag ikke er til stede i denne.

2.2.2.1 Udbudsmaterialets opsætning og sproglige forståelse

Udbudsmaterialet (bilag 2) indeholder i pkt. 2.2 følgende angivelse af tildelingskriteriet:

2.2 Tildelingskriterium

Kontrakten vil blive tildelt den tilbudsgiver, der afgiver det for ordregiver økonomisk mest fordelagtige tilbud, idet følgende underkriterier, med angivelse af vægtning, lægges til grund for tilbudsvurderingen:

Underkriterier	Vægtning i procent
Bemærk: Beskrivelsen af <i>Kvalitet</i> og <i>Samarbejde og fleksibilitet</i> må maksimalt fylde 20 A4 sider.	
Pris	55 %
Prisen angives pr. bus/kontrol inkl. moms.	fordelt med
Ordregiver beregner evalueringsprisen ud fra 36.000 kontroller pr år.	100 %
Kvalitet	40 %
Ved kontrol af busser skal tilbudsgivers kontrollører sikre, at alle kunder får kontrolleret billetten/kortet, inden de stiger ud af bussen. Da der både er 2- og 3-dørs busser i Aarhus, skal proceduren indrettes herefter. Ved bedømmelsen af underkriteriet <i>kvalitet</i> lægges vægt på hvilken medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden samt den af tilbudsgiver beskrevne proces for billetkontrol i forhold til:	fordelt med
Effektiv kontrol	100 %
Tryghed	
Sikkerhed	
God service	
Undgå konflikter	
Håndtere evt. konflikter på en god måde	
Give kunderne en god oplevelse i bussen	
Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne	
Godt arbejdsmiljø.	

Samarbejde og fleksibilitet	5 %
Ved bedømmelsen af underkriteriet <i>Samarbejde og fleksibilitet</i> lægges vægt på tilbudsgivers beskrivelse af:	fordelt med 100 %
Hvordan tilrettelægges det gode samarbejde med Midttrafik	
Evnene til omstilling af procedurer i billetkontrollen.	

Sagsøgte har således i sin opstilling af tildelingskriterier indledt hvert tildelingskriterium med en sproglig beskrivelse af kriteriet efterfulgt af en angivelse af, hvilke elementer (delkriterier) vurderingen af kriteriet vil blive foretaget i henhold til.

Sagsøgtes beskrivelse af underkriterierne kan således grafisk gengives som følger:

Underkriterier	Vægtning i procent
Pris [Beskrivelse af grundlag for bedømmelsen af underkriteriet]	
Kvalitet [Beskrivelse af grundlag for bedømmelsen af underkriteriet] Beskrivelse af de elementer, som indgår i bedømmelsen - [delkriterier for underkriteriet]	
Samarbejde og fleksibilitet [Beskrivelse af grundlag for bedømmelsen af underkriteriet] Beskrivelse af de elementer, som indgår i bedømmelsen - [delkriterier for underkriteriet]	

Sagsøgte gør med henvisning hertil gældende, at det ud fra en sproglig fortolkning af udbudsmaterialets pkt. 2.2 følger, at bedømmelsen af underkriteriet "Kvalitet" vil være en samlet vurdering af "*hvilken medarbejderprofil, som varetager opgaven i kontraktperioden samt den af tilbudsgiver beskrevne proces for billetkontrol*" i forhold til de særskilt angivne delkriterier ("Effektiv kontrol", "Tryghed", "Sikkerhed", "God service", "Undgå konflikter", "Håndtere evt. konflikter på en god måde", "Give kunderne en god oplevelse i bussen", "Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne" og "Godt arbejdsmiljø").

Tilsvarende omfatter vurderingen af underkriteriet "Samarbejde

og fleksibilitet" en samlet vurdering af "Samarbejde og fleksibilitet" i forhold til de to særskilt angivne delkriterier ("Hvordan tilrettelægges det gode samarbejde med Midttrafik" og "Evnen til omstilling af procedurer i billetkontrollen").

2.2.2.2 De oprindelige tilbud

Ved tilbudsfristens udløb den 20. november 2013 modtog sagsøgte ud over tilbuddet fra sagsøger (bilag 4) tilbud fra Securitas (bilag A) og ISS (bilag B).

Som det fremgår af bilag A og bilag B, havde Securitas og ISS i overensstemmelse med den naturlige sproglige fortolkning af tildelingskriteriet "Kvalitet" opbygget sit tilbud som en samlet beskrivelse af den tilbudte medarbejderprofil og proces for billetkontrol i forhold til de 9 delkriterier "Effektiv kontrol", "Tryghed", "Sikkerhed", "God service", "Undgå konflikter", "Håndtere evt. konflikter på en god måde" og "Give kunderne en god oplevelse i bussen" mv.

Disse to tilbudsgiveres tilbud understøtter således den naturlige sproglige fortolkning af tildelingskriteriet "Kvalitet".

I modsætning til de to øvrige tilbudsgivere havde sagsøger i sit tilbud (bilag 4) foretaget en separat fremstilling af den tilbudte medarbejderprofil og den tilbudte proces for billetkontrollen.

Sagsøger havde dog samtidig både for så vidt angår den tilbudte medarbejderprofil som den tilbudte procedure for billetkontrol beskrevet, hvorledes sagsøger ville imødekomme de 9 delkriterier.

Til illustration heraf henvises til følgende beskrivelse af den tilbudte medarbejderprofil i sagsøgers tilbud:

Medarbejderprofil og -uddannelse

G4S er bevidst om, at vi i det daglige arbejde med udførsel af billetkontrol er repræsentant for Midttrafik. Alle G4S' medarbejdere udviser derfor stor respekt for det omgivende miljø samt udstråler venlighed, servicemind og myndighed.

G4S har i dag 18 medarbejdere, der er uddannede til at udføre billetkontrol for Midttrafik. Medarbejderne udfører dagligt de opgaver der skal leveres til denne kontrakt med en professionel, serviceminded og effektiv indgangsvinkel.

G4S vil således ved en fornyet kontraktperiode sikre Midttrafik en smidig opstart med minimalt ressourcetræk for Midttrafik, da der ikke vil være behov for at gennemgå rekruttering og uddannelse af nye medarbejdere. G4S vil derimod fortsætte serviceleveringen med kompetent personale, der har erfaring med indholdet og udførelsen af ydelsen og som på nuværende tidspunkt allerede har vist særdeles gode resultater og opnået en god genkendelsesgrad blandt kunderne i Aarhus.

G4S' rekrutterede medarbejdere til opgaven afspejler, at det daglige arbejde med at udføre billetkontrol indebærer en lang række opgaver af forskellig karakter, der stiller flere krav til medarbejdernes kompetencer. Der er behov for, at medarbejderne kan varetage kontrolopgaver, kundeservice samt sikkerheds- og tryghedsydelse. G4S vil således til kontrakten tilbyde Midttrafik medarbejdere, der kan håndtere de situationer der opstår ved kontrol af kundernes rejsehjemmel, herunder utilfredse eller pinligt berørte kunder. De er ligeledes forberedte på at kunne blive mødt af en del modstand, herunder trusler eller udadreagerende borgere, der føler sig personligt eller økonomisk ramt af afgiften. Medarbejderne håndterer disse situationer fagligt og i overensstemmelse med procedurerne samtidig med at de udviser en meget høj grad af servicemind og møder kunderne med åbenhed og imødekommenhed, svarer på forespørgsler og assisterer hvor det er nødvendigt. I udførelsen af deres arbejde udviser G4S' medarbejdere således en meget høj grad af professionalisme. Samtidig med at de udstråler myndighed og autoritet fremstår de imødekommende og servicemindede. Medarbejderprofilen som G4S tilbyder Midttrafik er dermed personligt robust, og med en evne til at håndtere mange både forventede og uventede situationer.

...

Personlige kompetencer

G4S medarbejdere til kontrakten med Midttrafik fremstår til hver en tid præsentable og servicemindede og signalerer imødekommenhed, venlighed, selvtillid og kompetence. De er gode til kommunikation og opmærksomme på kundernes behov. Medarbejderne har en høj stresstærskel, arbejder ansvarsbevidst og grundigt og er opmærksomme på og observerende over for uregelmæssigheder. Medarbejdernes udseende vil til enhver tid signalere social omgængelighed og bidrage til at passagererne føler sig trygge ved medarbejderne.

...

Videreuddannelse

G4S har i dag mange servicevagter ansat i virksomheden, hvis arbejdsopgaver foregår i indkøbscentre, på gågader etc. Denne type vagter er vant til kontakten med mange forskellige typer af mennesker og vant til at håndtere mange forskellige situationer. G4S har således stor erfaring med de situationer medarbejderne til billetkontrollen for Midttrafik vil kunne stå overfor, samt den tilgang medarbejderne skal have til deres opgaver, både i forbindelse med kundeservice, kommunikation, tryghed, sikkerhed og konflikthåndtering. Den viden guider os til, at tilbyde medarbejderne den rette videreuddannelse og sparring i forbindelse med deres opgaveløsning.

Billetkontrolløpgaven stiller således høje krav til medarbejderne ift. kundeservice, opmærksomhed, konflikthåndtering, stress-håndtering og fleksibilitet. Medarbejderne skal være klar på at agere korrekt i mange forskellige situationer, og der er således vigtigt, at G4S gennem hele ansættelsesforholdet træner og videreuddanner den enkelte medarbejder, så denne besidder de nødvendige kvalifikationer, der skal til for at udføre sine opgaver. G4S' medarbejdere til opgaven bliver derfor pålagt at følge interne kurser i G4S og deltage i løbende videreuddannelse, så de til enhver tid er opdaterede inden for den nyeste viden på arbejdsområdet. Medarbejderne bliver eksempelvis uddannet i kommunikation, observation og håndtering af mulige trusler, crowd control, udvidet førstehjælp, evakuering, service m.m. Med en solid uddannelse har G4S' medarbejdere således de faglige kompetencer, det kræver at udføre billetkontrollen for Midttrafik på en hensigtsmæssig og professionel måde.

Sagsøgte gør med henvisning hertil gældende, at sagsøgeren allerede i forbindelse med indlevering af sit forhandlingstilbud i november 2013 var bekendt med, at den tilbudte medarbejderprofil ville blive vurderet i forhold til de 9 angivne delkriterier ("Effektiv kontrol", "Tryghed", "Sikkerhed", "God service", "Undgå konflikter", "Håndtere evt. konflikter på en god måde", "Give kunderne en god oplevelse i bussen", "Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne" og "Godt arbejdsmiljø"), og at det således er udtryk for efterrationalisering, når sagsøger nu gør gældende, at det var sagsøgers opfattelse, at det udelukkende var den tilbudte proces for billetkontrol, der ville blive vurderet i forhold til de 9 delkriterier.

Sagsøgte gør desuden gældende, at sagsøger var eller burde have været bekendt med, at underkriteriet "Kvalitet" omfattede en

samlet vurdering af den tilbudte medarbejderprofil og den beskrevne proces i forhold til de 9 angivne kriterier.

Sagsøgte gør endelig gældende, at det forhold, at sagsøger i modsætning til de to øvrige tilbudsgivere eventuelt har fejlfortolket, at underkriteriet "Kvalitet" ikke kan henføres til en så uklar beskrivelse af dette underkriterium, at der er belæg for at pålægge sagsøgte ansvaret for principperne for culpa in contrahendo.

2.2.2.3 Forhandlingsforløbet

I fortsættelse af forhandlingsmødet den 23. august 2013 udsendte sagsøgte sammen med opfordring til sagsøger om at afgive tilbud et referat af forhandlingsmødet samt en bedømmelse af sagsøgers indledende tilbud (bilag 6).

Vedrørende vurderingen af sagsøgers forhandlingstilbud indeholdt det udsendte materiale følgende:

VURDERING AF FORHANDLINGSTILBUD

UDBUD AF BILLETCONTROL M.V.

G4S

Vurderingen af underkriterierne sker efter følgende fem-trins skala: Særdeles stærk, stærk, middel, svag og særdeles svag, hvor særdeles stærk er den bedste vurdering af en parameter.

Underkriterier	Beskrivelse	Vurdering
Pris: Angives pr. bus/kontrol inkl. moms samt evalueringsprisen ud fra 36.000 kontroller pr. år (55 %)	268 kr. pr. bus/kontrol Evalueringspris: 9.648.000 kr.	Svag
Kvalitet: Ved bedømmelsen lægges vægt på medarbejderprofil samt den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til: (40 %)	Godt introbrev møntet på netop MTs opgave. Materialet virker meget gennearbejdet og tilpasset den specifikke opgave. Kvalitetsbeskrivelsen giver indtryk af at vide nøjagtig, hvad MT ønsker. G4S har helt klart forstået, hvad opgaven går på og har lavet et fint svar på udbudsmaterialet.	Stærk
Effektiv kontrol	Her sker plusopfyldelse i form af tjek af billetautomat, indberetning heraf samt samtale med chauffør ved hver kontrol.	Stærk
Tryghed	Helt i top. Såvel for kunder som medarbejdere (teams på 2-3, tekniske hjælpemidler samt rutineopkald)	Særdeles stærk
Sikkerhed	Som under Tryghed	Særdeles stærk
God service	Her sker plusopfyldelse i form af at assistere ældre, barnevogne m.m.	Særdeles stærk
Undgå konflikter	Meget professionelt. Processen er fint uddybet	Særdeles stærk

Håndtere konflikter på en god måde	Fint beskrevet	Stærk
Give kunderne en god oplevelse i bussen	Fint beskrevet	Stærk
Sikring af godt samarbejde mellem kontrollørerne	Fint beskrevet	Stærk
Godt arbejdsmiljø	OK	Middel
Samarbejde og fleksibilitet: Der lægges vægt på beskrivelsen af:	G4S gør meget ud af beskrivelsen af dette punkt	Stærk
(5 %)		
Tilrettelæggelsen af det gode samarbejde	Fint beskrevet.	Stærk
Evnen til omstilling af procedurer	OK	Middel

Alle minimumskrav er derudover opfyldt. G4S lægger op til at fortsætte opgaven som nu med en del flere kontroller, end minimumskravene angiver. G4S har fuldstændigt overblik over opgaven, og hvordan den ønskes løst. G4S er stærk og særdeles stærk næsten overalt på kvalitet. G4S skal spidse pennen på prisen, før de sender det endelige tilbud.

Sagsøgte gør med henvisning hertil gældende, at sagsøger senest i forbindelse med modtagelsen af vurderingen af sagsøgers forhandlingstilbud var bekendt med, at vurderingen af underkriteriet "Kvalitet" omfattede en samlet vurdering af de tilbudte medarbejderprofiler og den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til de 9 angivne delkriterier.

Sagsøgte fremhæver i den forbindelse desuden, at udsendelsen af vurderingen af forhandlingstilbuddet ikke gav sagsøger anledning til at ændre disponeringen af sagsøgers tilbud.

Sagsøgers endelige tilbud af 20. november 2013 (bilag 8) er således disponeret identisk med sagsøgers forhandlingstilbud, ligesom beskrivelsen af den tilbudte kvalitet er stort set identisk med sagsøgers forhandlingstilbud.

Sagsøgte gør med henvisning hertil gældende, at sagsøgte allerede ved afgivelsen af sagsøgers forhandlingstilbud var bekendt med, at vurderingen af underkriteriet "Kvalitet" omfattede en samlet vurdering af den tilbudte medarbejderprofil og den beskrevne proces for billetkontrol i henhold til de 9 angivne delkriterier.

2.2.2.4 Sagsøgtes evaluering af de endelige tilbud

Sagsøgte udsendte den 13. december 2013 (bilag 9) sin tildelingsbeslutning.

Af sagsøgtes tildelingsbeslutning fremgik, at Securitas A/S havde

afgivet det bedste tilbud i henhold til de fastlagte tildelingskriterier, og at sagsøgte derfor agtede at indgå kontrakt med denne virksomhed.

Af sagsøgtes tildelingsbeslutning fremgik i øvrigt, at sagsøger havde opnået den højeste score på den tilbudte kvalitet, nemlig 3,73 vægtede point mod Securitas A/S, der havde opnået 2,53 vægtede point.

Foranlediget af en henvendelse fra sagsøgers advokat udsendte sagsøgte desuden den 19. december 2013 det evalueringsskema (den evalueringsrapport), der lå til grund for sagsøgtes tildelingsbeslutning.

Evalueringsskemaet indeholdt følgende vurdering af sagsøgers tilbud:

G4S			
Underkriterier	Beskrivelse	Vurdering	Point = 7,72
Pris: Angives pr. bus/kontrol inkl. moms samt evalueringsprisen ud fra 36.000 kontroller pr. år (55 %)	214,37 kr. pr. bus/kontrol Evalueringspris: 7.717.454,52 kr.	(10-10x (7717454,52-5688000)/5688000))x0,5 5	3,54
Kvalitet: Ved bedømmelsen lægges vægt på medarbejderprofil samt den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til: (40 %)			84/9x0,4=
Effektiv kontrol	Super Garanti: + 2 %	10	3,73
Tryghed		10	
Sikkerhed		9	
God service		9	
Undgå konflikter	Super kvalitet samt yderligere efteruddannelse på området i 2014	10	
Håndtere konflikter på en god måde	Uddybet + mere uddannelse	9	
Give kunderne en god oplevelse i bussen	Uddybet	9	
Sikring af godt samarbejde mellem kontrollørerne	Uddybet	9	
Godt arbejdsmiljø	Uddybet	9	

Samarbejde og fleksibilitet: Der lægges vægt på beskrivelsen af: (5 %)	Pkt. 3	18/2x0,05=
Tilrettelæggelsen af det Uddybet gode samarbejde	9	0,45
Evnen til omstilling af Uddybet procedurer	9	
Den verbale 5 trins vurdering udfoldes nu til en 10 trins numerisk vurdering		

Som det fremgår af sagsøgtes endelige evalueringsskema var den i forbindelse med forhandlingerne benyttede verbale 5-trinsskala udfoldet til en 10-trins numerisk vurdering.

Evalueringsskemaet svarer i sin opbygning i øvrigt til det evalueringsskema, som blev udsendt som led i udbuddet med forhandling.

Sagsøgte gør med henvisning hertil gældende, at sagsøgtes endelige evaluering af tilbuddene er sket i overensstemmelse med den naturlige forståelse af underkriteriet "Kvalitet" samt de oplysninger, som tilbudsgiverne modtog under forhandlingerne.

Sagsøgte har derfor overholdt såvel aftaleretlige som forvaltningsretlige regler og principper, herunder de EU-retlige principper om ligebehandling og gennemsigtighed ved evalueringen af sagsøgers tilbud i relation til underkriteriet "Kvalitet" og de dertil knyttede delkriterier: "Effektiv kontrol", "Tryghed", "Sikkerhed", "God service", "Undgå konflikter", "Håndtere evt. konflikter på en god måde", "Give kunderne en god oplevelse i bussen", "Sikring af et godt samarbejde mellem kontrollørerne" og "Godt arbejdsmiljø".

2.2.2.5 Sagsøgers begrundelse for den trufne tildelingsbeslutning

Sagsøgte gør gældende, at hverken de forvaltningsretlige regler og grundprincipper eller de aftaleretlige regler og principper pålægger sagsøgte en begrundelsespligt ved indgåelse af kontrakter eller andre privatretlige dispositioner.

Sagsøgte gør desuden gældende, at sagsøgte ikke ved at annoncere udbuddet i henhold til forsyningsvirksomhedsdirektivets regler på et aftaleretligt grundlag har forpligtet sig til at følge de udbudsretlige krav til begrundelsen af en underretning om tildelingsbeslutningen.

Sagsøgte gør endvidere gældende, at sagsøgtes begrundelse for den trufne tildelingsbeslutning, jf. såvel orienteringsskrivelsen af

13. december 2013 (bilag 9) som den uddybende evalueringsrapport fremsendt ved mail af 18. december 2013 (bilag 10) opfylder kravet i håndhævelsesloven (lov nr. 492 af 12. maj 2010) om, at underretningen om tildelingsbeslutningen skal indeholde en "*kort redegørelse for de relevante grunde for beslutningen*" og dermed også opfylder de udbudsretlige forpligtelser, som sagsøgte måtte have påtaget sig ved at annoncere udbuddet efter forsyningsvirksomhedsdirektivets regler.

Såvel sagsøgers orienteringsskrivelse som evalueringsrapporten indeholdt således en orientering om, dels hvilken tilbudsgiver der er truffet beslutning om at indgå en kontrakt med, dels en gengivelse af pointtildelingen på de enkelte underkriterier. I evalueringsrapporten var endvidere gengivet oplysninger om pointtildelingen på de enkelte delkriterier til underkriterierne.

Det gøres på denne baggrund gældende, at sagsøger og de øvrige tilbudsgivere på dette grundlag var i stand til at identificere de relative fordele og ulemper ved sit eget tilbud i forhold til det vindende tilbud, og at tilbudsgiverne dermed også kunne konstatere, på hvilket grundlag deres tilbud var fravalgt.

Til støtte for at en sådan begrundelse indeholdende oplysninger om den vindende tilbudsgiver og pointtildelingen på de enkelte underkriterier er tilstrækkeligt til at opfylde håndhævelseslovens krav om en kort redegørelse for de relevante grunde for beslutningen, kan til eksempel henvises til Klagenævnet for Udbuds kendelse af 21. juni 2011, Hørkram Foodservice A/S mod Roskilde Kommune på vegne af Fællesudbud Sjælland, hvor klagenævnet ad påstand 1 fastslog følgende:

"Bestemmelsen i § 2, stk. 2 gennemfører artikel 2 a, stk. 2, i Rådets direktiv om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende anvendelsen af klageprocedurerne i forbindelse med indgåelse af offentlige indkøbs- samt bygge- og anlægskontrakter (89/665), som ændret ved Rådets direktiv 92/50 og senest ved Europarlamentet og Rådets direktiv 2007/66. Ifølge artikel 2 a, stk. 2, skal ordregiverens begrundelse i underretningen opfylde kravene i udbudsdirektivets artikel 41, stk. 2, hvorefter ordregiveren blandt andet skal meddele:

*»...alle tilbudsgivere, der har afgivet et antageligt tilbud, om **det antagne tilbuds karakteristika og relative fordele**, og meddeler dem navnet på den tilbudsgiver, hvis bud er antaget.«*

[...]

*Udbuddet vedrører rammeaftaler om en række produkter med »det økonomisk mest fordelagtige tilbud« som tildelingskriterium. I underretningen (»udbudsrapporten«) af 6. maj 2011 er navnene på de tilbudsgivere, som der er truffet beslutning om at tildele kontrakt, oplyst. Det er endvidere oplyst, hvordan pointtildelingen er foretaget. **Ved gengivelsen af pointtildelingen er der givet klageren mulighed for at identificere, med hensyn til hvilke af de fastsatte underkriterier de vindende tilbud har adskilt sig positivt fra klagerens og den relative fordel ved disse tilbud. Klageren har dermed med udbudsrapporten om tildelingsbeslutningen modtaget en tilstrækkeligt detaljeret begrundelse, som giver klageren den krævede viden om grundlaget for indklagedes tildelingsbeslutning. Herefter og da indklagedes underretning indeholder oplysning om standstillperiodens udløb, tages påstanden ikke til følge.**» (mine fremhævelser)*

Tilsvarende kan henvises til Klagenævnet for Udbuds kendelse af 22. februar 2013, Marius Pedersen A/S mod Hvidovre Kommune, hvor klagenævnet ad påstand 7 fastslog følgende:

"Indklagedes meddelelse af 14. marts 2012 om tildelingsbeslutningen indeholdt navnet på den tilbudsgiver, indklagede ville indgå kontrakt med, en oversigt over de tilbudte priser og en oversigt over de point, der blev tildelt de enkelte tilbud i forhold til underkriterierne. Klageren havde afgivet et tilbud med den klart laveste pris, som vægtede 55 %, men opnåede på trods heraf ikke det højeste samlede pointtal. Klageren kunne ved den oplyste pointtildeling identificere, i forhold til hvilke underkriterier tilbuddet fra M. Larsen Vognmandsfirma A/S adskilte sig positivt fra klagerens tilbud og dermed de relative fordele ved det vindende tilbud. Indklagedes underretning om tildelingsbeslutningen indeholdt dermed en fyldestgørende begrundelse. Der henvises endvidere til klagenævnets kendelse af 29. januar 2013 i sagen Etac A/S mod Aarhus Kommune (påstand 2). (mine fremhævelser)

Endelig kan henvises til Klagenævnet for Udbuds kendelse af 13. marts 2015, Kompan Dica A/S mod Sydjysk Kommuneindkøb v/ Vejen Kommune, hvor klagenævnet ad påstand 4 fastslog følgende:

"I sin underretning til Kompan Dica om tildelingsbeslut-

ningen vedrørende priskriteriet har Sydjysk Kommuneindkøb ikke oplyst den vindende tilbudsgivers pris, men Sydjysk Kommuneindkøb har kortfattet redegjort for den anvendte bedømmelsesmetode og anført, at Kompan Dicas tilbud var det dyreste tilbud. Sydjysk Kommuneindkøbs pointtildeling vedrørende Kompan Dicas tilbud fremgår af underretningen. Vedrørende det kvalitative underkriterium "Sortiment" har Sydjysk Kommuneindkøb kortfattet redegjort for den anvendte bedømmelsesmetode og oplyst, hvilket point Kompan Dicas tilbud fik tildelt. Vedrørende pointskalaerne fremgår det ikke, hvilken pointskala der er anvendt, eller hvilket point det vindende tilbud fik tildelt. Sydjysk Kommuneindkøb har dog oplyst den samlede pointscore for henholdsvis Kompan Dicas tilbud og det vindende tilbud.

Sydjysk Kommuneindkøbs underretning om tildelingsbeslutningen opfylder efter en samlet bedømmelse kravet i lov om håndhævelse af udbudsreglerne m.v. § 2, stk. 2, til en kort redegørelse."

Sagsøgte gør endelig gældende, at en utilstrækkelig begrundelse for en materielt rigtig afgørelse ikke er ansvarspådragende.

2.2.2.6 Sammenfattende ad ansvarsgrundlaget

Sammenfattende gør sagsøgte gældende,

- at tildelingskriteriet "Kvalitet" efter en naturlig sproglig fortolkning af kriteriet omfatter en samlet vurdering af den tilbudte medarbejderprofil og den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til de særskilt angivne 9 delkriterier,
- at de øvrige tilbudsgivere har fortolket tildelingskriteriet i overensstemmelse med den naturlige sproglige fortolkning heraf
- at den vurdering, sagsøgte udsendte af forhandlingstilbuddet, var i overensstemmelse med en naturlig sproglig fortolkning af tildelingskriteriet "Kvalitet"
- at sagsøger senest i forbindelse med modtagelsen af vurderingen af sagsøgers forhandlingstilbud var bekendt med, at vurderingen af underkriteriet "Kvalitet" omfattede en samlet vurdering af den tilbudte medarbejderprofil og den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til de 9 angivne delkriterier

- at sagsøgtes endelige evaluering af tilbuddene skete i overensstemmelse med den naturlige forståelse af underkriteriet "Kvalitet" samt de oplysninger, som tilbudsgiverne modtog under forhandlingerne
- at sagsøgte derfor overholdt såvel aftaleretlige som forvaltningsretlige regler og principper, herunder de EU-retlige principper om ligebehandling og gennemsigtighed ved evalueringen af sagsøgers tilbud i relation til underkriteriet "Kvalitet" og de dertil knyttede 9 delkriterier
- at sagsøgtes fortolkning af underkriteriet "Kvalitet" ikke kan henføres til så uklar en beskrivelse af dette kriterium, at der er tale om et ansvarspådragende forhold for sagsøgtes vedkommende
- at sagsøgers tilbud i øvrigt indeholdt alle nødvendige og relevante oplysninger i forhold til en vurdering af tildelingskriteriet "Kvalitet" og
- at sagsøger som følge heraf fik stort set maksimumpoint i forhold til dette kriterium
- at sagsøgte derfor ikke har handlet ansvarspådragende ved sin beskrivelse og vurdering af sagsøgers tilbud i henhold til underkriteriet "Kvalitet"
- at sagsøgtes begrundelse for den trufne tildelingsbeslutning opfylder såvel aftaleretlige som forvaltningsretlige og udbudsretlige regler og principper
- at en utilstrækkelig begrundelse for en i øvrigt lovlig tildelingsbeslutning ikke er ansvarspådragende
- at sagsøgte derfor ikke har pådraget sig et erstatningsansvar over for sagsøgte.

2.2.3 Årsagsforbindelse

Under forudsætning af at retten mod forventning måtte finde, at det fornødne ansvarsgrundlag er til stede, gør sagsøgte gældende, at kravene til årsagsforbindelse for erstatning for den negative kontraktsinteresse ikke er opfyldt i denne sag.

Sagsøgte gør således gældende, at sagsøger ikke har bevist, at sagsøger ikke ville have deltaget i den gennemførte udbudspro-

ces, såfremt sagsøger havde været bekendt med, at sagsøgte ved vurderingen af underkriteriet "Kvalitet" ville foretage en samlet vurdering af den tilbudte medarbejderprofil og den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til de 9 angivne delkriterier.

Sagsøgte skal i den forbindelse særligt fremhæve, at sagsøgte efter de gennemførte forhandlinger inden tilbudsfristen den 20. november 2013 udsendte en evaluering af sagsøgers forhandlingstilbud (bilag 6) som grundlag for sagsøgers udarbejdelse af sit endelige tilbud.

Sagsøger var derfor senest på tidspunktet for afgivelse af det endelige tilbud fuldt ud bekendt med, at underkriteriet "Kvalitet" ville blive vurderet som en samlet vurdering af den tilbudte medarbejderprofil og den beskrevne proces for billetkontrol i henhold til de angivne 9 delkriterier.

Sagsøgte gør desuden gældende, at sagsøger ikke har bevist, at det forhold, at underkriteriet "Kvalitet" omfattede en samlet vurdering af den tilbudte medarbejderprofil og den beskrevne proces for billetkontrol i forhold til de 9 angivne delkriterier, har haft indflydelse på sagsøgers muligheder for at få tildelt kontrakten.

Sagsøger har således såvel i sit forhandlingstilbud (bilag 4) som i sit endelige tilbud (bilag 8) nøje beskrevet de 9 delkriterier både for så vidt angår den tilbudte medarbejderprofil og den beskrevne proces for billetkontrol og sagsøgte har dermed haft et fuldstændigt grundlag for at evaluere tilbuddet i henhold til udbudsbetingelserne.

Hertil kommer, at sagsøgte har opnået en betydeligt højere karakter i henhold til underkriteriet "Kvalitet" end de to øvrige tilbudsgivere.

Sammenfattende gøres det derfor gældende, at den fornødne årsagsforbindelse ikke er til stede og sagsøgte derfor også af denne årsag skal frifindes for det rejste erstatningsansvar.

Sagsøger har ikke fremlagt dokumentation for de forgæves afholdte tilbudsomkostninger, hvorfor sagsøgers erstatningskrav også af denne grund må afvises.

2.3 Grundlaget for at bringe kontrakten til ophør (påstand 2)

Henset til at sagsøgtes kontrakt med Securitas A/S er sket i fuld overensstemmelse med såvel udbudsmaterialets anvisninger som de forvaltningsretlige principper for god offentlig adfærd i forbin-

delse med gennemførelse af et udbud, er der ikke grundlag for at pålægge sagsøgte at bringe kontrakten med Securitas A/S til ophør.

Såfremt retten mod forventning måtte finde, at sagsøgte i forbindelse med sin udbudsforretning har handlet i strid med forvaltningsretlige og/eller prækontraktuelle forpligtelser gør sagsøgte subsidiært gældende, at der ikke er tale om så kvalificeret tilsidesættelse af reglerne, at det kan begrunde et påbud om ophævelse af kontrakten.

Sagsøgte skal i den forbindelse gøre gældende, at den omstændighed, at sagsøgte udbud er annonceret som et udbud med forhandling efter forsyningsvirksomhedsdirektivet, ikke pålægger sagsøgte en udvidet pligt til at bringe kontrakten til ophør i forhold til den pligt, der måtte følge af forvaltningsretlige principper.

Udbudsreglerne indebærer således ikke en pligt til at bringe en kontrakt indgået i strid med princippet om ligebehandling og gennemsigtighed til ophør, jf. EU-Domstolens dom af 13. april 2010 i sag C-91/08, Wall AG mod Stadt Frankfurt am Main, hvor Domstolen i præmis 71 bemærkede følgende:

"På ovenstående baggrund skal det første, andet og fjerde spørgsmål besvares med, at ligebehandlingsprincippet og princippet om forbud mod forskelsbehandling begrundet i nationalitet, fastsat i artikel 43 EF og 49 EF, og den deraf afledte forpligtelse til gennemsigtighed, ikke forpligter de nationale myndigheder til at opsige en kontrakt og heller ikke pålægger de nationale domstole at afsige en forbudskendelse i hvert enkelt tilfælde af en angivelig tilsidesættelse af denne forpligtelse i forbindelse med tildelingen af koncessionskontrakter om tjenesteydelser. Det påhviler den nationale retsorden at fastsætte retsmidlerne til sikring af beskyttelsen af de rettigheder, som denne forpligtelse medfører for borgerne, på en sådan måde, at disse retsmidler ikke er mindre gunstige end retsmidlerne i tilsvarende nationale sager eller gør det næsten umuligt eller yderst vanskeligt at udøve rettighederne.

...."

Vestre Landsrets dom U 2012.3232 V, som sagsøger henviser til, er således ikke udtryk for, at en tilsidesættelse af udbudsreglerne indebærer en pligt til at bringe en kontrakt til ophør, men derimod udtryk for, at de forvaltningsretlige principper rent undta-

gelsesvis ved en meget kvalificeret tilsidesættelse af udbudsreglerne kan medføre en pligt for offentlige myndigheder til at bringe kontrakten til ophør.

Sagsøgte skal gøre gældende, at de forvaltningsretlige principper i denne sag ikke indebærer en pligt for sagsøgte til at opsige aftalen med Security A/S, selv hvis retten mod forventning måtte finde, at sagsøgte har truffet en urigtig tildelingsbeslutning eller ikke givet en tilstrækkelig begrundelse for den trufne tildelingsbeslutning.

Henset til at forvaltningsloven ikke omfatter indgåelse af kontrakter eller andre privatretlige dispositioner, jf. herved forvaltningslovens § 2, stk. 2, kan de forvaltningsretlige regler om ugyldighed ikke anvendes direkte på spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgte er forpligtet til at bringe kontrakten til ophør.

Sagsøgte gør desuden gældende, at selv hvis man søger inspiration i princippet om forvaltningsafgørelses ugyldighed, er der fortsat ikke belæg for at pålægge sagsøgte at bringe kontrakten med Securitas A/S til ophør.

For at en forvaltningsafgørelse kan anses for ugyldig, skal tre grundlæggende betingelser være opfyldt. Der skal:

- i. Foreligge en retlig mangel, som
- ii. skal anses for konkret væsentlig, og
- iii. der må ikke forekomme momenter, der med styrke taler for at opretholde den forvaltningsmæssige beslutning (territære momenter), uanset at betingelserne i henholdsvis i. og ii. er opfyldt.

Sagsøgte gør med henvisning til det ovenfor i pkt. 2.2 ad påstand 1 anførte gældende, at der ikke foreligger en retlig mangel ved sagsøgtes tildelingsbeslutning.

For så vidt angår væsentlighedskriteriet (betingelse ii.) gør sagsøgte gældende, at dette kriterium må vurderes i lyset af, hvorvidt sagsøgtes tildelingsbeslutning kan anses for materielt korrekt, uanset at beslutningen eventuelt måtte være baseret på en ulovlig evaluering eller en utilstrækkelig begrundelse.

I relation hertil skal sagsøgte henvise til Østre Landsrets bemærkninger i utrykt dom af 30. marts 2009 i sag 7. Afd. B2541-07 Region Syddanmark mod Sectra A/S, hvorefter der, uanset at den gennemførte evaluering fandtes at være i strid med de udbudsretlige regler, ikke forelå en sådan kvalificeret og væsentlig tilside-

sættelse af gældende ret, at der var grundlag for at tilsidesætte kontrakten.

Sagsøgte skal gøre gældende, at væsentlighedskriteriet ikke er opfyldt i denne sag, da sagsøgers tilbud indeholdt alle de oplysninger, der var nødvendige for at foretage vurderingen af tilbudet i henhold til underkriteriet "Kvalitet", således som sagsøgte har fortolket dette kriterium, og da sagsøgte opnåede stort set maksimumkarakter i henhold til dette kriterium.

Sagsøgte fremhæver i den forbindelse, at henset til at der konkret er tale om faktisk forvaltningsvirksomhed, er der betydeligt videre rammer for den ordregivende myndigheds handlemuligheder end de rammer, der gælder efter forvaltningslovens regler, hvilket også indebærer, at der skal betydeligt mere til, for at en mangel kan anses for konkret væsentlig med den konsekvens, at ordregiver har pligt til at bringe sin kontrakt til ophør.

Endelig gør sagsøgte gældende, at de såkaldte territorale momenter ligeledes med betydelig styrke taler for at opretholde sagsøgtes tildelingsbeslutning.

Der vil således være et betydeligt værdispild forbundet med opsigelse af kontrakten på nuværende tidspunkt, ligesom indretningshensyn hos den godtroende kontraktpart, Securitas A/S, peger i samme retning.

Sammenfattende gøres det derfor gældende, at der ikke er belæg for at pålægge sagsøgte at bringe kontrakten med Securitas til ophør, og at sagsøgers påstand 2 derfor tilsvarende ikke skal tages til følge."

Retten's begrundelse og afgørelse

Midttrafiks udbud af billetkontrol mv. i bybusserne i Aarhus Kommune blev gennemført som et udbud med forhandling efter forsyningsvirksomhedsdirektivets regler. Der er imidlertid enighed mellem parterne om, at udbuddet ikke er omfattet af udbudspligten efter forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Udbuddet er heller ikke omfattet af forvaltningsloven eller andre nationale lovregler.

Sagen vedrører herefter spørgsmålet om, hvorvidt Midttrafik har handlet i strid med de almindelige forvaltningsretlige og aftaleretlige principper ved sin vurdering af kriterierne i Midttrafiks udbudsbekendtgørelse og den truffede tildelingsbeslutning.

Udbudsmaterialet indeholdt bestemmelser om pointtildeling og procentvis vægtning af kriterierne pris, kvalitet, samarbejde og fleksibilitet. Det fremgik, at kriteriet "kvalitet" vægtede med 40 %, ligesom der til kriteriet var knyttet 9 underpunkter.

Efter ordlyden af det, der i udbudsmaterialet er anført om kriteriet "kvalitet", er der ikke grundlag for at antage, at Midttrafik har bundet sig til at foretage en særskilt og selvstændig vurdering af de to delkriterier "medarbejderprofil" og "proces for billetkontrol". Retten finder således, at Midttrafik med rette har vurderet delkriterierne samlet under kriteriet "kvalitet".

Der er herefter ikke grund til at antage, at Midttrafik ikke har lagt behørig vægt på de pågældende delkriterier ved deres vurdering af tilbuddene.

Retten bemærker i den forbindelse, at G4S under kriteriet "kvalitet" fik en pointtildeling på 3,73, i forhold til en maksimal pointtildeling på 4,0 inden for det pågældende kriterium, hvorfor en ændret vurderingsmetode ikke ville kunne have ført til en væsentligt forbedret vurdering af G4S' tilbud.

Uanset at der ikke fremgår en begrundelsespligt af udbudsmaterialet, og at Midttrafiks tildelingsbeslutning ikke er omfattet af forvaltningslovens begrundelseskrav, påhviler der dog som følge af henvisningen til forsyningsvirksomhedsdirektivet og udbudsmaterialets opbygning, Midttrafik en pligt til at begrundede sin tildelingsbeslutning over for G4S.

Tildelingsbeslutningen var vedlagt et bilag, hvoraf pointtildelingen fremgik, og på forespørgsel fra G4S' advokat fik G4S tilsendt de evalueringsskemaer, der lå til grund for Midttrafiks tildelingsbeslutning, herunder med pointtildeling for de enkelte underkriterier.

Retten finder, at G4S herved modtog en tilstrækkelig detaljeret begrundelse, som gav G4S den fornødne viden om grundlaget for Midttrafiks tildelingsbeslutning.

Der er herefter ikke grundlag for at antage, at Midttrafik har handlet uden for rammerne af sit skøn eller i øvrigt har handlet usagligt ved vurderingen af G4S' tilbud.

Retten finder på den baggrund ikke, at Midttrafik har handlet ansvarspådragende ved den skete tildelingsbeslutning, hvorefter Midttrafik indgik kontrakt med Securitas A/S om varetagelse af billetkontrol mv. i bybusserne i Aarhus.

Retten tager derfor Midttrafiks frifindespåstand vedrørende påstand 1.1 til følge, og som følge heraf tages tillige frifindespåstanden vedrørende påstand 1.2 til følge.

Efter sagens udfald skal G4S betale sagsomkostninger til Midttrafik. Omkostningerne er fastsat på baggrund af sagens karakter, forløb og økonomiske værdi, som af sagsøgeren er oplyst til 100.000 kr. Sagsomkostningsbeløbet skal dække Midttrafiks udgifter til advokatbistand.

Thi kendes for ret:

Midttrafik I/S frifindes.

Inden 14 dage skal G4S Security Services A/S i sagsomkostninger betale 60.000 kr. til Midttrafik I/S.

Rasmus Damm

Tina van Steen

Jimmy Veitland
(kst.)

Udskriftens rigtighed bekræftes.
Retten i Aarhus , den 22. december 2015.

Gitte Baarsch, kontorfuldmægtig

Transport- og bygningsminister
Hans Christian Schmidt
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

17. december 2015

Kære Hans Christian Schmidt

I brev af 9. november 2015 orienterede trafikvirksomhederne i Vestdanmark: Arriva, DSB, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus senest Ministeren om virksomhedernes fælles bestræbelser på at nå frem til en ny takstmodel.

Formålet med en ny takstmodel er som tidligere beskrevet at imødegå de udfordringer i den nuværende takstmodel, der blev bragt frem i Statsrevisorernes rapport.

Ministeren blev i det seneste brev stillet en præsentation af de foreløbige overvejelser og vurderinger i udsigt, hvilket hermed gives.

Efter en måneds intensivt arbejde med at udvikle en ny kundevenlig og mere enkel takstmodel er status for de overordnede linjer følgende.

Det vurderes fortsat som realistisk at udvikle en ny takstmodel, der på den ene side fastholder en række af de fordele i den nuværende takstmodel, som kunderne påskønner, og på den anden side tilfører mere enkelhed og dermed gør det at rejse med kollektiv trafik lettere for kunden. Herved gøres den kollektive trafik mere attraktiv for eksisterende og nye kunder. Arbejdet med at udvikle en ny takstmodel er dog fortsat på et tidligt stadie, hvorfor der stadig er en del uafklarede forhold. Ligeledes kan de modelvarianter, der indtil videre har været analyseret, indebære negative konsekvenser for visse kundegrupper. Et væsentligt element i det videre arbejde er således at vurdere og afbøde eventuelle negative kundekonsekvenser.

De fordele i den nuværende takstmodel, som trafikvirksomhederne er enige om at fastholde i en ny takstmodel, er eksempelvis:

- Fortsat gratis busomstigning på togrejser.
- Frit valg mellem bus og tog for kunder med periodekort.

De nye fordele, der foreløbigt vurderes at tegne sig i forhold til udviklingen af en ny takstmodel, er eksempelvis:

- Fjernelse af nuværende lokale takstområdegrænser inden for de enkelte trafikskaber. Det vil sige, at hvert trafikskab udgør ét område og dermed får ens priser for alle busrejser inden for trafikskabets område.
- Ens priser og rabatter for alle rejser med tog i hele Vestdanmark (For en række lokale togstrækninger - i Nordjylland også regionaltogslignende - vil det dog være den lokale takst fastsat af trafikskabet, der gælder).
- Forenklet rabatstruktur på rejsekort, som samtidigt giver de enkelte selskaber mulighed for selv at fastlægge priserne (prisdifferentiering).

På en række centrale punkter imødegår den nye takstmodel således Rigsrevisionens kritik af taksterne i den kollektive trafik.

Trafikvirksomhederne er enige om at fortsætte arbejdet med uformindsket hastighed. I den kommende periode vil fokus være på udviklingen af en samlet konsekvensberegningsmodel samt fortsat analyse og kvalitetssikring af alle de elementer, der indgår i udviklingen af en ny takstmodel.

Med venlig hilsen

Nikolaj Wendelboe
Adm. Direktør Arriva

Flemming Jensen
Adm. Direktør DSB

Jens Otto Størup
Direktør Nordjyllands Trafikskab

Jens Erik Sørensen
Direktør Midttrafik

Lars Berg
Direktør Sydtrafik

Carsten Hyldborg
Direktør Fynbus



SYDTRAFIK



midttrafik



Til
Nikolaj Wendelboe, adm. direktør, Arriva
Flemming Jensen, adm. direktør, DSB
Jens Otto Størup, direktør, Nordjyllands Trafikselskab
Jens Erik Sørensen, direktør, Midttrafik
Lars Berg, direktør, Sydtrafik
Carsten Hyldborg, direktør, Fynbus

Dato 15. januar 2016
J. nr. 2016 – 293

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære direktører

Tak for jeres orientering af 17. december 2015 om status for arbejdet med takstharmonisering i Vestdanmark.

Jeg finder det positivt, at I har fokus på at udvikle en kundevenlig og mere enkel takstmodel. Jeg hæfter mig dog samtidig ved, at I fortsat angiver, at arbejdet er på et tidligt stadie, og at der er en del uafklarede forhold.

Jeg kan forstå, at I pt. arbejder på at opstille nogle konkrete takstrækker, som skal beregnes i forhold til provenu- og kundekonsekvenser og at resultatet heraf vil foreligge i februar.

I den forbindelse vil jeg minde om, at jeg og ordførerne fra S, V, DF, R, A, SF og LA i det brev jeg sendte til Movia den 18. december 2015 med jer i kopi har opfordret til, at I lader jer inspirere af Takst Sjælland. Som det fremgår af brevet finder ordførerne og jeg således, at reformen bør følge de samme pejlemærker om at være provenuneutral, at kundekonsekvenser skal begrænses, og at man skal have fokus på en vis sammenhæng i priser og rabatprincipper mellem øst og vest.

Ud over hensynene til kunder og provenu indebærer det mere konkret, at der bør etableres et entydigt prisforhold mellem enkeltbilletter, rejsekort og periodekort, således at rejsekort altid er den mest fordelagtige standardbillet, medmindre man rejser på periodekort. Persontyperabatter til fx unge og ældre skal endvidere i lighed med i Østdanmark respektere logikken i det overordnede prissystem.

Jeg tror, at alle parter har en interesse i, at arbejdet i Vestdanmark fører til resultater inden for en rimelig tidshorisont, og jeg vil gerne bidrage aktivt til at fremme den proces.

Jeg vil derfor tillade mig at foreslå, at der på de fremtidige møder i styregruppen for Takst Vest kan deltage en observatør fra ministeriet, der kan følge arbejdet og komme med indspark og synspunkter, såfremt der måtte være behov for dette. Det kan forhåbentlig både fungere som et bidrag på det faglige plan i



forhold til at finde de gode og rigtige løsninger – og bidrage til at sikre en forventningsafstemning, når resultaterne foreligger. I bedes kontakte mit ministersekretariat herom.

Side 2/2

Jeg vil for en god ordens skyld oplyse, at der vil blive sendt en kopi af dette brev til transportordførerne.

Med venlig hilsen


Hans Chr. Schmidt

1-16-5-70-802-464-16

Klage til busselskabet!

Vi er en del personer, som vil sige at vi er meget SKUFFET og sure over at vi ikke må have vores hunde med i bussen uden at de skal være i en taske.

Da vores hunde ikke kan være i en taske og de aldrig har lært det er det meget svært.

Vi er pensionister og nogle har dyrlæge langt væk og det er fordyrt at tage en taxa når vi skal til dyrlæge med vores hunde og for langt at gå.

Vores hunde har aldrig generet nogen. De ligger pænt på gulvet.

Så vi håber at det igen bliver tilladt at have vores hunde med uden taske.

Med venlig hilsen

Elsebet Hørning Holmberg

464-16

Benny Olsen

Sybbe Ewald

~~Helene Nielsen~~

SD Over Tøbbø Willemann Nielsen

John Jensen

Kristen Madsen

Anette Andersen

Bente Larsen

Mis Erik Pedersen

Sigge Larsen

Bente Jensen

Sybbe Olsen

Bent D. Pedersen

Hart Drebitz

Bent Mikkelson

Evy Nielsen

Katarina M. Lohde

Marianne Agerbak

Lotte W. V. V. V.

Janka H. Clavate

Bente Quistgaard

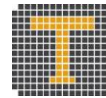
Konnie Niemi

Bese Esmussen

Hissi Pagh.

Lucretia Jensen

Nicci Kuning
Morten Pedersen
Majbritt Lykke



Kære Hans Christian Schmidt

Trafikselskaberne bemærker, at en revision af taxilovgivningen drøftes. Trafikselskaberne har stor interesse i et stærkt og professionelt persontransporterhverv og bakker op om en modernisering af reguleringen af taxi og andre tilladelsestyper.

Den 30.10.2015 fremsendte Dansk Taxi Råd m.fl. et brev til ministeren. Trafikselskaberne er meget langt hen ad vejen enige i de forhold, som brevet tager fat på.

Ønsket om 'eneresaftaler for almindelig taxikørsel' kan dog risikere at medføre øgede udgifter for kommuner og regioner, hvis det dermed ikke vil være muligt at koordinere ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner. Taxierhvervet er en stor leverandør til trafikselskabernes Flextrafik. Deloitte har i analysen 'Økonomien i taxivognsbranchen' fra dette efterår for Transportministeriet vist, at der ingen klar sammenhæng er mellem en kommunes andel af offentlig kørsel, der varetages af flextrafik, og taxiernes omsætning i kommunen.

Vedrørende løn- og arbejdsvilkår samt tilsyn fremgår det i brevet fra Dansk Taxi Råd m.fl., at 'det forudsættes, at Trafikstyrelsen udsteder universaltilladelse og fører tilsyn med, at betingelserne til enhver tid er opfyldt.' Hertil kan trafikselskaberne supplere med, at en række kommuner og regioner efter Notra-dommen indfører sociale klausuler med deraf følgende ressourcetræk.

Trafikselskaberne foreslår, at der arrangeres et møde, hvor vi kan uddybe vores synspunkter - evt. med dine embedsmænd. Trafikselskaberne deltager endvidere meget gerne konstruktivt og aktivt i et fornyet arbejde for revision af taxilovgivningen. Og så vil jeg gerne benytte lejligheden til at ønske dig en glædelig jul og et godt nytår og sige tak for samarbejdet i 2015.

Med venlig hilsen

Morten Andersen

Formand for trafikselskaberne og borgmester i Nordfyns Kommune (V)

Trafikselskaberne i Danmark • Gammel Køge Landevej 3 • 2500 Valby

Brev

21. december 2015

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk



Transport- og Bygningsminister Hans Chr. Schmidt
Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K.

30. oktober 2015

Revision af taxiloven - brancheopfordring

Kære Hans Christian

Udvalget om erhvervsmæssig befording i personbiler fremlagde betænkning 1542 i oktober 2013. Betænkningen indeholdt en række moderniseringsforslag til den gældende taxilov.

På baggrund af udvalgets betænkning blev der i foråret 2014 udarbejdet et udkast til ændring af loven. Det blev foreslået, at de nuværende 4 tilladelsestyper erstattes af en universaltilladelse, at antalsbegrænsningen ophæves samt at der åbnes for, at taxikørsel kan organiseres i selskabsform. Der blev samtidig lagt op til at en revision som foreslået, ville forudsætte en afgiftsharmonisering mellem de forskellige kørselstyper.

Den tidligere regering opgav at arbejde videre med lovrevisionen. Dog gennemførtes ændringer i skattelovgivning med henblik på harmonisering af skatte- og afgiftsstrukturen for de 4 kørselstyper med effekt fra januar 2015.

Selve taxiloven har således i dag samme detaljerede regulering og komplekse indhold, som før taxilovsudvalget blev nedsat. Det bliver stadig tydeligere, at reguleringen ikke giver passende løsninger på de krav, som samfunds- og teknologiudviklingen stiller. Det giver stigende problemer med at sikre betjening uden for de større byer, manglende evne til at finansiere ny teknologi og møde omverdenens forventninger til innovation og nye forretningsmodeller.

Nedenstående parter er af den opfattelse, at der er stort behov for at gennemføre en gennemgribende modernisering af taxiloven. Der er behov for at skabe grobund for ny udvikling og mere effektive forretningsmodeller.

Vi skal derfor opfordre regeringen til at iværksætte udarbejdelsen af et forslag til ny regulering af området erhvervsmæssig personbefording i personbiler. Vi peger nedenfor på de mål, som en lovrevision bør opfylde, og på den baggrund – de helt centrale elementer i en moderniseret lovgivning. Derudover vil en ændring af lovgivningen også have positiv effekt for miljø- og trængselsudfordringerne.

Målsætninger for lovrevisionen

Målsætningerne for en lovrevision er helt afgørende. En revision skal lede til nye vækstmuligheder for branchen og fjerne unødvendige barrierer for udvikling og vækst. Den skal også sikre ordnede forhold og et godt og relevant serviceniveau for brugere og købere. En lovrevision skal også give politiske tilvalgsmuligheder for dækning af kørselsbehov i yderområderne.

Centrale elementer i en kommende lovmodernisering

Med ovenstående udgangspunkt anbefaler parterne, at lovrevisionen som minimum skal indeholde følgende elementer:

Tilladelsessystemet:

Tilladelsessystemet bør harmoniseres med det øvrige transportområde, herunder gennem indførelse af centralt udstedte universaltilladelser, der skal erstatte det nuværende komplicerede system, og som kan dække over samtlige kørselstyper.

Universaltilladelsen skal give adgang til erhvervmæssig personbefordring i personvogne, herunder adgang til at indgå kontrakter med trafikselskaber, kommuner og regioner om offentlig servicetrafik og adgang til at udføre taxikørsel, hvis de specielle betingelser herfor er opfyldt.

Ansøger skal opfylde en række nærmere fastlagte kriterier vedrørende uddannelse, vandel, økonomi og arbejdsmarkedsforhold mv. Tilladelsen bør være tidsbegrænset, f.eks. for en periode på 10 år. Kriterierne skal være opfyldt til stadighed.

Virksomhedsformen:

Der bør indføres mulighed for fleksible virksomhedsformer (f.eks. aktieselskab) på taxiområdet i stedet for den nuværende begrænsning til personligt ejede virksomheder. Dermed gøres virksomhedsformen fleksibel for alle kørselstyper.

Adgang til markedet for almindelig taxikørsel

De nuværende bestillingskontorers rolle skal ændres. De skal fremover varetage en central rolle i udviklingen, og herunder varetage adgangen til almindelig taxikørsel. I ovennævnte betænkning blev den nye rolle benævnt "kørselskontorer", en benævnelse som vi også anvender i det følgende.

Formidling af almindelige taxiture skal kun kunne finde sted på baggrund af en tilladelse til at drive kørselskontor. Det følger heraf, at indehavere af en universaltilladelse skal tilsluttes et kørselskontor for at få adgang til at udføre almindelig taxikørsel og limousinekørsel. Det skal tilsvarende overvejes, hvorledes adgangen til markedet for limousinekørsel indplaceres.

Kørselskontorer

Adgangen til at drive kørselskontor skal hvile på et veldefineret tilladelsesgrundlag. Det vil være naturligt, at grundkriterierne herfor læner sig op ad de tilsvarende kriterier i Buslovens kapitel 4. Grundtilladelsen udstedes centralt (Trafik- og Byggestyrelsen), men kan suppleres med lokalt/kommunalt bestemte servicekrav. Det bør i den forbindelse

overvejes, at kommuner eller et fællesskab af kommuner får mulighed for at administrere adgangen til taximarkedet i et specielt område, som det for eksempel kendes fra Holland.

Dækning af kørselsbehov i tyndt befolkede områder

Der er stor forskel på erhvervets vilkår og dets muligheder mellem by og land for at tilbyde almindelig taxikørsel i alle døgnets timer. Vi anbefaler derfor, at det vurderes, om der skal indarbejdes mulighed for at indføre særskilte koncepter i de tyndere befolkede områder.

Det kunne eksempelvis være i form af konkrete eneretsaftaler for almindelig taxikørsel eller i form af en udvidet model, hvor samtlige af en kommunes opgaver og servicebehov for personbefordring i personbiler (taxi, OST, sygetransport) integreres i et (eller flere) udbud under et.

Definitionsapparat

Det bør overvejes at tydeliggøre det centrale definitionsapparat i forbindelse med revisionen. Herunder tydeliggørelse af begrebet "almindelig taxikørsel" og entydig grænsedragning mellem almindelig taxikørsel og samkørsel mv.

Klageadgang

Det er et centralt ønske fra forbrugerside, at forbrugernes klageadgang i relation til almindelig taxikørsel forbedres. Vi anbefaler, at der i ny lovgivning indbygges en forventning til erhvervet om, at kørselskontorer etablerer en central klageadgang.

"Fleksible" maksimaltakster

Den kommunalt fastsatte prisregulering kan med fordel erstattes af en mere differentieret takstfastsættelse, som vil give de enkelte kørselskontorer mulighed for at føre en "selvstændig" takstpolitik, der giver dem mulighed for at etablere en synlig virksomheds- og konkurrenceprofil i forhold til andre konkurrerende kørselskontorer.

Kompetencen bør således henlægges til det enkelte kørselskontor, der kan fastsætte selvstændig prisdannelse på taxikørsel i et geografisk område. Effekten af en ny takstmodel bør evalueres senest 5 år efter en ny lovs ikrafttræden.

Kontrol og tilsyn

Kontrol- og tilsynssystemet skal indrettes, så det dels kan rumme hensynet til øget kommerialisering, men også kan varetage hensynet til brugerne i en sund balance med erhvervets muligheder for at imødekomme markedets behov.

Det forudsættes, at Trafikstyrelsen udsteder universaltilladelse og fører tilsyn med, at betingelserne til enhver tid er opfyldt. På samme måde forudsættes det også, at Trafikstyrelsen udsteder tilladelse til at drive kørselskontor. Det forudsættes også, at Trafikstyrelsen har ansvaret for tilsynet med, at kørselskontorer opfylder de grundlæggende krav i tilladelsen. Dette kan evt. suppleres med, at den enkelte kommune fører tilsyn med lokale servicekrav til operatøren.

Det forudsættes, at der fortsat skal være krav om kontrolapparat ved almindelig taxikørsel. Af hensyn til at minimere risikoen for omgælder, herunder vedrørende skatter og afgifter, bør der også fastlægges krav til relevant og omkostningseffektivt kontrolapparat for de øvrige delmarkeder under en revideret taxilov.

Overgangsordning

De ovenfor foreslåede ændringer vil betyde markante forandringer for det etablerede erhverv. Med en så gennemgribende reform anbefales det, at der ved implementeringen af ny regulering indarbejdes en rimelig overgangsordning, således at erhvervets aktører kan omstille sig.

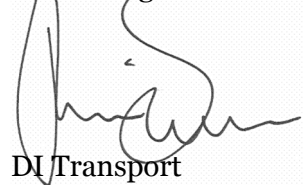
Fremtidens personbefordring, ny teknologi og adfærdsmæssige mønstre

Udviklingen går hurtigt. Ny teknologi skaber nye muligheder, men også nye udfordringer. Adfærdsmønstrene forandrer sig. For eksempel vinder deleøkonomi-koncepter frem, og ændrer vores opfattelse af personbefordring, og udfordrer den traditionelle grænsedragning til erhvervsmæssig aktivitet. Vi opfordrer derfor regeringen til at inddrage spørgsmål af ovennævnte karakter i den videre proces.

Vi håber, du vil se positivt på vores henvendelse og ser frem til at indgå i en nærmere dialog. Vi står naturligvis til rådighed for et snarligt møde.

Nærværende skrivelse fremsendes også til Folketingets Transportudvalg.

Med venlig hilsen



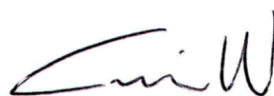
DI/Transport



Dansk Erhverv (på vegne af CAT og BTI)



Danske Busvognmænd



Dansk Taxi Råd



MINISTEREN

Michael Svane, branchedirektør DI Transport
Jens Klarskov, adm. direktør Dansk Erhverv
Trine Wollenberg, direktør Dansk Taxi Råd
Lasse Repsholt, Chefkonsulent Danske Busvognmænd

Dato 21. december 2015
J. nr. 2015-6597

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Mange tak for jeres fælles henvendelse med forslag om en revision af taxilovgivningen.

Jeg er helt enig i, at der er behov for at se på den nuværende regulering. Jeg er derfor også glad for at erfare, at dette også er et ønske i branchen. Det er endvidere centralt med bidrag fra erhvervet, der enten har den direkte erfaring eller har kontakten til dem, der arbejder med taxikørsel og de andre typer kørsel, der er reguleret i den nuværende taxilov.

Jeg synes umiddelbart, der er flere gode takter i jeres forslag, selvom det er for tidligt for mig at tage stilling til konkrete forslag.

Taxiområdet er som bekendt i dag tæt reguleret, hvilket lægger snævre rammer for, at der kan ske vækst, udvikling og innovation i erhvervet, som alle er forhold, der er nødvendige for at kunne drive en god vognmandsforretning og dermed også sikre en god taxibetjening. Der er tilsvarende også udfordringer med at sikre taxibetjeningen i landdistrikter. Endelig er der også behov for, at taxireguleringen tager højde for den teknologiske udvikling, der løbende finder sted, og som giver mulighed for at tilbyde nye former for taxibetjening og nye måder at organisere sig på.

Jeg er derfor nu i gang med at overveje, hvordan der kan sættes en hensigtsmæssig proces i gang, der kan lede frem til et forslag til, hvordan en ny regulering af området kan se ud. Det er naturligvis vigtigt, at der sker en grundig forberedelse af et sådant forslag, ikke mindst når der er tale om en grundlæggende ændring af reguleringen.

Når jeg er nået længere i denne proces, vil I høre nærmere om det, ligesom I naturligvis vil blive inddraget i en sådan proces. Det er helt centralt, at det er et arbejde, vi løfter sammen.

Jeg har sendt kopi af dette svar til Transportudvalget.

Med venlig hilsen



Hans Chr. Schmidt



Cc: Transportudvalget

MINISTEREN

Dato 2015-7714
J. nr. 14. januar 2016

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Formand for Trafikselskaberne og borgmester
Morten Andersen
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby

Kære Morten Andersen

Tak for dit brev af 21. december 2015 om revision af taxiloven.

Jeg noterer mig, at Trafikselskaberne også mener, at der er behov for at se på taxireguleringen. Den nuværende taxilov lægger snævre rammer for konkurrencen i erhvervet og dermed mulighederne for, at der kan ske vækst, udvikling og innovation i erhvervet. Det gør det svært at drive en god vognmandsvirksomhed og udvikle kundebetjeningen.

Du henviser til det brev, som DI Transport, Dansk Erhverv, Danske Busvognmænd og Dansk Taxi Råd sendte til mig den 30. oktober med deres forslag til, hvordan de overordnede elementer i en fremtidig taxilovgivning bør se ud.

Jeg kan forstå, at du er bekymret for deres forslag om, at det i særlige tilfælde skal være muligt at indføre en eneret til at udføre taxikørslen i en given kommune, fordi det vil kunne medføre øgede udgifter for kommuner og regioner.

Jeg har oplyst i mit svar til organisationerne, at jeg for tiden overvejer, hvordan, der kan sættes en fornuftig proces i gang, der kan lede frem til et forslag til, hvordan en ny regulering af området kan se ud. Det er naturligvis vigtigt, at der sker en grundig forberedelse af et forslag til ændring af taxiloven, ikke mindst når der er tale om en grundlæggende ændring af reguleringen.

Det er derfor også for tidligt for mig at gå ind i konkrete forhold, herunder det forhold, som du nævner i dit brev. Jeg vil dog gerne fremhæve, at det er min tilgang, at en ændring af taxiloven samlet ikke må medføre øgede udgifter for det offentlige.

Du nævner også løn- og arbejdsvilkår for branchen og henviser i den forbindelse til, at en række kommuner og regioner efter Notra-dommen har indført sociale klausuler med deraf følgende ressourcetræk. Jeg er ikke bekendt med det nærmere indhold af disse sociale klausuler, men jeg kan oplyse, at jeg har taget Højesterets dom til efterretning, og at vi i regeringen i øjeblikket er ved at se på, om dommen bør føre til en generel ændring af reglerne om løn- og arbejdsvilkår i gods-, bus- og taxilovgivningen.



Side 2/2

Cc: Transportudvalget

Forslag

til

Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel m.v.

(Løn- og arbejdsvilkår for chauffører, udvidelse af overenskomstnævnets kompetence m.v.)

§ 1

I lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012, som ændret ved § 1 i lov nr. 1639 af 26. december 2013 og § 1 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 1 indsættes som *stk. 5*:

”*Stk. 5.* Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

§ 2

I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012, som ændret ved § 2 i lov nr. 1639 af 26. december 2013 og § 2 i lov nr. 746 af 1. juni 2015, foretages følgende ændringer:

1. Overskriften til *kapitel 1* affattes således:

”Kapitel 1
Lovens område m.v.”

2. Efter § 1c indsættes i *kapitel 1* som ny paragraf:

”§ 1 d. Ved kollektive overenskomster forstås i denne lov kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

§ 3

I lov om taxikørsel m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 30. januar 2013, foretages følgende ændringer:

1. I § 4 a, *stk. 1*, ændres ”§ 12, stk. 1, nr. 6” til ”§ 12, stk. 1, nr. 7”.

2. I § 4 a, *stk. 3*, ændres ”§ 12, stk. 1, nr. 9” til ”§ 12, stk. 1, nr. 10”.

3. § 5, *stk. 5*, affattes således:

”*Stk. 5.* Indehaveren af en tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.”

4. Efter § 5 indsættes før overskriften før § 6:

”§ 5 a. Indehaveren af en tilladelse skal efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, indsende dokumentation for, at indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. § 5, stk. 5.

§ 5 b. Den myndighed, der har meddelt en tilladelse, hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Stk. 2. I sager efter stk. 1, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, ikke er fulgt, hører myndigheden overenskomstnævnet, jf. § 6 b i lov om godskørsel.”

5. I § 12, stk. 1, indsættes efter nr. 5 som nyt nummer:

”6) hvilke kollektive overenskomster, der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område,”

Nr. 6-13 bliver herefter nr. 7-14.

6. I § 12, stk. 4, ændres ”§ 12, stk. 1, nr. 7” til ”§ 12, stk. 1, nr. 8”.

7. Efter § 16 indsættes før overskriften før § 17:

”§ 16 a. Den myndighed, der har påbudt en indehaver af en tilladelse om dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, jf. § 5 a, kan pålægge indehaveren ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at indsende den nævnte dokumentation.

§ 4

”Stk. 1 Loven træder i kraft den 1. juli 2016.

Stk. 2. Transport- og Bygningsministeren fremsætter forslag om revision af § 5, stk. 5, § 5 a, § 5 b og § 16 a, i lov om taxikørsel m.v. som affattet ved denne lovs § 3, nr. 3-5 og 7, i folketingsåret 2017/18.”

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund
3. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører
 - 3.1. Gældende ret
 - 3.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4. Påbud om indsendelse af dokumentation for løn- og arbejdsvilkår
 - 4.1. Gældende ret
 - 4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
5. Overenskomstnævnet m.v.
 - 5.1. Gældende ret
 - 5.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
6. Tvangsbøder
 - 6.1. Gældende ret
 - 6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
9. Administrative konsekvenser for borgerne
10. Miljømassige konsekvenser
11. Forholdet til EU-retten
12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
13. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til at fremme færdselssikkerheden ved at fremsætte krav om, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Lovforslaget har endvidere til formål at styrke tilsynet med overholdelsen af løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, ved at udvide overenskomstnævnets virksomhed til også at omfatte sådan kørsel.

2. Baggrund

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag anlagt mod Trafik- og Byggestyrelsen, hvorved Højesteret udtalte sig om fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Spørgsmålet i sagen var, om en lokal kollektiv overenskomst for chauffører, der udførte offentlig servicetrafik, levede op til lovgivningens krav om løn- og arbejdsvilkår for chauffører. En konsekvens af Højesterets dom er, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – lever op til de pågældende bestemmelser i buskørselsloven og taxiloven.

Højesteret henviste i dommen til dissensen i Vestre Landsrets dom af 18. april 2013, hvor det er anført, at lovforarbejderne til bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og til taxilovens § 5, stk. 5, ikke gav det fornødne sikre grundlag for at antage, at der skal udfindes et generelt niveau for løn- og

arbejdsvilkår med den konsekvens, at ikke alle kollektive overenskomster på området kan anvendes. Det anføres videre, at en sådan ordning, som kan indebære en begrænsning af princippet om aftalefrihed på arbejdsmarkedet, må kræve klar lovhjemmel. Det er en sådan præciseret lovhjemmel, som foreslås indført med lovforslaget.

Godskørselslovens § 6, stk. 3, er enslydende med buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, ligesom forarbejderne til bestemmelserne svarer til hinanden. Uanset, at Højesterets dom alene angår buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, omtales også forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i begrundelsen. Der er dermed ikke grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling efter godskørselslovens § 6, stk. 3, hvorfor godskørselsloven også er omfattet af lovforslaget.

3. Løn- og arbejdsvilkår for chauffører

3.1. Gældende ret

Trafik- og Byggestyrelsen udsteder tilladelser til godskørsel, jf. godskørselslovens § 1, stk. 1, tilladelser til buskørsel, jf. buskørselslovens § 1, stk. 1, og tilladelser til offentlig servicetrafik, jf. taxilovens § 2, stk. 1. Tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel og sygetransport udstedes i medfør af taxilovens § 2, stk. 1, af kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor indehaveren har forretningssted.

Indehavere af tilladelser til godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller til offentlig servicetrafik skal i henhold til godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Bestemmelserne er formuleret ens og har til formål at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår samt – for så vidt angår bestemmelserne i de kollektive overenskomster om arbejdstid og lignende vilkår – at fremme færdselssikkerheden. Bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, tager primært sigte på situationer, der indebærer konkurrenceforvridninger, jf. Folketingstidende 1988-89, tillæg A, spalte 1561. I forarbejderne til buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, henvises der til forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3.

Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, at denne bestemmelse svarer til bestemmelsen i § 6, stk. 2, i den tidligere gældende lov om godstransport med motorkøretøjer. I forarbejderne til § 6, stk. 2, i lov om godstransport med motorkøretøjer, jf. Folketingstidende 1972-73, tillæg A, spalte 5736, er det anført, at en chauffør i tilfælde af underbetaling i forhold til en kollektiv overenskomst ikke med hjemmel i bestemmelsen kan støtte ret på et krav om efterbetaling over for arbejdsgiveren. I forbindelse med ikrafttræden den 1. januar 1989 af lov nr. 851 af 21. december 1988 om godskørsel blev lov om godstransport med motorkøretøjer ophævet.

I overensstemmelse med dette har Østre Landsret i en dom af 25. juni 2004 fastslået, at godskørselslovens § 6, stk. 3, er en offentligretlig forskrift, som den enkelte chauffør ikke kan støtte ret på i forholdet til arbejdsgiveren. Bestemmelserne i buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, svarer til godskørselslovens § 6, stk. 3, og der henvises således til forarbejderne til godskørselslovens § 6, stk. 3, i forarbejderne til § 18, stk. 2, i buskørselsloven og § 5, stk. 5, i taxiloven.

Trafik- og Byggestyrelsen har indtil Højesterets dom af 4. februar 2015 fortolket bestemmelserne således, at chauffører, der udfører godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, skulle aflønnes i overensstemmelse med en landsdækkende kollektiv overenskomst på de pågældende områder. Der er på nuværende tidspunkt indgået overenskomster mellem 3F og en række arbejdsgiverorganisationer samt mellem Kristelig Arbejdsgiverforening og Kristelig Fagbevægelse. De indgåede overenskomster bygger i overvejende grad på timeaflønnning, idet der dog for så vidt angår

området for de såkaldte EP-tilladelser tillige er mulighed for provisionsafklønning. EP-tilladelser er tilladelser til erhvervmæssig personbefordring, som giver ret til udførelse af almindelig rutekørsel i køretøjer indrettet til befording af højst 9 personer, føreren medregnet, i tilknytning til en kontrakt med et trafikelskab omfattet af trafikelskabsloven. Disse tilladelser blev tidligere udstedt efter busloven, men udstedes i dag med hjemmel i taxiloven under benævnelsen tilladelse til offentlig servicetrafik. I forbindelse med en ændring af taxiloven ophørte Trafik- og Byggestyrelsen i 2011 med at udstede EP-tilladelser, og der er pr. 15. april 2015 til 68 indehavere udstedt 166 EP-tilladelser, som senest udløber den 30. september 2016.

Bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, indebar efter Trafik- og Byggestyrelsens fortolkning ikke en forpligtelse til at indgå en bestemt kollektiv overenskomst på et af områderne, men derimod alene en pligt til at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører godskørsel, buskørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik, levede op til intentionerne anført i bemærkningerne til forslaget til § 6, stk. 3 i godskørselsloven, hvorefter løn, hviletid m.v. ikke må blive konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden.

I forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens tilsyn med virksomheder, der er indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik, har Trafik- og Byggestyrelsen kunnet konstatere, at nogle af virksomhederne aflønnede deres chauffører på provisionsbasis, og at virksomhederne således ikke efter Trafik- og Byggestyrelsens fortolkning levede op til kravet i taxilovens § 5, stk. 5. Hovedparten af disse virksomheder overgik til timelønsafklønning efter, at Trafik- og Byggestyrelsen havde oplyst om styrelsens fortolkning. Én virksomhed, hvis chauffører blev aflønnet udelukkende på provisionsbasis og ikke var sikret en mindsteløn, pension eller løn under sygdom, indbragte imidlertid Trafik- og Byggestyrelsens fortolkning for domstolene. Med sin dom af 4. februar 2015 fastslog Højesteret, at virksomheden opfyldte kravene i taxilovens § 5, stk. 5. En konsekvens af Højesterets dom var således, at enhver kollektiv overenskomst for chauffører – uanset dens indhold – levede op til de pågældende bestemmelser i godskørselsloven, i buskørselsloven og i taxiloven.

3.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes på baggrund af Højesterets dom af 4. februar 2015, at formuleringen af bestemmelserne i godskørselslovens § 6, stk. 3, buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, ikke er tilstrækkelig klar. Det har derfor været fundet nødvendigt at justere ordlyden af de tre bestemmelser, således at der indføres et udtrykkeligt lovmæssigt krav om at følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Med de foreslåede bestemmelser præciseres retstilstanden ved at det nu kommer til at fremgå direkte af lovens ordlyd, at der skal være tale om en landsdækkende overenskomst, for at den lever op til den foreslåede bestemmelse.

Den 15. juni 2015 trådte lov nr. 746 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i kraft. Herefter har udenlandske chaufførvikarvirksomheder pligt til at følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj, vogntog eller motorkøretøj indrettet til befording af flere end ni personer føreren medregnet. Lovændringen har endvidere den konsekvens, at bestemmelsen i nærværende lovforslags § 1, nr. 1, og § 2, nr. 2, også

vil komme til at gælde for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”. En chaufførvikarvirksomhed etableret på dansk område har tilladelse i henhold til godskørselslovens § 1, stk. 1, eller buskørselslovens § 1, stk. 1, og skal derfor følge bestemmelsen i godskørselslovens § 6, stk. 3, eller buskørselslovens § 18, stk. 2, om overenskomstmæssig af lønning af chauffører.

4. Påbud om indsendelse af dokumentation for løn- og arbejdsvilkår

4.1. Gældende ret

En indehaver af tilladelser efter godskørselsloven eller buskørselsloven skal efter påbud fra transport- og bygningsministeren indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, jf. godskørselslovens § 6, stk. 4, eller buskørselslovens § 18, stk. 3. Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, f.eks. kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger.

Der findes ikke tilsvarende bestemmelser i taxiloven.

4.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med henblik på at sikre, at chaufførers løn- og arbejdsvilkår ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og færdselssikkerheden, har Transport- og Bygningsministeriet fundet det nødvendigt at styrke tilsynet med overholdelsen af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for så vidt angår tilladelser i henhold til taxiloven.

Det foreslås i lovforslagets § 3, nr. 5, at indføre en bestemmelse i taxiloven, hvorefter en indehaver af en tilladelse efter taxiloven efter påbud fra den myndighed, der har meddelt tilladelsen, skal indsende dokumentation for, at indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, f.eks. kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger.

Det er kun tilladelsesindehavere, der ikke er omfattet af en overenskomst via deres medlemskab af en arbejdsgiverforening, eller som ikke har tiltrådt den landsdækkende overenskomst, der vil blive pålagt at indsende dokumentation til den tilladelsesudstedende myndighed for, at de følger de relevante kollektive overenskomster, idet arbejdsmarkedets parter efter den danske aftalemodel selv kontrollerer overholdelsen af overenskomsten for virksomheder, som er omfattet af eller har tiltrådt overenskomsten.

Pligten for en tilladelsesindehaver til at indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, finder ikke anvendelse i det omfang, dette følger af retssikkerhedslovens § 10 om retten til ikke at inkriminere sig selv, jf. lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter.

5. Overenskomstnavnet m.v.

5.1. Gældende ret

I medfør af godskørselslovens § 6 b har arbejdsmarkedets parter oprettet et overenskomstnævn, som afgiver udtalelse om, hvorvidt en tilladelsesindehaver overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører, jf. godskørselslovens § 6, stk. 3. Overenskomstnævnet kan desuden udtale sig om tilladelsesindehaveres overholdelse af buskørselslovens § 18, stk. 2, jf. lovens § 18 a, stk. 2.

Overenskomstnævnet blev etableret i 2013 efter anmodning fra arbejdsmarkedets parter. I henhold til godskørselslovens § 6 b består overenskomstnævnet af en formand, der er landsdommer, og som udpeges af Arbejdsrettens formand, to medlemmer udpeget af henholdsvis DI og Dansk Erhverv Arbejdsgiver, samt to medlemmer udpeget af Fagligt Fælles Forbund. Medlemmerne udpeges for en fireårig periode. Ved forelæggelse af sager for overenskomstnævnet, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og Fagligt Fælles Forbund, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagerside, som har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til. Overenskomstnævnet behandler kun sager, hvor tilladelsesindehaveren ikke er medlem af en arbejdsgiverforening eller har indgået en tiltrædelsesoverenskomst. Spørgsmål om løn- og arbejdsvilkår for chauffører ansat af tilladelsesindehavere, der er medlemmer af en arbejdsgiverforening, eller som er omfattet af en tiltrædelsesoverenskomst, afgøres i henhold til den danske aftalemodel af arbejdsmarkedets parter.

Transport- og bygningsministeren kan som led i kontrollen med indehavere af tilladelser til godkørsel eller buskørsel med hjemmel i godskørselslovens § 6, stk. 4, eller buskørselslovens § 18, stk. 3, kræve at modtage dokumentation for chaufførernes løn- og arbejdsvilkår. Transport- og bygningsministeren kan i henhold til godskørselslovens § 6 c, stk. 1, og buskørselslovens § 18 a, stk. 1, høre overenskomstparterne på området med henblik på at få en vurdering af, om en tilladelsesindehaver overholder bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår.

Det følger af godskørselslovens § 6 c, stk. 2, at Transport- og Bygningsministeriet hører overenskomstnævnet i sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt en tilladelsesindehaver følger gældende danske kollektive overenskomster, indgår i transport- og bygningsministerens afgørelse af, om der er tilstrækkeligt grundlag for tilbagekaldelse af tilladelsen. Det fremgår af bemærkningerne til ændringen af godskørselsloven og buskørselsloven i folketingsåret 1998/99, at der oftest i praksis vil blive tildelt en forudgående advarsel, inden der træffes afgørelse om tilbagekaldelse. Advarslen angiver, at fremtidige overtrædelser vil kunne føre til tilbagekaldelse af tilladelsen eller godkendelsen, jf. Folketingstidende 1998-99, tillæg A, side 2800 og side 4437.

Der er ingen hjemmel i taxiloven til at høre overenskomstparterne eller overenskomstnævnet vedrørende aflønning af chauffør.

5.2 Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes, at den ordning, som er etableret på gods- og buskørselsområdet, har bidraget til en sikring af, at tilladelsesindehaverne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i henhold til de

pågældende kollektive overenskomster for chauffører. Med henblik på at sikre, at løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der udfører kørsel på grundlag af tilladelser i henhold til taxiloven, ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og for færdselssikkerheden, findes det således formålstjenligt at indføre en tilsvarende ordning for chauffører, der udfører taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport eller offentlig servicetrafik.

Det foreslås derfor i lovforslagets § 3, nr. 5, at den kommunalbestyrelse, der har udstedt en tilladelse til taxikørsel, limousinekørsel eller sygetransport, skal have tilsvarende adgang til at kræve dokumentation for chaufførers løn- og arbejdsvilkår og til at høre overenskomstparterne med henblik på at få vurderet, om indehaveren af en tilladelse følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Det foreslås endvidere, at transport- og bygningsministeren skal have samme kontrolmuligheder i relation til indehavere af tilladelser til offentlig servicetrafik.

I sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at en virksomhed ikke følger de kollektive overenskomster, foreslås det desuden, at den tilladelsesudstedende myndighed hører overenskomstnævnet, jf. den foreslåede bestemmelse i § 5 b, stk. 2.

I sager, hvor der er tvivl om overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 5, i taxiloven, skal overenskomstnævnet tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt en tilladelsesindehaver følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en kollektiv overenskomst, der er indgået af arbejdsmarkedsparter, og som gælder på hele det danske område.

6. Tvangsbøder

6.1. Gældende ret

Transport- og bygningsministeren kan efter godskørselslovens § 17 b og buskørselslovens § 22 b pålægge indehaveren af en tilladelse ugentlige tvangsbøder, hvis denne undlader at efterkomme transport- og bygningsministerens påbud om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster.

Niveauet af de ugentlige tvangsbøder ligger i praksis på omkring 10.000 kr. Tvangsbøderne kan dog være på et højere beløb, hvis den, der ikke efterkommer et påbud, f.eks. er indehaver af en betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, således at tvangsbøderne reelt udgør et incitament til at efterkomme et påbud om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Der er ikke i taxiloven hjemmel til at pålægge indehaveren af en tilladelse tvangsbøder ved manglende indsendelse af dokumentation for, at virksomheden følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster.

6.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er fundet nødvendigt, at ordningen på godskørsels- og buskørselsområdet med ugentlige tvangsbøder i tilfælde af, at en tilladelsesindehaver undlader at efterkomme påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, også indføres på taxilovens område, da der tillige foreligger et særligt behov for effektiv kontrol og håndhævelse på dette område.

Det foreslås derfor i lovforslagets § 3, nr. 7, at der indføres mulighed for, at den tilladelsesudstedende myndighed kan udskrive ugentlige tvangsbøder i tilfælde af, at en indehaver af en tilladelse efter taxiloven ikke efterkommer et påbud om at indsende dokumentation for, at denne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Formålet med bestemmelsen er at gennemtvinge en handlepligt for dermed at sikre bedre kontrol med, at indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven følger lovens krav til løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Det vurderes, at adgangen til at pålægge ugentlige tvangsbøder på omkring 10.000 kr. vil være et godt incitament for indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven til at overholde lovens krav til løn- og arbejdsvilkår.

Hvis et påbud ikke efterkommes af en indehaver af en betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, vil dette kunne berettige til at anvende større tvangsbøder end ovennævnte udgangspunkt, således at tvangsbøden fortsat kan være et incitament til at efterkomme påbuddet.

Eftersom tvangsbødens formål er at skabe større incitament for en tilladelsesindehaver til at efterkomme den tilladelsesudstedende myndigheds påbud, kan tvangsbøder ikke inddrives efter, at det forhold, som tvangsbøden udspringer af, er bragt til ophør. Tvangsbøden er således alene et middel til at få den pågældende chauffør til at medvirke ved gennemførelse af kontrol med løn- og arbejdsvilkår og ikke en straf.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil medføre en mindre merudgift for Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med udvidelsen af overenskomstnævnets kompetence. Det antages således, at Trafik- og Byggestyrelsens udgifter til vederlæggelse af nævnets formand og sekretær må forventes at stige som følge af øget aktivitet i nævnet.

Forslaget vil ikke få administrative konsekvenser for staten.

Forslaget vil forbedre kommunernes muligheder for at føre tilsyn med taxi-, limousine- og sygetransportchaufførers løn- og arbejdsvilkår, men forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne.

Lovforslaget vil ikke have økonomiske og administrative konsekvenser for regionerne.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Med lovforslaget foreslås, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark og som gælder på hele det danske område.

Dette er en præcisering i forhold til gældende ret, hvorefter enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold lever op til de gældende regler.

For tilladelsesindehavere, der indtil lovens ikrafttræden har indgået eller fulgt bestemmelser i sådanne kollektive overenskomster, vurderes lovforslaget ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser, idet disse tilladelsesindehavere allerede lever op til lovforslagets definition af kollektive overenskomster, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, § 2, nr. 2 og § 3 nr. 3.

For tilladelsesindehavere, som ikke på tidspunktet for ikrafttrædelsen af denne lov har indgået eller fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan lovforslaget medføre merudgifter.

9. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

10. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

11. Forholdet til EU-retten

Dette lovforslag fastlægger, hvad der i lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel skal forstås ved kollektive overenskomster.

Ved lov nr. 746 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, som trådte i kraft den 15. juni 2015, blev indført lovhjemmel til at kræve, at chaufførvikarvirksomheder følger bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, såfremt chaufførvikaren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Hermed udnyttes muligheden i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (udstationeringsdirektivet) artikel 3, stk. 9. Efter denne artikel kan medlemsstaterne bestemme, at en virksomhed skal sikre arbejdstagere de samme vilkår, som dem, der gælder for vikarer i den medlemsstat, på hvis område arbejdet udføres. Loven medfører endvidere, at chaufførvikarer fra andre EU-lande er sikret de samme vilkår, som gælder for danske chaufførvikarer. Vikarers arbejdsvilkår er blandt andet reguleret af lov nr. 595 af 12. juni 2013 om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v., som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/104/EF af 19. november 2008 om vikararbejde (vikardirektivet). Som anført i bemærkningerne til lovforslag nr. L 174 vurderes ændringen af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, at være i overensstemmelse med vikardirektivet.

For så vidt angår virksomheder, der er etableret i Danmark, fremgår det af artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (herefter forordning nr. 1071/2009), at medlemsstaterne kan stille yderligere krav til virksomheder for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet end de krav, som er oplyst i forordningens artikel 3, stk. 1. Sådanne krav skal være rimelige og må ikke medføre forskelsbehandling.

Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde konkurrencevilkår og til at fremme færdselssikkerheden ved, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og

arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. De foreslåede bestemmelser i § 1, stk. 5, i godskørselsloven, § 1 d i buskørselsloven og § 5, stk. 5, i taxiloven gælder desuden for alle dansk etablerede tilladelsesindehavere. På den baggrund vurderes lovforslaget, hvorefter indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, at være i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009.

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 15. – 22. januar 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, ATAX Arbejdsgiverforeningen for Taxibranchen, Brancheforeningen for Limousine Vognmænd, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport og Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund, Foreningen EP-Danmark, Frie Danske Lastbilvognmænd, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, KL, Kristelig Arbejdsgiverforening, Kristelig Fagforening, Landbrug og Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Overenskomstnævnet v/ formanden, Rådet for Sikker Trafik, Taxa 4x35, Taxi Nord, Trafikselskaberne i Danmark og Økonomisk Forening for Persontransport.

13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget vil medføre en mindre merudgift for Trafik- og Byggestyrelsen i forbindelse med udvidelsen af overenskomstnævnets kompetence. Forslaget vil forbedre kommunernes muligheder for at føre tilsyn med taxi-, limousine- og sygetransportchaufførers løn- og arbejdsvilkår, men forventes ikke at have økonomiske og administrative konsekvenser for kommunerne. Lovforslaget vil ikke have økonomiske og administrative konsekvenser for regionerne.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	For tilladelsesindehavere, som ikke på tidspunktet for ikrafttrædelsen af denne lov har indgået eller fulgt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i kollektive

		overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, kan lovforslaget medføre merudgifter.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Dette lovforslag fastlægger, hvad der i lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel skal forstås ved kollektive overenskomster.</p> <p>Ved lov nr. 746 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel, som trådte i kraft den 15. juni 2015, blev indført lovhjemmel til at kræve, at chaufførvikarvirksomheder følger bestemmelserne om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, såfremt chaufførvikaren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret køretøj. Hermed udnyttes muligheden i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser (udstationeringsdirektivet) artikel 3, stk. 9. Efter denne artikel kan medlemsstaterne bestemme, at en virksomhed skal sikre arbejdstagerne de samme vilkår, som dem, der gælder for vikarer i den medlemsstat, på hvis område arbejdet udføres. Loven medfører endvidere, at chaufførvikarer fra andre EU-lande er sikret de samme vilkår, som gælder for danske chaufførvikarer. Vikarers arbejdsvilkår er blandt andet reguleret af lov nr. 595 af 12. juni 2013 om vikarers retsstilling ved udsendelse af et vikarbureau m.v., som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/104/EF af 19. november 2008 om vikararbejde (vikardirektivet). Som anført i bemærkningerne til lovforslag nr. L 174 vurderes ændringen af godskørselslovens § 6 a, stk. 3, og buskørselslovens § 9, stk. 3, at være i overensstemmelse med vikardirektivet.</p> <p>For så vidt angår virksomheder, der er etableret i Danmark, fremgår det af artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (herefter forordning nr. 1071/2009), at medlemsstaterne kan stille yderligere krav til virksomheder for at få tilladelse til at udøve vejtransporterhvervet end de krav, som er oplyst i forordningens artikel 3, stk. 1. Sådanne krav skal være rimelige og må ikke medføre forskelsbehandling.</p> <p>Formålet med lovforslaget er at bidrage til udviklingen af sunde</p>	

	<p>konkurrencevilkår og til at fremme færdselssikkerheden ved, at indehaveren af en tilladelse til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område. De foreslåede bestemmelser i § 1, stk. 5 i godskørselsloven, § 1 d i buskørselsloven og § 5, stk. 5, i taxiloven gælder desuden for alle dansk etablerede tilladelsesindehavere. På den baggrund vurderes lovforslaget, hvorefter indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig servicetrafik, skal følge bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område at være i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1071/2009.</p>
--	--

Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Efter § 6, stk. 3, i godskørselsloven skal indehaveren af en tilladelse følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Højesterets dom har den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold. Højesteret underkendte med sin dom Trafik- og Byggestyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Uanset, at Højesterets dom alene omhandler buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5, er der efter Transport- og Bygningsministeriets vurdering ikke grundlag for at antage, at der skulle gælde en anden retsstilling for godskørselslovens § 6, stk. 3, idet bestemmelserne svarer til hinanden.

Det foreslås derfor, at det kommer til at fremgå af lovens § 1, stk. 5, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved ændringen indføres således udtrykkelig lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til godskørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Der indsættes hermed krav om, at de pågældende chauffører skal følge en kollektiv overenskomst, der er landsdækkende. Det vil være en konkret vurdering, om en kollektiv overenskomst er landsdækkende.

Den 15. juni 2015 trådte lov nr. 746 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i kraft. Herefter har udenlandske chaufførvikarvirksomheder pligt til at følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog. Den foreslåede § 1, stk. 5, finder derfor også anvendelse for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås, at overskriften til kapitel 1 ændres fra Tilladelse til buskørsel til Lovens område m.v., idet den nuværende titel ikke længere vil være dækkende for kapitlets indhold efter indførelsen af den foreslåede § 1 d om begrebet kollektive overenskomst, jf. lovforslagets § 2, nr. 2. Dertil kommer, at den foreslåede overskrift til kapitel 1 i buskørselsloven dermed kommer til at være enslydende med overskriften på det tilsvarende afsnit i godskørselsloven.

Til nr. 2

Efter § 18, stk. 2, i buskørselsloven skal indehaveren af en tilladelse til vognmandsvirksomhed følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2, og taxilovens § 5, stk. 5. Højesterets dom har den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold. Højesteret underkendte med sin dom Trafik- og Byggestyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Det foreslås i § 1 d, at der ved kollektive overenskomster forstås kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved ændringen indføres således udtrykkelig lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse til buskørsel følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Der indsættes hermed krav om, at de pågældende chauffører skal følge en kollektiv overenskomst, der er landsdækkende. Det vil være en konkret vurdering, om en kollektiv overenskomst er landsdækkende.

Den 15. juni 2015 trådte lov nr. 746 om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel i kraft. Herefter har udenlandske chaufførvikarvirksomheder pligt til at følge bestemmelser om løn, overarbejde, feriepenge og pension i gældende danske kollektive overenskomster for chauffører, når chaufføren er udlejet til kørsel på dansk område med et dansk indregistreret motorkøretøj eller vogntog. Den foreslåede § 1 d finder derfor også anvendelse for udenlandske chaufførvikarvirksomheder, således at der ved ”kollektive overenskomster” forstås ”kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område”.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.

Til § 3

Til nr. 1 og 2

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af den foreslåede § 3, nr. 5.

Til nr. 3

Efter den gældende bestemmelse i taxilovens § 5, stk. 5, skal indehaveren af en tilladelse følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Højesteret afsagde den 4. februar 2015 dom i en sag vedrørende fortolkningen af buskørselslovens § 18, stk. 2 og taxilovens § 5, stk. 5. Højesterets dom har den konsekvens, at der ikke med hjemmel i buskørselslovens § 18, stk. 2, eller taxilovens § 5, stk. 5, herunder disse bestemmelsers forarbejder, kan stilles krav om, at en tilladelsesindehaver skal følge et generelt niveau for løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster, men at tilladelsesindehaveren inden for rammerne af bestemmelserne kan følge enhver kollektiv overenskomst på området uanset dens indhold. Højesteret underkendte med sin dom Trafik- og Byggestyrelsens hidtidige fortolkning af bestemmelserne og styrelsens praksis.

Det foreslås derfor, at det i § 5, stk. 5, fastsættes, at en indehaver af tilladelse skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Ved ændringen indføres således udtrykkelig lovhjemmel til at sikre, at indehaveren af en tilladelse efter taxiloven følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Der indsættes hermed krav om, at de pågældende chauffører skal følge en kollektiv overenskomst, der er landsdækkende. Det vil være en konkret vurdering, om en kollektiv overenskomst er landsdækkende.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.

Til nr. 4

Taxiloven indeholder ikke på nuværende tidspunkt bestemmelser, som forpligter en tilladelsesindehaver til at dokumentere, at denne følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på dele det danske område. Taxiloven indeholder desuden ikke på nuværende tidspunkt bestemmelser om høring af overenskomstparter eller overenskomstnavn om, hvorvidt en tilladelsesindehaver overholder de foreslåede § 5, stk. 5, i loven.

Med henblik på at sikre, at chaufførers løn- og arbejdsvilkår ikke bliver konkurrenceparametre til skade for konkurrencen i erhvervet og færdselssikkerheden, og for at styrke tilsynet med overholdelsen af bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår, foreslås det, at der i § 5 a, indføres hjemmel til, at den myndighed, der har meddelt en tilladelse, kan påbyde indehaveren at indsende dokumentation for, at indehaveren følger de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

For så vidt angår tilladelser til taxikørsel, limousinekørsel eller sygetransport vil den relevante myndighed være den kommune, der har meddelt tilladelsen, mens den relevante myndighed ved tilladelser til offentlig servicetrafik er Trafik- og Byggestyrelsen.

Dokumentationen for løn- og arbejdsvilkår kan foreligge i form af bl.a. ansættelseskontrakter, lønsedler med underliggende bilag, f.eks. kørselsrapporter, ugesedler, dagsedler eller trafikbøger. Et påbud om at indsende dokumentation for, at indehavere af tilladelser følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i en kollektiv overenskomst, vil almindeligvis ske i forbindelse med en systematisk kontrol, f.eks. et år efter, at tilladelsen er udstedt eller i forbindelse med fornyelse af tilladelser eller ved stikprøvekontrol.

Det er kun tilladelsesindehavere, der ikke er omfattet af en overenskomst via deres medlemskab af en arbejdsgiverforening, eller som ikke har tiltrådt en landsdækkende overenskomst, der vil blive pålagt at indsende dokumentation til den tilladelsesudstedende myndighed for, at de følger de relevante kollektive overenskomster, idet arbejdsmarkedets parter efter den danske aftalemodel selv kontrollerer overholdelsen af overenskomsten for virksomheder, som er omfattet af eller har tiltrådt overenskomsten.

Pligten for en tilladelsesindehaver til at indsende dokumentation for, at den følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, finder ikke anvendelse i det omfang, dette følger af retssikkerhedslovens § 10 om retten til ikke at inkriminere sig selv, jf. lov nr. 442 af 9. juni 2004 om retssikkerhed ved forvaltningens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligter.

Det foreslås endvidere i § 5b, stk. 1, at den myndighed, der har meddelt en tilladelse, hører overenskomstparterne til vurdering af, om indehaveren følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, jf. den foreslåede § 5, stk. 5.

Den myndighed, der har anmodet en tilladelsesindehaver om at indsende dokumentation for, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår følges, kan således forelægge det modtagne materiale for de relevante overenskomstparter med henblik på en vurdering af, om tilladelsesindehaveren følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de pågældende kollektive overenskomster for chauffører.

Når kommunalbestyrelsen har modtaget udtalelser fra overenskomstparterne, forelægges disse i overensstemmelse med forvaltningslovens bestemmelser om partshøring for den pågældende tilladelsesindehaver med henblik på, at denne skal have mulighed for at kommentere de foreliggende vurderinger.

Det foreslås i § 5b, stk. 2, at den tilladelsesudstedende myndighed i sager, hvor en af overenskomstparterne eller begge overenskomstparter udtaler, at bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i de pågældende kollektive overenskomster ikke er fulgt, hører overenskomstnævnet, jf. § 6 b i godskørselsloven.

I sager, hvor der er tvivl om overholdelse af den foreslåede § 5, stk. 5, i taxiloven, skal overenskomstnævnet tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt en indehaver af en tilladelse følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i en kollektiv overenskomst, der er indgået af en af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder hele det danske område.

Overenskomstnævnets udtalelse om, hvorvidt bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i en kollektiv overenskomst er fulgt, indgår i den tilladelsesudstedende myndigheds vurdering af, om der er tilstrækkeligt grundlag for at agere over for indehaveren af en tilladelse f.eks. i form af en advarsel eller tilbagekaldelse af de pågældende tilladelser.

Ved forelæggelse af sager for overenskomstnævnet, der ikke angår overenskomster indgået af DI, Dansk Erhverv Arbejdsgiver og Fagligt Fælles Forbund, suppleres overenskomstnævnet med en repræsentant fra henholdsvis arbejdsgiver- og lønmodtagersiden, som har indgået den kollektive overenskomst, der konkret er henvist til, jf. godskørselslovens § 6 b, stk. 3.

Overenskomstnævnet høres kun i de tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver ikke selv har indgået eller tiltrådt en kollektiv overenskomst. Hvis indehaveren af en tilladelse har indgået eller tiltrådt en kollektiv overenskomst, løses eventuelle tvistigheder mellem parterne om overenskomstforhold efter den danske aftalemodel af arbejdsmarkedets parter i det almindelige fagretlige regi.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 4 og 5.

Til nr. 5

Med den foreslåede ændring af bemyndigelsesbestemmelsen i § 12, *stk. 1*, skabes der hjemmel til, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, hvilke kollektive overenskomster der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Baggrunden for, at det er fundet nødvendigt at bemyndige transport- og bygningsministeren til at fastsætte regler herom, er, at overtrædelse af § 5, stk. 5, straffes med bøde

For at sikre den fornødne klarhed om, hvilke kollektive overenskomster der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil dette blive fastsat i bekendtgørelsesform.

Det forudsættes, at transport- og bygningsministeren forud for udarbejdelsen af bekendtgørelsen vil indhente udtalelser fra arbejdsmarkedets parter til brug for vurderingen af, hvilke kollektive overenskomster der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Når det er blevet fastsat, hvilke kollektive overenskomster der anses for indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, vil indholdet af disse kollektive overenskomster være tilgængelig via Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside.

Til nr. 6

Der er tale om konsekvensrettelser som følge af den foreslåede § 3, nr. 5.

Til nr. 7

Med den foreslåede § 5 a kan en tilladelsesindehaver i henhold til taxiloven af den tilladelsesudstedende myndighed pålægges at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster, jf. nr. 4.

Det foreslås i § 16 a at give den myndighed, der har anmodet en indehaver af en tilladelse om dokumentation for, at indehaveren følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område, mulighed for at pålægge indehaveren ugentlige tvangsbøder, hvis indehaveren undlader at indsende dokumentation efter påbud herom.

Formålet med bestemmelsen er at give et incitament til, at indehavere af tilladelser i henhold til taxiloven følger lovens krav til løn- og arbejdsvilkår for chauffører, samt at sikre bedre kontrol hermed. Tvangsbøder er ikke en straf, men et middel, der pålægges for at skabe et større incitament til opfyldelsen af en forpligtelse over for det offentlige. Af samme årsag vil tvangsbøderne ikke kunne inddrives, når det forhold, tvangsbøden udspringer af, ikke længere er til stede.

Anvendelsen af tvangsbøder forudsætter, at det ved udløbet af en nærmere angivet frist kan konstateres, at en indehaver af en tilladelse undlader at handle i henhold til den tilladelsesudstedende myndigheds påbud, efter hvilket indehaveren har fået meddelelse om at indsende dokumentation for overholdelse af bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår i kollektive overenskomster. Det samme vil gøre sig gældende, såfremt tilladelsesindehaveren kun delvist opfylder myndighedens påbud.

Såfremt en indehaver af en tilladelse undlader at efterkomme et påbud fra den tilladelsesudstedende myndighed inden en given frist eller kun opfylder det delvist, gives en ny frist ved rykkerskrivelse. Samtidig gives der i rykkerskrivelsen en advarsel om, at fortsat manglende efterkommen af påbuddet kan medføre pålæg af ugentlige tvangsbøder. Sidder indehaveren af en tilladelse også denne rykkerskrivelse overhørig, vil den tilladelsesudstedende myndighed ved fristens udløb træffe beslutning om, at der nu pålægges ugentlige tvangsbøder med angivelse af forfaldsdatoen for den første tvangsbøde og ugedagen for forfaldsdatoen for de efterfølgende tvangsbøder. Efterkommes påbuddet fortsat ikke, kan den tilladelsesudstedende myndighed dagen efter forfaldsdatoen for den første tvangsbøde sende det udestående krav til inddrivelse hos Skat.

Niveauet af de ugentlige tvangsbøder vil ligge på omkring 10.000 kr. Men hvis den, der ikke efterkommer et påbud, f.eks. er indehaver af en betydelig mængde tilladelser med mange ansatte chauffører, vil dette kunne berettige til at anvende større tvangsbøder end ovennævnte udgangspunkt, således at tvangsbøden fortsat kan være et middel til medvirken ved gennemførelse af kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.

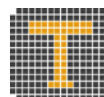
Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2016.

Det foreslås endvidere, at der indsættes en revisionsbestemmelse i § 4, stk. 2, hvorefter transport- og bygningsministeren senest i folketingsåret 2017/18 fremsætter forslag om revision af § 5, stk. 5, § 5 a, § 5 b og § 16 a, i lov om taxikørsel m.v. som affattet ved denne lovs § 3, nr. 3-5 og 7

Baggrunden for revisionsbestemmelsen er, at taxiområdet er et dynamisk område, hvor der ikke tidligere har været stillet krav om, at chauffører skulle aflønnes i henhold til landsdækkende kollektive overenskomster.

Derfor vil transport- og bygningsministeren følge udviklingen på området og senest i folketingsåret 2017/18 revidere de foreslåede bestemmelser i § 5, stk. 5, § 5 a, § 5 b og § 16 a, i lov om taxikørsel m.v.



Fremsendt pr. mail XX.01.2016

til info@tbst.dk

Sagsnummer TS20000-00075

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel og lov om taxikørsel mv. Høringssvar

Det følgende er Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) bemærkninger til lovforslaget vedrørende løn- og arbejdsvilkår for chauffører.

21. januar 2016

Morten Brønnum Andersen

Telefon: 2320 6131

mba@moviatrafik.dk

Generelle bemærkninger

Trafikselskaberne lægger vægt på, at lovgivningen via regulering understøtter et professionelt vognmandserhverv. Det bidrager til sikring af gode arbejdspladser, høj trafikikkerhed og en professionel service i transportløsningerne.

Trafikselskaberne finder det positivt, at Transportministeren, på baggrund af Højesterets afgørelse i Notra-sagen, stiller forslag om at give eksplicit hjemmel til, at aflønningen på gods-, bus- og taxiområdet kan følge intentionen i loven og dermed Trafik- og Byggestyrelsens praksis på området – herunder ved en udvidelse af overenskomstnævnets virksomhed

Trafikselskaberne finder det positivt, at:

- Forslaget indfører hjemmel til, at aflønningen på gods-, bus- og taxiområdet kan følge intentionen i loven og dermed Trafik- og Byggestyrelsens praksis på området fra før Notra-dommen.
- Forskelsbehandlingen af forskellige tilladelsestyper fjernes, således at arbejdsmiljø mm ikke bliver en konkurrenceparameter.
- Der via bekendtgørelse kan skabes klarhed om, hvilke kollektive overenskomster der anses for gældende.

- Lovforslaget lægger op til at styrke tilsynet med overholdelsen af løn- og arbejdsvilkår for chauffører ved at udvide overenskomstnævnets virksomhed til også at omfatte erhvervsmæssig personbefordring i personvogne.

Vedr. udvidet myndighedskontrol

Med lovforslaget fastslås, at indehaveren af en tilladelse ”skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, som findes i de kollektive overenskomster, der er indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.” (§ 5, stk. 5)

Det fremgår af lovforslaget (§ 5a), at indehaveren af en tilladelse efter påbud fra tilladelsesudsteder skal indsende dokumentation for, at indehaveren følger bestemmelserne i gældende overenskomster. Tilladelsesudsteder vil herefter bede om overenskomstparternes vurdering af, om indehaveren følger bestemmelserne. Om en eller begge af overenskomstparterne udtaler, at bestemmelserne ikke er fulgt, hører myndigheden overenskomstnævnet. Om der ikke indsendes dokumentation kan idømmes ugentlige tvangsbøder, der ifølge bemærkningerne er på ca. 10.000 kr., men kan være højere, så indehavere af mange tilladelser får et reelt incitament til at indsende dokumentationen

Trafikselskaberne bakker op om ovenstående og finder, at en effektiv indsats mod social dumping ikke begrænser sig til udstedelse af bevilling, men også til en efterfølgende ensartet og løbende kontrol i markedet af løn- og arbejdsvilkår.

En udvidelse af tilsynsmyndigheden bør i videst muligt omfang sikre:

- Ensartet kontrol med forholdene i markedet.
- At kontrollen ikke overlades diskretionært til privatretlige aftaleforhold via f.eks. kontraktbestemmelser, arbejdsklausuler etc., der kan medføre uensartet kontrol og regulering af løn og arbejdsforhold.
- At tilsynsmyndigheden og trafikelskaberne ikke opbygger parallel kontrolkapacitet, hvilket er ineffektivt og omkostningstungt.

- At der kan følges op med sanktioner, som ligger ud over de beføjelser, der følger af eventuel misligholdelse af privatretlige kontraktforhold.
- En effektiv og adfærdsregulerende kontrol via tilsynsmyndighedens mulighed for at tildele ugentlige tvangsbøder eller ultimativt tilbagekalde tilladelsen.

Overgangsbestemmelse

Det kan overvejes, om der – som ved den tidligere fremsættelse af lovforslaget (§4, stk. 2 og 3) – skal indføres en overgangsbestemmelse. Baggrunden er, at der kan være tilladelsesindehavere, der har indgået kollektive overenskomster, der ikke lever op til de kollektive landsdækkende overenskomster.

Trafikselskaberne i Danmark stiller gerne vores viden på området til rådighed for det fortsatte arbejde med denne lovændring såvel som for den påtænkte revision af taxilovgivningen.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Trafikselskaberne i Danmark

Personaleredegørelse 2015



FORORD	2
PERSONALET I MIDTTRAFIK	3
FAKTA OG TAL OM MEDARBEJDERNE	3
SOCIALT ANSVAR	5
PERSONALEOMSÆTNING.	6
LØNUDVIKLING	7
SYGEFRAVÆR	9
NY OPGØRELSESMETODE I 2015	10
INITIATIVER TIL FOREBYGGELSE AF SYGEFRAVÆR	11
ARBEJDSMILJØ OG TRIVSEL	12
ARBEJDSMILJØORGANISATION	12
ARBEJDSKADER	13
PÅBUD FRA ARBEJDSTILSYNET	13
UANMELDT BESØG FRA ARBEJDSTILSYNET	14
FOKUS PÅ SUNDHED	14
TRIVSELSUNDERSØGELSE 2015	15
KOMPETENCEUDVIKLING	19
TVÆRORGANISATORISKE KURSER	19
LEDERUDVIKLING	19
KOMPETENCEUDVIKLING I TAL	20

Forord

Midttrafik har tre overordnede mål:

- Flere tilfredse kunder
- Dygtige leverandører
- Tilfredse bestillere

Midttrafiks strategiplan sætter kursen for den forandring og udvikling, der ønskes i Midttrafiks område, for at nå de opstillede mål. I 2010 indførte Midttrafik målstyring, så alle medarbejdere i Midttrafik kender deres ansvar. Med udgangspunkt i de overordnede mål fastlægges mål på afdelings- og medarbejderniveau. Midttrafik måler løbende på, om de aftalte mål og indsatser giver de forventede resultater.

Medarbejderne er Midttrafiks vigtigste ressource. Uden dygtige medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores opgaver til gavn for kunderne. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer og samtidig skaber engagement og motivation.

Formålet med at udarbejde en årlig personaleredegørelse er at give et samlet overblik over status på personaleområdet, og Personaleredegørelsen giver et indblik i de forskellige initiativer, som bidrager til, at Midttrafik opleves som en god arbejdsplads.

Når man læser personaleredegørelsen, er det f.eks. tydeligt at det øgede fokus der har været på sygefravær har båret frugt, således at Midttrafik nu har opnået et stabilt lavt sygefravær, når der korrigeres for langtidsfravær. Udfordringen ligger således nu i at nedbringe det lange sygefravær også.

Endvidere viser vores medarbejdertilfredshedsmålinger, og vores trivselsmåling at medarbejderne generelt er meget tilfredse med at være ansat ved Midttrafik, og med et forøget fokus på at styrke det tværgående samarbejde og medarbejdernes fokus på kundernes behov, er det målet at skabe en organisation, der altid leverer hele løsninger til Midttrafiks kunder og ejere.

Endelig samler Personaleredegørelsen en række statistiske oplysninger om Midttrafiks medarbejdere. I personaleredegørelsen kan man læse om medarbejdernes antal, faggrupper, alder, kønsfordeling, personaleomsætning, sygefravær, arbejdsmiljø og personalepolitiske indsatser i bred forstand. Redegørelsen giver således et billede af Midttrafik som arbejdsplads og et godt grundlag for at træffe beslutninger om justeringer og nye initiativer på personaleområdet.



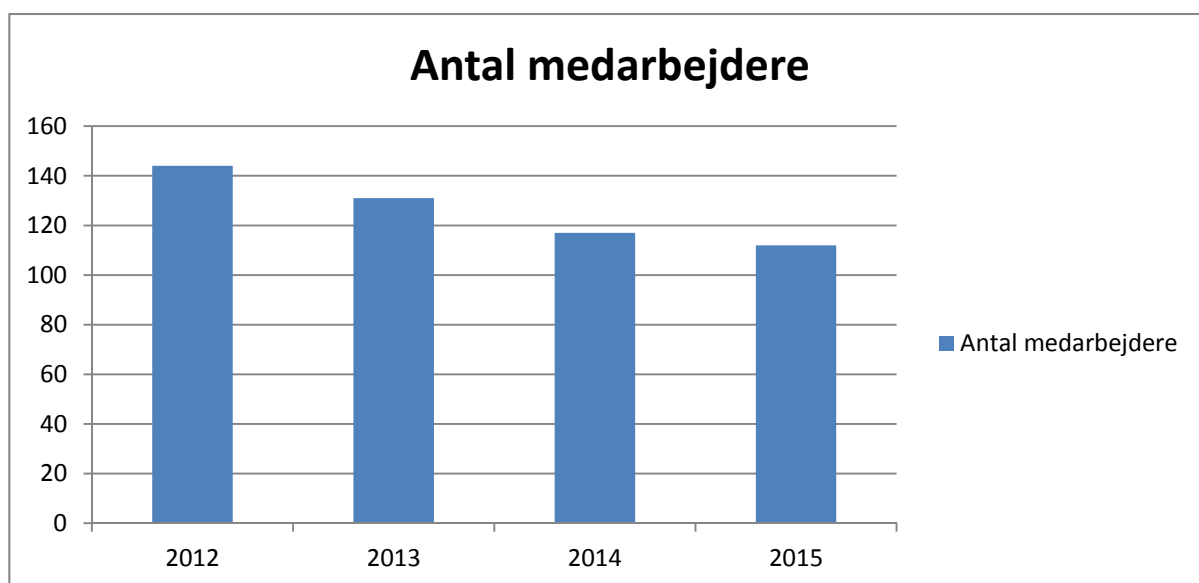
Personalet i Midttrafik

Fakta og tal om medarbejderne

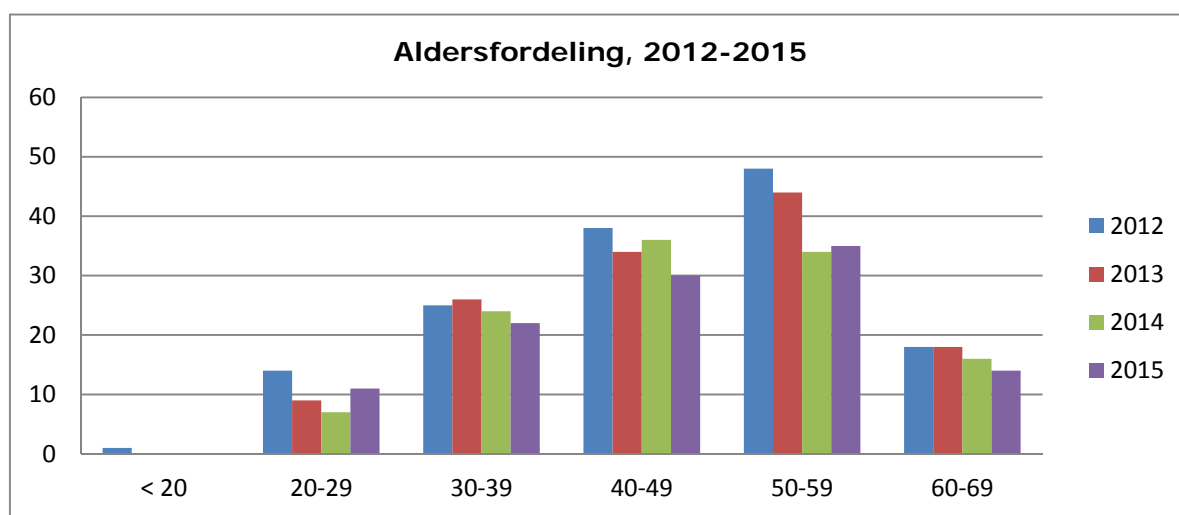
Midttrafik har med udgangen af december 2015 en samlet medarbejderstab på 112 medarbejdere. I tallet indgår alle månedslønnede medarbejdere. Herudover har Midttrafik en række timelønnede medarbejdere, som primært er studentermedhjælpere eller løst ansatte medhjælpere, som lejlighedsvis udfører arbejde for Midttrafik. Det kan eksempelvis være hjælp til pakkeopgaver, tælleopgaver mv.

Fra 2012 til 2015 er antallet af ansatte i Midttrafik reduceret fra 144 medarbejdere til 112

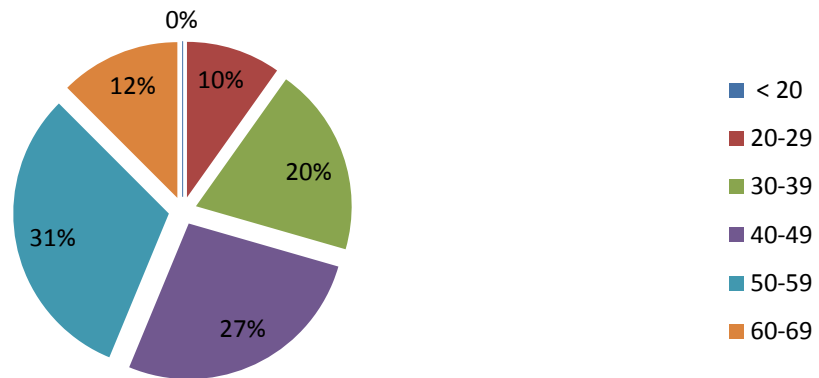
Faldet i medarbejderstaben over årene kan primært forklares med udlicitering af billetkontrollen, overdragelse af kortsalg til Midttrafiks Kundecenter, nedlæggelse af Viborg og Randers Rutebilstationer samt at ikke alle ledigblevne stillinger ikke er genbesat. I 2015 skulle der i forbindelse med en sparerunde reduceres i medarbejderstaben med 7 stillinger. Målet er først fuldt nået med udgangen januar 2016. Herefter er medarbejderstaben på 110.



Gennemsnitsalderen i Midttrafik er i 2015 46,10 år. Aldersfordelingen i perioden 2012 – 2015 fremgår nedenfor.

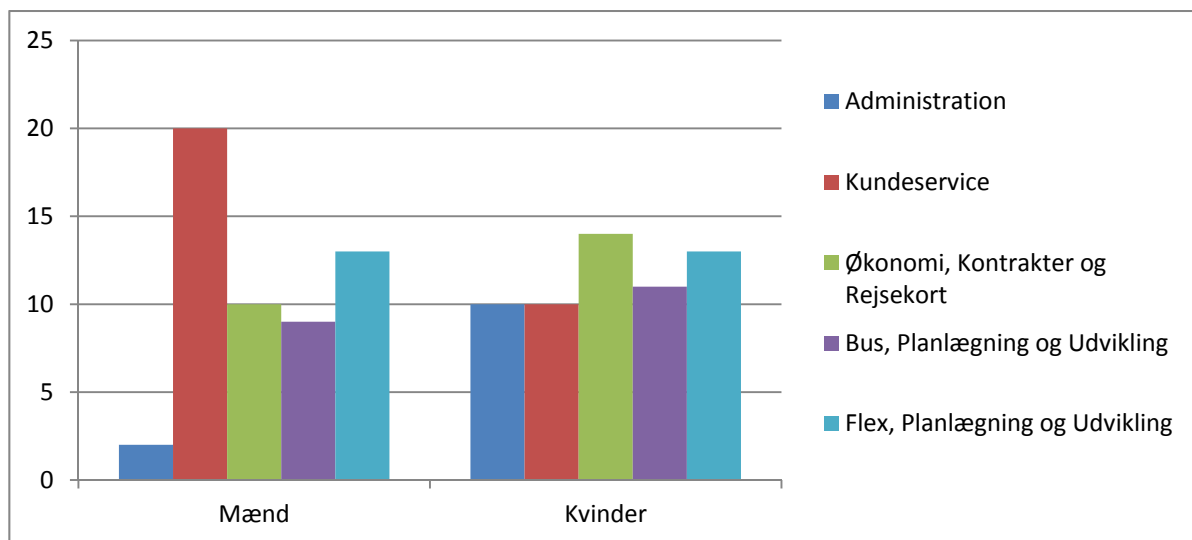


Aldersfordeling i procent, 2015



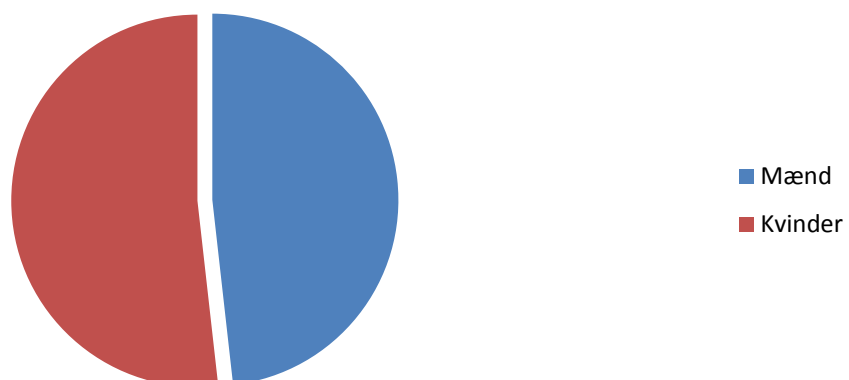
Midttrafik har en forholdsvis jævn kønsfordeling, dog med en lille overvægt af kvinder.

På afdelingsniveau ser kønsfordelingen sådan ud:



Den samlede kønsfordeling i Midttrafik:

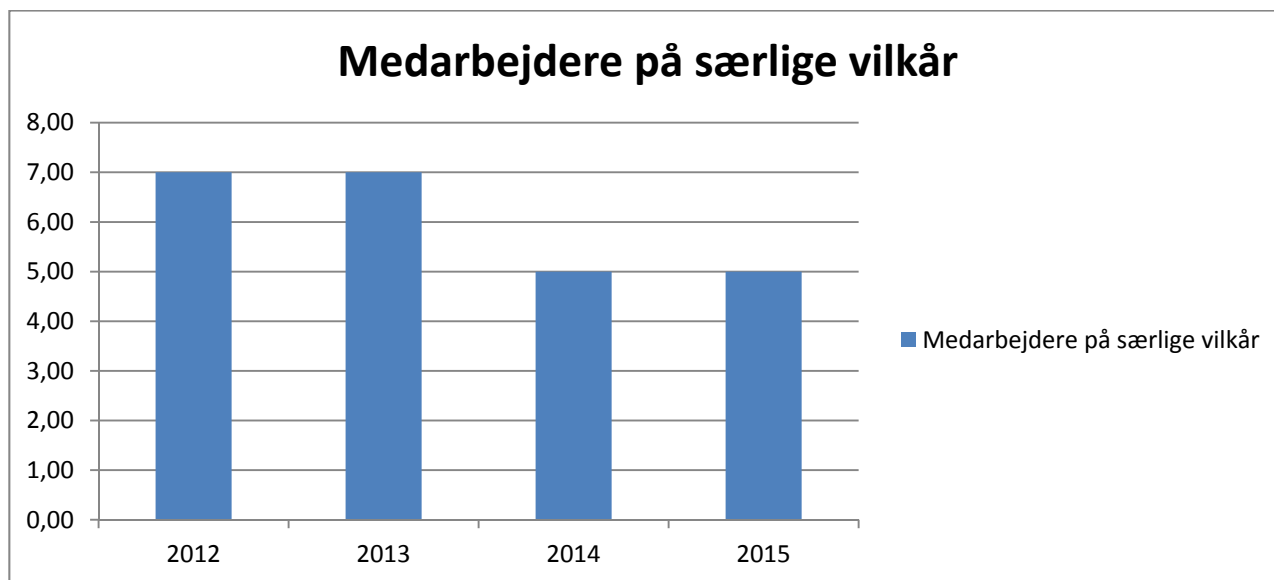
Kønsfordeling



Socialt ansvar

Midttrafik har siden dannelsen i 2007 haft medarbejdere i flexjob ansat. Fordelingen fremgår nedenfor. Antallet af medarbejdere i flexjob har været stabilt over årene. Nedgangen i 2014 skyldes, at en flexmedarbejders overgang til pension og en anden er ophørt af driftsmæssige årsager.

Andelen af medarbejdere ansat i fleksjob, udgør 4,46 %.



En del af Midttrafiks personalepolitik er seniorpolitikken. Den har til formål at sikre, at ældre medarbejdere kan blive ved med at være en aktiv, kvalificeret, fleksibel og efterspurgt arbejdskraft.

Midttrafik har også brug for at kunne tage hensyn til, at ældre, kvalificerede medarbejdere kan have ønske om og behov for at trappe ned i tid som alternativ til pensionering. For ledere kan der desuden være et behov for trappe ned i ansvar og kompetence.

En senioraftale er en mulighed, ikke en ret, men alle medarbejdere får tilbudt at drøfte mulighederne. I Midttrafik er det naturligt, at den nærmeste leder tager initiativ til en drøftelse med medarbejderen om dennes seniorår ved Midttrafik i god tid inden medarbejderen fylder 58 år.

Senioraftalen skal være til gavn og glæde for både Midttrafik og medarbejderen. Derfor skal seniorerne fortsat bidrage positivt til en fortsat udvikling af Midttrafik.

Kriterierne for at få en senioraftale vil i høj grad tage sit udgangspunkt i Midttrafiks behov for en fortsat opgaveløsning. F.eks. vil behov for at fastholde en medarbejder med specialistviden, muligheden for at genbesætte stillingen, indgå som elementer i den individuelle vurdering, som vil blive foretaget.

En senioraftale kan i princippet dække alt lige fra øget fleksibilitet i arbejdstiden, justeringer af arbejdsopgaver til overgang til en egentlig seniorstilling. Ændringer kan ske både med og uden økonomisk kompensation.

Midttrafik har 3 medarbejdere, som har ønsket en senioraftale. For alle gælder, at deres ugentlige arbejdstid er nedsat.

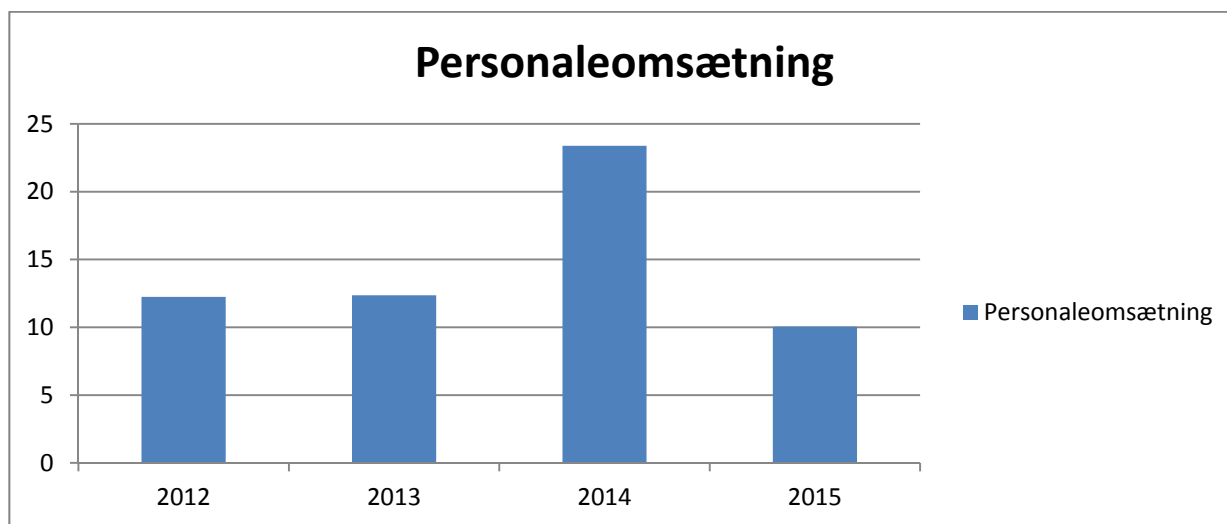
Personaleomsætning.

I løbet af et år er der medarbejdere der stopper, og nye kommer til. Den udskiftning, der sker løbende over året, kalder vi for personaleomsætningen. Personaleomsætningen defineres helt præcist som antallet af fratrådte medarbejdere i en given periode (f.eks. december 2014 til december 2015) sat i forhold til antallet af medarbejdere ved periodens start.

Personaleomsætningen skaber bevægelse i organisationen i og med, at der skabes "huller" til ansættelse af nye medarbejdere. Generelt siges det, at en personaleomsætning på omkring 10 % sikrer en vis udskiftning, som er nødvendig for at opretholde balancen mellem fornyelser i arbejdsstyrken og det at sikre kontinuitet i arbejdet.

Personaleomsætningen for Midttrafik i 2015 er 10,04 %

Til sammenligning kan nævnes at Aarhus Kommune i 2014 havde en personaleomsætning på 14,5 %



Lønudvikling

Løn er sammensat af flere elementer. Alle får en grundløn, som er overenskomstbestemt. Herudover er der mulighed for at aftale funktions- og/eller kvalifikationsløn. Det sker dels i forbindelse med ansættelsen, dels i forbindelse med de årlige lønforhandlinger, som Midttrafik er forpligtet til at holde med tillidsrepræsentanter/de faglige organisationer.

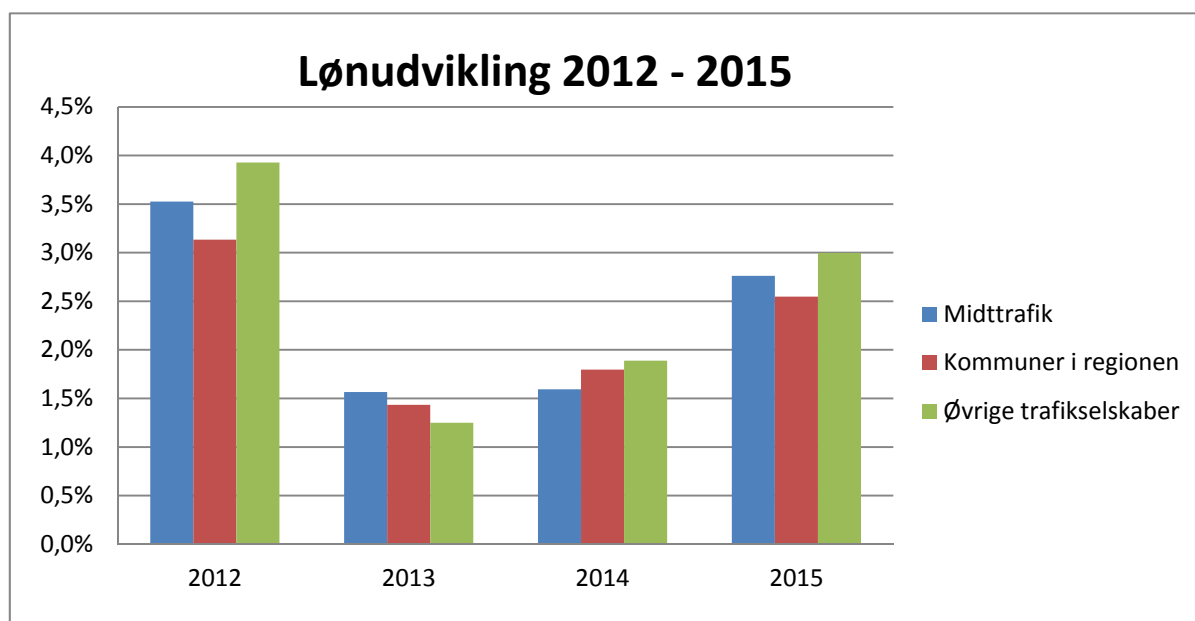
Kommunernes Landsforening og KTO afsatte tidligere i forbindelse med overenskomstforhandlingerne øremærkede midler til lokal løndannelse. Den praksis ophørte i forbindelse med overenskomstforhandlingerne i 2011. Parterne er fortsat enige om, at der skal være mulighed for årlige lønforhandlinger, ligesom overenskomtparterne har en fælles forståelse af, at den andel af lønsummen, som hidtil har været finansieret af lokallønsmidler, forbliver mere eller mindre uændret.

Efter bortfald af de øremærkede midler har Midttrafik skullet finde penge til lokal løndannelse inden for budgettet. Således har der i 2012 været afsat 15.000 kr. til den årlige lønforhandling. Beløbet i 2013 var 200.000 kr., mens der i 2014 og 2015 ikke har været afsat midler. Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at der ikke har været lokalt aftalte lønstigninger, idet der har været lønforhandlinger hver gang der er sket væsentlige ændringer i stillingsindhold.

Lønudviklingen dækker over både overenskomstbestemte lønstigninger og lokalt aftalte lønstigninger. Lønudviklingen i f.eks. 2015 skal forstås som den udvikling der er sket fra august 2014 til august 2015 for medarbejdere, der er ansat i samme stilling i begge år.

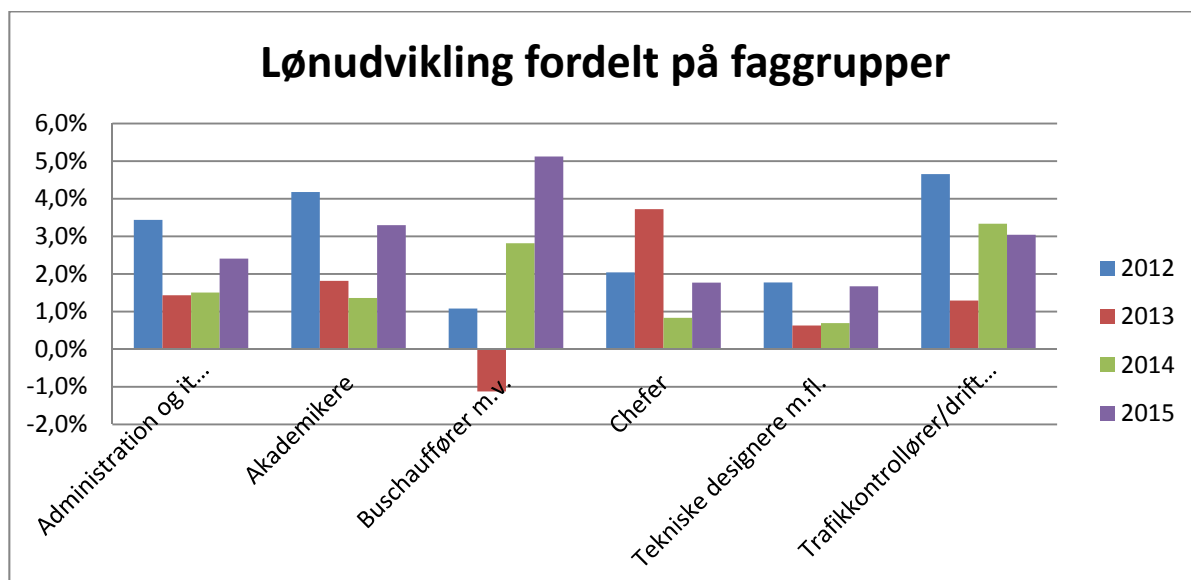
Overenskomstforhandlingen for 2015 dækker perioden 1. april 2015 – 31. marts 2018. Der er aftalt generelle lønstigninger på 6,47 % fordelt over de 3 overenskomstår. Således udmøntes der i 2015 stigninger på 1,83 %, i 2016 2,12 % og i 2017 2,52 %.

Som noget nyt er der i indeværende overenskomstperiode aftalt et privatlønsværn. Hvis den kommunale lønudvikling ligger over udviklingen på det private arbejdsmarked, udmønter privatlønsværnet 100 % af forskellen (negativ udmøntning). Ligger den kommunale lønudvikling under udviklingen på det private arbejdsmarkedet udmønter reguleringsordningen 80 % af forskellen (positiv udmøntning).



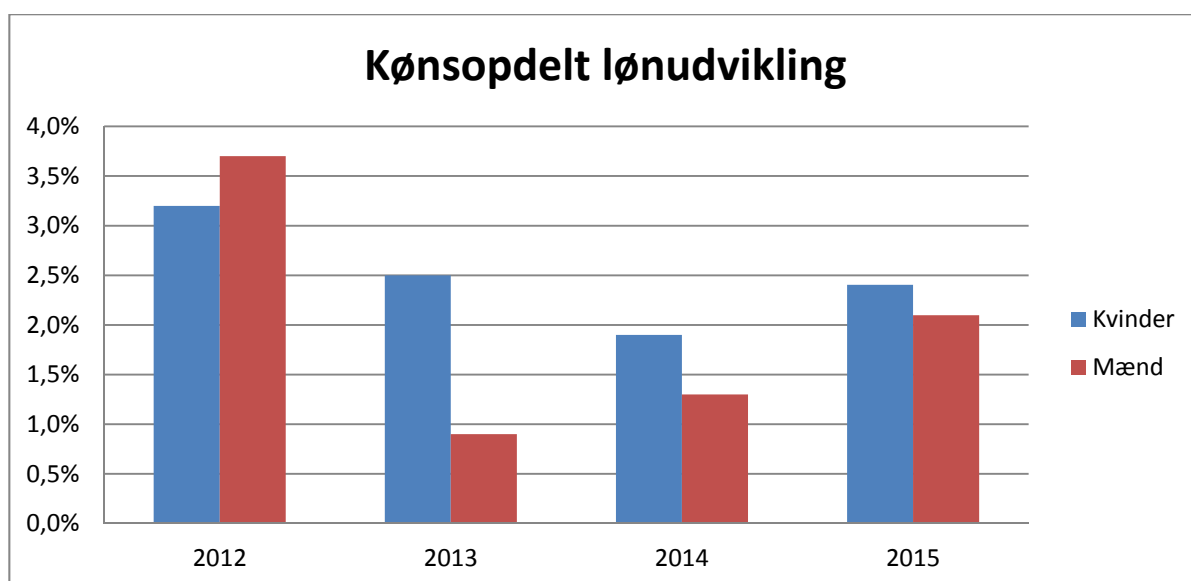
Ovennævnte diagram viser lønudviklingen i Midttrafik sammenlignet med de øvrige trafikskaber og kommunerne i Region Midtjylland.

Den samlede lønudvikling i Midttrafik fra 2014 til 2015 er på 2,8 %, hvor den er på 3,0 % i de øvrige trafikskaber og 2,5 % i kommunerne i Region Midtjylland.



Ovennævnte diagram viser lønudviklingen på de faggrupper, som er repræsenteret i Midttrafik. Det bemærkes at Buschauffører mv. primært dækker tjenstemandsansatte trafikkontrollører. Den negative udvikling fra 2012 til 2013 for denne gruppe kan forklares med færre ulempetillæg som følge af ændrede vagter.

Stigningen fra 2013 til 2014 vedrørende buschauffører mv. samt trafikkontrollører/driftsassistenten kan forklares med udbetaling af resultatløn, medens stigningen fra 2014 til 2015 skyldes betalingen for manglende kantinefacilliter til medarbejdere uden fast tjenestested.



Sygefravær

Det er vigtigt, at Midttrafik er en sund og tryk arbejdsplads, hvor der er engagement, trivsel og arbejdsglæde, og hvor risikoen for at arbejdet gør medarbejdere og ledere syge, mindskes mest muligt.

Midttrafik udarbejder på månedsbasis en fraværsoversigt, som der følges tæt op på i de enkelte afdelinger, og udviklingen i Midttrafiks sygefravær er fortsat yderst positiv, idet fraværsstatistikken viser et fortsat meget lavt fravær.

Fraværsstatistikken for 2015 viser, at det korrigerede fravær (korttidsfraværet) for 2015 ligger på 1,9 %, hvilket er 0,4 procentpoint over niveauet i 2014, hvor det var på 1,5 %.

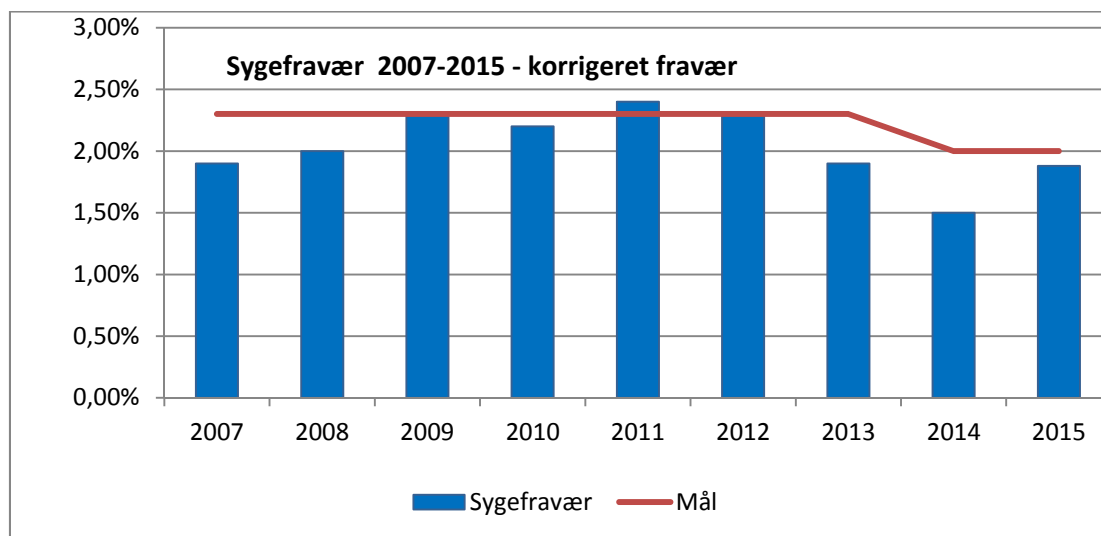
Forklaringen på den mindre stigning i det korrigerede fravær er bl.a. at Midttrafik har ændret opgørelsesmetode fra 2014 til 2015, idet der nu først korrigeres for langtidssygefravær efter 30 dage, imod tidligere 14 dage. Opmærksomheden henledes dog på at fraværet i 2012 var højere på trods af en tidligere korrektion (efter 14 dage) og at fraværet i 2013 lå på samme niveau som i 2015, ligeledes på trods af en tidligere korrektion.

Tallet fra 2015 er direkte sammenligneligt med tallene i perioden 2007-2011, idet der i denne periode ligeledes blev korrigeret for langtidssygefravær efter 30 dage. Det akkumulerede fravær i 2015 var således på niveau med niveauet i 2007, og lavere end i hhv. 2008, 2009, 2010 og 2011.

Midttrafik har nedsat målet for det korrigerede sygefravær til 2 %, gældende fra 2014. Før 2014 var målet på 2,30 %.

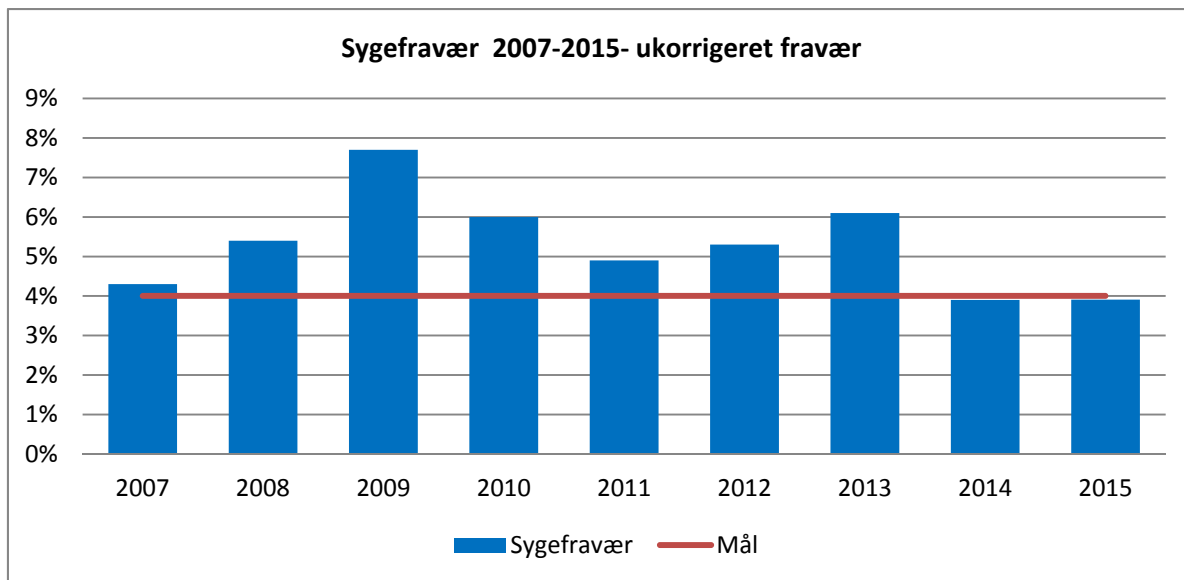
I opgørelsen af det korte sygefravær, er der korrigeret for langtidssygdom over 30 dage og fravær som følge af arbejdsskader.

Nedenfor ses udviklingen i det korrigerede sygefravær i perioden 2007-2015.



I nedenstående tabel ses udviklingen i det ukorrigerede sygefravær i perioden 2007-2015: Midttrafik har et mål for det ukorrigerede fravær (langtidsfraværet) på 4 %. I 2015 er langtidsygefraværet i Midttrafik opgjort til 3,9 %.

I denne opgørelse er der ikke korrigeret for langtids sygdom og arbejdsskader.



Vidste du at:

Sygefraværet i Midttrafik på 1,9 % svarer til 2,02 sygedage (arbejdsdage) pr. årsværk i 2015.

Ny opgørelsesmetode i 2015

Opgørelsen af sygefraværet i Midttrafik er pr. 1. januar 2015 ændret idet det herved sikres, at der kan benchmarkes med andre trafiksekskaber og andre offentlige arbejdspladser.

Sygefraværet er således med virkning fra 2015 opgjort på følgende måde:

- Sygefraværet opgøres i arbejdsdage
- Der korrigeres for langtids sygdom over 30 dages fravær (kalenderdage)
- Sygefraværet omregnes til dagsværk ift. en fuldtidsstilling

Initiativer til forebyggelse af sygefravær

I Midttrafik foregår, igangsættes og udvikles løbende initiativer til at understøtte opmærksomheden og målopfølgningen omkring sygefraværet.

- Midttrafiks sygefraværspolitik justeres løbende
- På månedsbasis gennemgås alle medarbejderes sygefravær med henblik på eventuelle omsorgssamtaler jf. sygefraværspolitikens retningslinjer herfor
- I forbindelse med lederudvikling er ledergruppen blevet klædt på til at håndtere sygefraværet – bl.a. via et modul i 2014 omkring 'Den svære samtale' og de forskellige muligheder der findes for fastholdelse og hurtig tilbagevenden til arbejdet, samt de juridiske rammer for afsked på grund af sygdom. Endvidere yder HR-afdelingen løbende sparring til den enkelte leder i forbindelse med håndtering af konkrete sager og samtaler med medarbejdere.
- Alle medarbejdere får udleveret en pjece om 'Sygefravær – et fælles ansvar', der beskriver, hvordan vi håndterer sygefravær hos Midttrafik
- Midttrafik har en aftale med Falck Healthcare om gratis psykologbistand, der f.eks. tilbydes stressramte medarbejdere

Udover ovenstående indsatser, har Midttrafik I 2014 udarbejdet en sundhedsstrategi, hvorefter der løbende igangsættes sundhedsfremmende initiativer, se mere herom på side 14. Formålet med de sundhedsfremmende initiativer er at påvirke medarbejdernes sundhed ved at understøtte, at medarbejderne i højere grad tager ansvar for egen sundhed, blandt andet ved at tage imod de tilbud, der stilles til rådighed fra Midttrafik.

Et af succes kriterierne er at fastholde et lavt sygefravær hos Midttrafik, ved at bidrage til høj grad af trivsel og arbejdsglæde på arbejdspladsen.



Arbejds miljø og Trivsel

Medarbejdertrivsel og et godt arbejdsmiljø er nogle af forudsætningerne for at Midttrafik kan nå sine målsætninger, og er derfor et løbende indsatsområde hos Midttrafik.

Hos Midttrafik er arbejdsmiljøarbejdet integreret i MED-strukturen, og dette ses som en naturlig måde at styrke og forbedre arbejdsmiljøet på. Det er afgørende for et sikkert, sundt og udviklende arbejdsmiljø, at alle ledere og medarbejdere bidrager positivt til udviklingen af arbejdsmiljøet.

Arbejds miljøorganisation

Arbejds miljøgruppen varetager det daglige arbejdsmiljøarbejde hos Midttrafik. Arbejds miljø-gruppen skal i samarbejde med det lokale MED-udvalg sikre, at de vedtagne fælles mål udmøntes og omsættes til lokale handlinger og indsatser på en systematisk måde.

Arbejds miljøgruppen består af en arbejdsleder, en lederrepræsentant og 2 arbejdsmiljø-repræsentanter.

Alle medlemmer af arbejdsmiljøgruppen har gennemført den lovpligtige uddannelse. Psykisk arbejdsmiljø, herunder social kapital, har bl.a. været et fokusområde for arbejdet i 2015.

I henhold til MED-aftalen skal der være en årlig arbejdsmiljødrøftelse. Drøftelsen blev afholdt på mødet i arbejdsmiljøgruppen den 20. januar 2016.

De væsentligste indsatser i 2015 har været:

- Trivselsmåling (nov.- dec. 2015)
- Ergonomi ved indretning af arbejdspladser – besøg af konsulent fra Crecea
- Mini APV i Call-center
- Tilbud til alle medarbejdere om Bodyscan

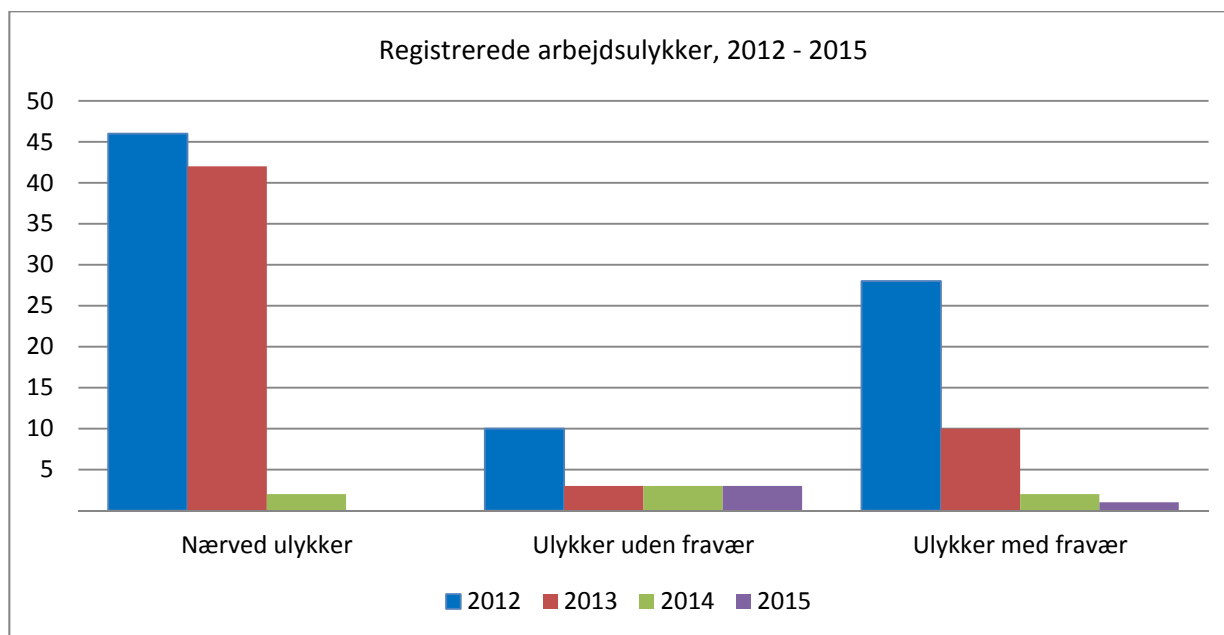
I forbindelse med den årlige arbejdsmiljødrøftelse blev det besluttet, at der vil være følgende indsatsområder for arbejdet i 2016:

- Opfølgning på Trivselsmålingen, herunder udarbejdelse af handlingsplan for de enkelte afdelinger og for hele Midttrafik, og arbejde med at lære af de bedste
- Systematisk arbejde med registrering af problematiske kundehenvendelser på tværs af Midttrafik, primært i Kundeservice, Reception og Billetkontroladministration
- Psykisk arbejdsmiljø, med fokus på arbejdet med at forebygge stress

Arbejdsskader

I 2015 blev der i alt registreret 3 arbejdsulykker hos Midttrafik.

Der er registreret 0 nærvæd ulykker, der er registreret 3 ulykker uden fravær og endelig er der registreret 1 ulykke med fravær i 2015.



Det ses af ovenstående figur, at antallet af registrerede arbejdsulykker er markant lavere i 2014 og 2015 end i 2012 og 2013. Denne udvikling skyldes primært udliciteringen af billetkontrol-opgaven i Aarhus Kommune. I 2012 omhandlede alle nærvæd ulykker billetkontrollen og i 2013 var det ligeledes gældende for alle på nær én, der omhandlede en verbal trussel i et call-center.

Påbud fra Arbejdstilsynet

Midttrafik fik ved et uanmeldt besøg fra Arbejdstilsynet den 17. februar 2014 et påbud om unødigt støj i Flextrafiks callcenter. Der blev truffet afgørelse om, at Midttrafik påbydes at undgå støj i call-centeret. For at imødekomme påbuddet blev der søgt rådgivning via Arbejdsmiljøcentret bl.a. vedrørende akustikmåling og forslag til ombygning af lokalerne. Efter ombygningen af call-centret har der været et opfølgende tilsynsbesøg af Arbejdstilsynet, og Midttrafik fik hermed igen 2 grønne smileys på Arbejdstilsynets hjemmeside.

I januar 2015 blev der gennemført en opfølgende mini-APV i call-centeret. Undersøgelsen viste, at 100 % af de medarbejdere, der besvarede spørgeskemaet var tilfredse eller meget tilfredse med lokalerne efter ombygningen. 9 ud af 11 medarbejdere bevarede spørgsmålene.

Der er endvidere stor enighed blandt medarbejderne i afdelingen om, at arbejdsforholdene er blevet væsentligt forbedret på baggrund af ombygningen. Der opleves god trivsel i Flextrafiks Servicecenter.

Uanmeldt besøg fra Arbejdstilsynet

Arbejdstilsynet kom på uanmeldt besøg den 7. maj 2015, hvor arbejdsmiljølederen og en af arbejdsmiljørepræsentanterne holdt møde med dem. Under besøget var der en gennemgang af trivselsmålingen fra 2014, handlingsplanen for opfølgning på arbejdstilsynets påbud om at nedbringe støj i Call-centeret, gennemgang af mini-APV for medarbejderne i Call-centeret samt referater fra møderne i arbejdsmiljøgruppen. De tilsynsførende fra Arbejdstilsynet udtrykte stor tilfredshed med forholdene generelt i Midttrafik, samt konkret i forhold til at der var fulgt op på ombygningen af call-centeret med en mini-APV.

Arbejdstilsynet spurgte ind til indsatserne for stress, og opfordrede Midttrafik til fremover at have fokus på dette. Midttrafiks arbejdsmiljøgruppe har, som tidligere nævnt, udvalgt stress og forebyggelse heraf som et af indsatsområderne i 2016.



Fokus på sundhed

Al forskning viser, at muligheden for at kunne bevæge sig og et øget fokus på sundhed generelt, vil kunne medføre øget arbejdsglæde og trivsel blandt medarbejderne og hermed højere produktivitet og effektiv opgaveløsning. Midttrafik besluttede derfor i 2014 at lave en sundhedsstrategi, således at medarbejderne i højere grad arbejder effektivt og fokuseret, og hermed leverer højere kvalitet på kortere tid.

Formålet med Sundhedsstrategien er:

- At få flere motiverede og engagerede medarbejdere, der performer optimalt
- At give Midttrafik et løft i retning af at "gå hele vejen", således at det kan være ok at bevæge sig i arbejdstiden, enten som en del af et møde eller som en del af en lille pause i arbejdet

I løbet af 2015 er der fortsat fokus på at kunne tilbyde "det sunde valg", og give medarbejderne mulighed for at deltage i forskellige sundhedsfremmende aktiviteter, herunder bl.a.

- Gå-hjem møde - "sidder du nu stille igen" – et oplæg om ergonomi
- Tilbud til alle medarbejdere om Bodyscan
- Deltagelse i DHL- stafet
- Vi cykler til arbejde
- Walk and talk – møder, som supplement til det "stillesiddende" møde
- Massageordning, frugtordning og sund frokostordning

Trivselsundersøgelse 2015

Der er i perioden 25. november - 9. december 2015 gennemført en trivselsundersøgelse i Midttrafiks administration.

Midttrafik gennemfører trivselsundersøgelse hvert andet år. Denne gang blev undersøgelsen gennemført af et eksternt konsulentfirma – Enalyzer - der har taget en anden metode i anvendelse, end den Midttrafik tidligere har gjort brug af. Der kan derfor ikke ske sammenligning med trivselsmålingerne fra forudgående år. Til gengæld er der benchmark i undersøgelsen med ca. 2000 offentlige virksomheder.

Svarprocenten for målingen var helt oppe på 92 %, hvilket betyder, at resultatet er yderst validt, og giver et reelt billede af trivslen i Midttrafik.

Trivselsundersøgelsen er bygget op omkring 12 temaer, som kan bruges til benchmark med andre offentlige arbejdspladser. Skalaen går fra 1-7, hvor 1 er "meget uenig" og 7 er "meget enig". De 12 temaer er:

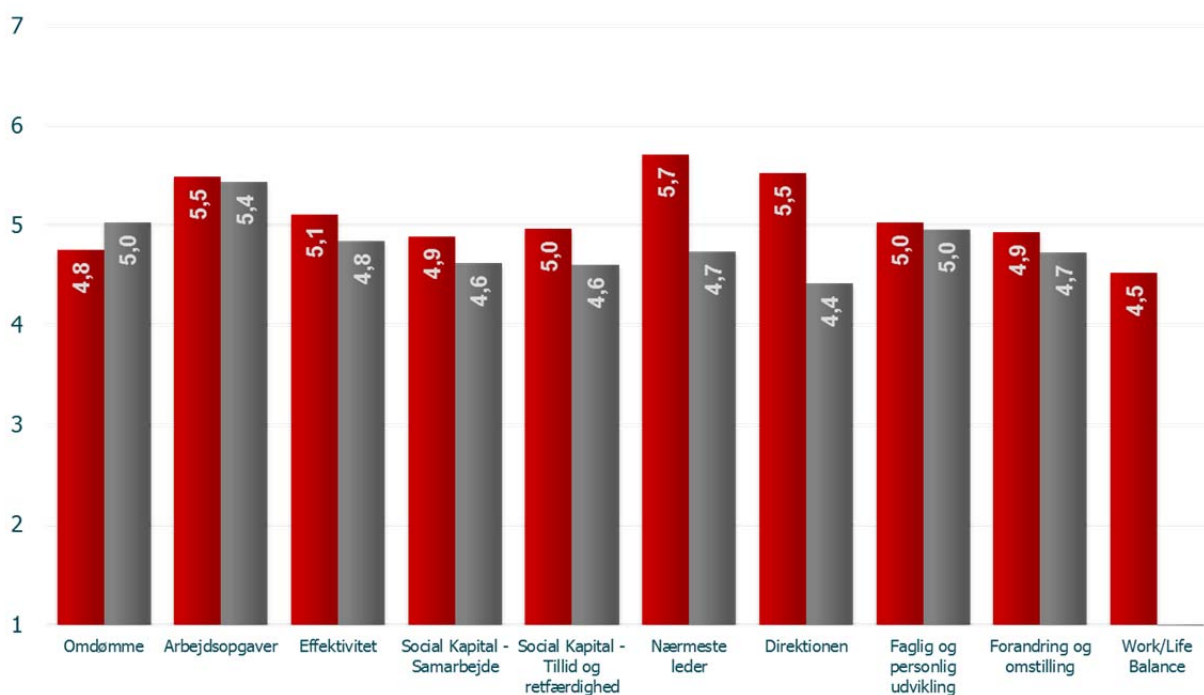
- Omdømme
- Arbejdsopgaver
- Effektivitet
- Social kapital - Samarbejde
- Social kapital - Tillid og retfærdighed
- Nærmeste leder
- Direktionen
- Faglig og Personlig udvikling
- Forandring og Omstilling
- Work/Life Balance

Resultatet af trivselsundersøgelsen viser store forskelle mellem afdelingerne.

Den mest tilfredse afdeling har opnået en tilfredshed på 5,58 imens den mindst tilfredse afdeling scorer en tilfredshed på 4,61.

I tabellen nedenfor vises resultatet af Midttrafiks trivselsundersøgelse 2015 sammenlignet med benchmark, som er ca. 2000 forskellige offentlige virksomheder. De grå søjler er benchmarket og de røde søjler viser Midttrafiks resultat. Som det fremgår af tabellen, ligger Midttrafik over benchmark på 8 af de 11 kategorier, der indeholder et benchmark.

Temaet Work/Life Balance er ikke benchmarket, fordi der er tale om specialspørgsmål, som Midttrafik har tilføjet undersøgelsen



Graferne på næste side viser, at Midttrafik ligger lidt bedre end den offentlige sektor generelt på to overordnede og meget vigtige temaer, når man taler om medarbejdernes trivsel, nemlig Engagement og Loyaltitet samt Motivation og Tilfredshed.

Engagement og Loyaltitet



■ Midttrafik (5,6)
■ EEPB - Offentlige Sektor (5,3)

- Niveaueet er ikke tilfredsstillende. Der bør ske forbedringer.
- Niveaueet er tilfredsstillende. Der er dog plads til forbedringer.
- Niveaueet er meget tilfredsstillende.

Motivation og Tilfredshed

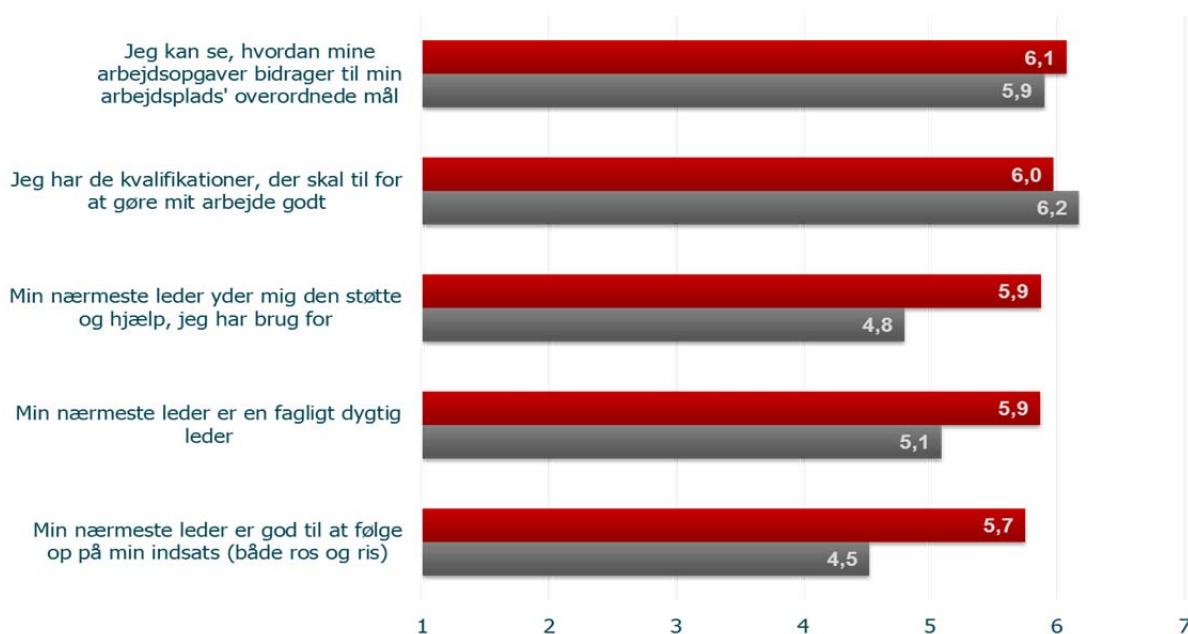


■ Midttrafik (5,2)
■ EEPB - Offentlige Sektor (5,0)

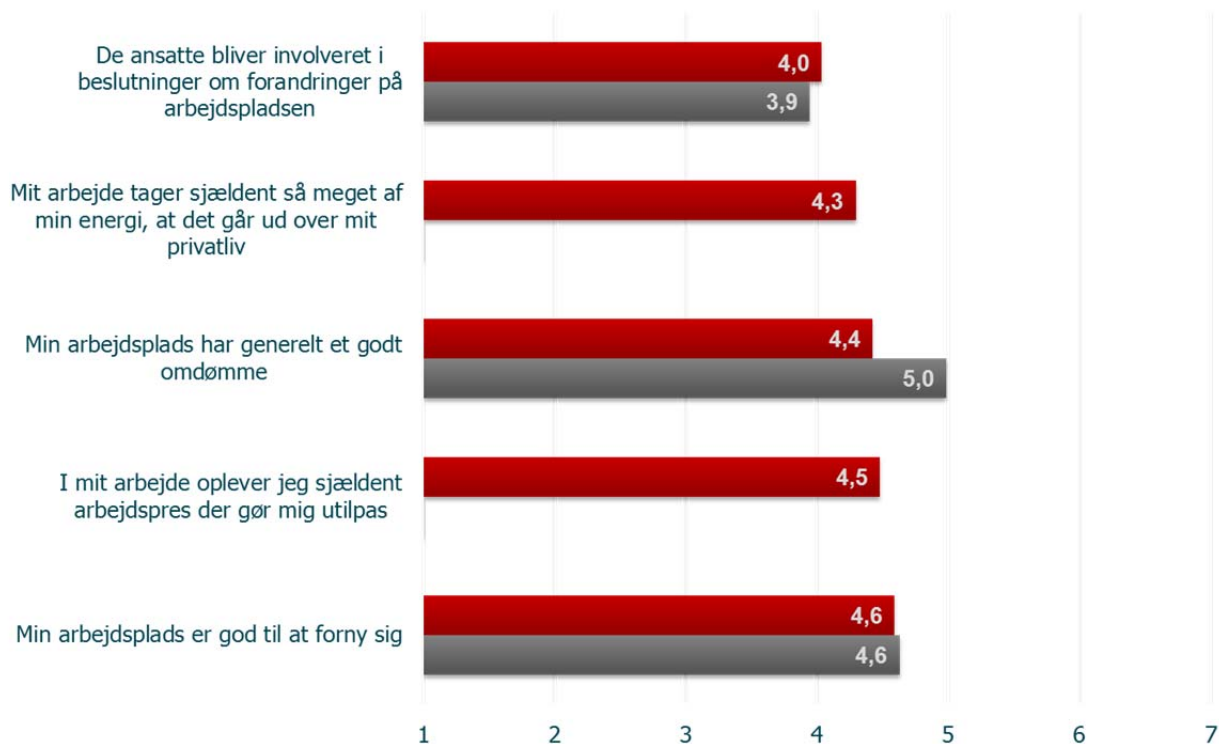
- Niveaueet er ikke tilfredsstillende. Der bør ske forbedringer.
- Niveaueet er tilfredsstillende. Der er dog plads til forbedringer.
- Niveaueet er meget tilfredsstillende.

De næste 2 figurer viser, undersøgelsens TOP 5 og undersøgelsens BUND 5. Altså hvilke parametre Midttrafik har scoret henholdsvis højest og lavest på. De grå søjler er benchmarket og de røde søjler er Midttrafik's resultat.

TOP 5



BUND 5



Som man kan se, ligger Midttrafik over benchmarket på de fleste parametre, dog ikke på omdømme, hvor Midttrafik ligger på 4,4 og benchmarket er på 5,0.

Endvidere ligger Midttrafik på niveau med benchmarket for den offentlige sektor for så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt Midttrafik er god til at forny sig. Spørgsmålene om arbejdspress er som nævnt ikke benchmarket, fordi der er tale om specialspørgsmål, som Midttrafik har tilføjet undersøgelsen. Men disse udgør, sammen med et tredje spørgsmål om arbejdspress, temaet Work/Life Balance.

Fokusområder og det videre arbejde med Trivselsmålingen.

Konklusionen på undersøgelsen er, at Midttrafik skal arbejde for at fastholde den meget flotte score, der er vedrørende nærmeste leder. Lederne har fået et rigtig flot resultat (5,7), og det er vigtigt at fastholde dette, for at kunne motivere og engagere medarbejderne endnu mere.

Endvidere skal der nu fokuseres på områderne effektivitet/arbejdsopgaver samt Work/Life balance, idet analysen af undersøgelsen fastslår, at en forbedring af disse områder vil give den mest markante fremgang i medarbejdernes trivsel, motivation og effektivitet.

Afdelingerne og ledelsesgruppen samt LMU skal således i gang med at arbejde videre med de overordnede indsatsområder samt de indsatsområder, der er relevante i forhold til den enkelte afdeling. Bestyrelsen blive præsenteret for en samlet handlingsplan for opfølgning på trivselsmålingen i løbet af foråret 2016.

Kompetenceudvikling

I Midttrafik mener vi, at medarbejderne er en af de vigtigste ressourcer.

Uden de mange dygtige og motiverede medarbejdere og ledere kunne vi ikke løse vores mange opgaver, til gavn for vores kunder. Derfor er det vigtigt, at vi løbende udvikler både medarbejdernes og ledernes kvalifikationer.

Kompetenceudvikling er et område Midttrafik også fremadrettet vil have fokus på, idet det er afgørende for at Midttrafik kan nå de opstillede mål i strategiplanen. Der er således fokus på strategisk kompetenceudvikling af medarbejderne, således at de i højere grad er i besiddelse af de relevante kompetencer, i forhold til at kunne understøtte målopfølgningen i egen afdeling og for organisationen som helhed.

Tværororganisatoriske kurser

I 2015 har der været afviklet et tværororganisatorisk kursusforløb i personlig planlægning (PAS). Målsætningen for kurset har været at skabe forståelse for vigtigheden af planlægning og prioritering af opgaver, og at skabe overblik over igangværende aktiviteter med en realistisk planlægning, så den enkelte får en mere proaktiv adfærd i alle rutiner og opgaver.

Herudover har der været afviklet et kursus for projektorganisationen, således at samtlige medarbejdere, der arbejder med større projekter i Midttrafik har arbejdet med Midttrafiks projektmodel. Herved sikres det, at Midttrafik fortsat kan arbejde professionelt med projekter, også på tværs af organisationen, samt at der sker ledelsesopfølgning, der er tilpasset projektskabelonen.

Endvidere er konceptet omkring "Kunde for en dag", som blev implementeret i 2015, nu forankret i organisationen, således at alle medarbejdere hvert år bruger en dag på at afprøve Midttrafiks produkter, set med kundens øjne. Viden og udviklingsinitiativer herfra opsamles herefter og bruges i Midttrafiks forretningsudvikling. (Konceptet er endvidere i visse afdelinger overført til "Leverandør for en dag", således at medarbejdere kommer med hos en ekstern leverandør, for at få indblik i udfordringer mv. på leverandørsiden).

Endelig har den årlige tilbagevendende event, som kaldes "Bezzewizzer", været afviklet, hvor alle medarbejdere i Midttrafik samles til en dag, hvor samarbejdet er i fokus. I år blev der arbejdet med kundeservice og fokus på kunden generelt.

I 2016 forventes, et tværororganisatorisk fokus på kommunikation og arbejdsmiljø for de kundeorienterede funktioner. Disse kompetenceudviklingsforløb vil tage udgangspunkt i den strategiske målstyring for afdelingen og i de planlagte udviklingsmål fra medarbejderudviklingssamtalerne, der er afviklet i perioden oktober/december 2015.

Lederudvikling

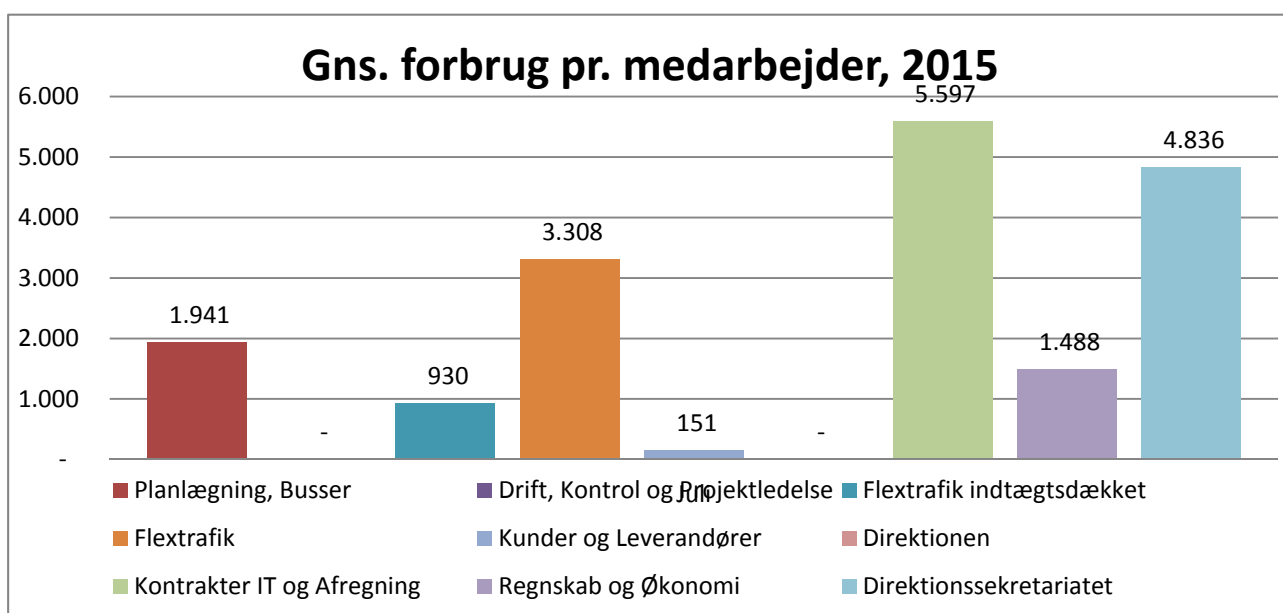
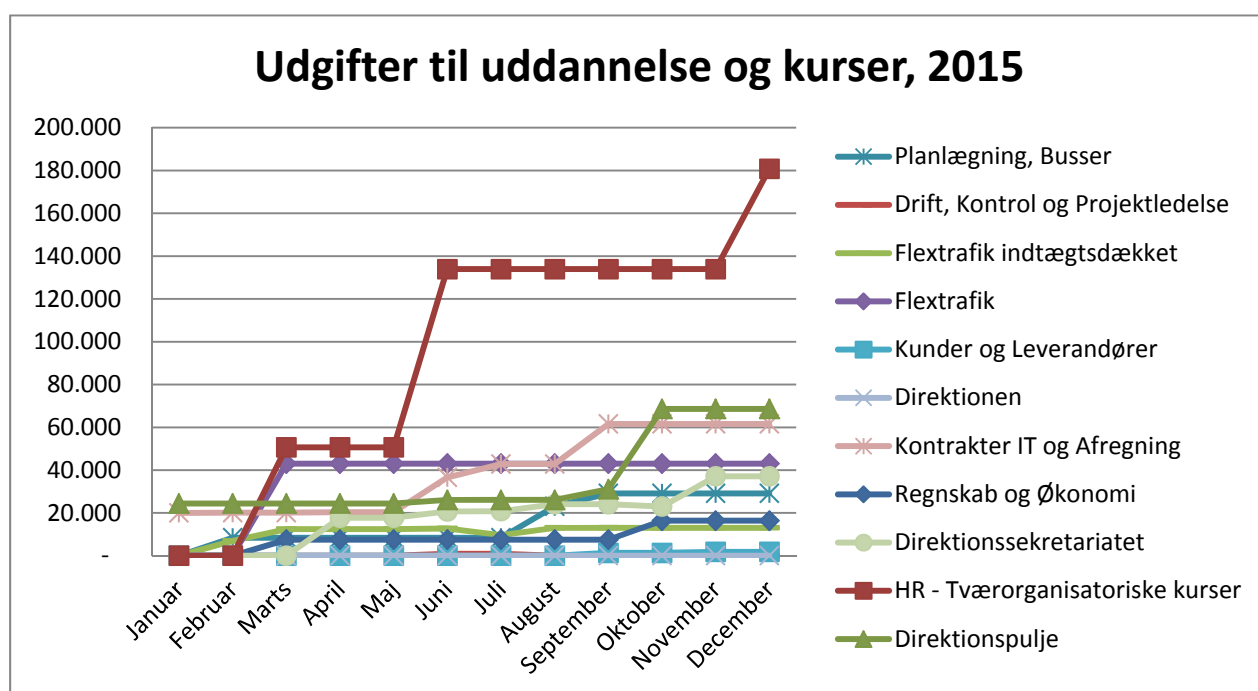
I Midttrafik er der fokus på at lederne i højere grad har fokus på god personaleledelse og forretningsudvikling. Direktionen har derfor i 2014 igangsat en fælles lederuddannelse for alle ledere i Midttrafik, hvor der bl.a.

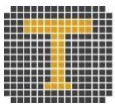
sættes fokus på det personlige lederskab og udvikling af den enkelte leders kompetencer, således at lederne i højere grad bliver i stand til at understøtte det kundeorienterede fokus, det tværorganisatoriske samarbejde, og at Midttrafik når de mål, der er opstillet i strategiplanen. Der er tale om en proces, som løbende tilpasses til de nye krav og forventninger, der skal indfries for at kunne levere den service, der opfylder kundernes behov.

Kompetenceudvikling i tal

I 2015 er der i alt brugt 879.836 kr. på kompetenceudvikling hos Midttrafik. Heraf er 180.760 kr. anvendt til tværorganisatoriske formål.

Graferne nedenfor viser forbruget i 2015 på uddannelse og kurser fordelt pr. afdeling og pr. medarbejder. Det bemærkes, at udgifter til det fælles lederudviklingsforløb og erfa- og netværksgrupper ikke er medtaget i grafen.





Vejen frem med Flextrafik

Velfungerende kollektiv transport fremmer **vækst** og **mobilitet**, bidrager til, at vores byer ikke strandede til i trængsel og parkeringspladser, samt at vi kan nå frem til vores **arbejdspladser** – også når de er placeret i **yderområder**.

Trafikselskaberne er danmarksmestre i at levere en agil service, der hurtigt kan flyttes og skaleres. Trafikselskaberne har udviklet A-, R-, S- og X-busser samt +Way-busser med egen kørebane. Dækker rutebussen ikke, kan **Flextrafik** give mobilitet og Den Samlede Rejse vil levere én indgang til planlægning, betaling og billet samt løbende info om rejsen. Tilbringertrafikken er en afgørende brik for at kunne nyttiggøre og realisere potentialet ved investeringerne i toginfrastrukturen.

Trafikselskaberne står midt i en rivende **udvikling**:

- Indsættelse af el- og gasbusser – til gavn for miljøet
- Udrulning af letbaner og BRT-løsninger – til gavn for borgerne i de største byer
- **Flextrafik** tilbyder kommuner/regioner driftssikker og effektiv håndtering af lukkede kørselsordninger og **Flextur**/Teletaxi/Flexlinje giver mobilitet hvor rutenettet ikke dækker

Trafikselskaberne står imidlertid også over for en række **udfordringer**:

- Statens fokus på togdrift og kommuner og regioners budgetpres
- Fortsat urbanisering og affolkning af yderområder
- Kompleks og utidssvarende taxiregulering med fire tilladelsestyper.

Hvad er Flextrafik

Flextrafik er behovsstyret kollektiv trafik.

Flextrafik koordinerer ture under forskellige kørselsordninger på tværs af kommuner og regioner i et planlægningssystem, så flest muligt borgere kører i færrest mulige vogne.

IT-systemet finder den billigste vogn, der

imødekommer borgerens behov, og koordinerer turen med

andre ture. Vognene udnyttes optimalt, der er reduceret tomkørsel og kommuner og regioner opnår stordriftsfordele.



Kørslen udføres af vognmænd med tilladelse til taxikørsel, OST eller EP¹, som Flextrafik via årlige EU-udbud indgår aftaler med. Flextrafik står for al kontakt til vognmændene. Flextrafiks kontrakter med

¹ Med tilladelse til Offentlig Service Trafik (OST) og Erhvervsmæssig Personbefordring (EP) må køretøjet udelukkende anvendes til alm. rutekørsel for et regionalt trafikselskab. Tilladelser udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen og kræver, at man opfylder krav om faglige kvalifikationer, økonomi, restancer til det offentlige, vandel og god skik.

mange forskellige vognmænd/taxa giver en stor forsyningsikkerhed. Der kan altid findes en egnet vogn til opgaven blandt de ca. 7.000 vogne, der er tilknyttet Flextrafik.

Flextrafiks kørselsordninger

Flextrafik består af en række kørselsordninger, jf. nedenfor. Kommuner og regioner vælger om de vil tilbyde Flextrafik og Flextur. 73 ud af landets 98 kommuner tilbyder Flextur, hvor egenbetaling, serviceniveau geografiske begrænsninger er tilpasset lokale forhold.

Siddende patientbefordring	Handicapkørsel	Komm. visiteret kørsel	Flextur	Flextrafik Rute
<ul style="list-style-type: none">•Til behandling/undersøgelse på sygehus•Visiteres af regionen	<ul style="list-style-type: none">•Fritidskørsel for bevægelses-hæmmede•Visiteres af kommunen•Egenbetaling	<ul style="list-style-type: none">•Fx til læge eller speciallæge•Visiteres af kommunen	<ul style="list-style-type: none">•For alle borgere•Egenbetaling	<ul style="list-style-type: none">•Kører elever og brugere til specialskoler, dagtilbud mv•Visiteres af kommunen

Gevinster ved Flextrafik

Det er unikt for Flextrafik, at forskellige borgere, der benytter forskellige kørselsordninger, der har hver sit serviceniveau, kan transporteres i den samme vogn. Flextrafiks planlægnings-system sørger for, at borgeren altid får det politisk besluttede serviceniveau for den enkelte kørselsordning. Den samme person kan køre til lægen som kommunal visiteret borger om morgenen, som patient til sygehuset om eftermiddagen og som Flextur-kunde i biografen om aftenen. Nogle borgere må ud på en omvej, da vognen skal hente andre passagerer. Der er dog grænser for, hvor lang tid turen må vare, og der tages hensyn til, hvis borgeren skal være fremme på et bestemt tidspunkt.

Flextrafik: Variable kørselsaftaler og garanterede kontrakter

Variable kørselsaftaler giver vognmanden mulighed for at kombinere egne kørselsaftaler med Flextrafik. Eks: En taxa i Kalundborg får en taxatur til København. Chaufføren kan melde ankomsttidspunktet til Flextrafik og er der kørsel i området, kan der køres videre for Flextrafik, når taxakunden er sat af, i stedet for at køre tom retur. Det er vognmanden, der bestemmer, hvilke dage og tidspunkter han vil køre for Flextrafik og med hvor mange vogne. Den variable kørsel kan betegnes som en pulje af kørsel, hvor vognmanden selv kan bestemme i hvilket omfang, han vil deltage i udførelsen af. Det giver en stor frihed til den enkelte vognmand – rådighed kan dog normalt ikke ændres spontant, men forudsætter typisk en varsling dagen før.

Trafikselskabernes variable kørselsordninger giver ikke vognmanden garanti for omfanget af kørsel. Derfor har vognmanden mulighed for at byde på **garanterede kontrakter**, hvor en fast indtjening er sikret mod at stille vognen til rådighed i bestemte perioder.

En vognmand kan have både garanteret og variabel kontrakt til den samme vogn. Dvs. uden for tidsrum med garanteret indtjening, kan der køres på variabel kontrakt. Hovedparten af vognene kører på aftaler om variabel kørsel, og de fleste garantivogne har også variabel kørsel som

supplement og i tilslutning til deres garantikørsel. Denne kombination, som igen kan kombineres med alm. taxakørsel (med den rette tilladelse), giver vognmænd en yderligere fleksibilitet i forhold til at drive en sammenhængende og rentabel forretning i områder med lav kørselsvolumen.

Løn- og arbejdsvilkår

Hvad end der er tale om en bus-, taxi- eller OST-chauffør, skal deres løn- og arbejdsvilkår være i henhold til en overenskomst. En indehaver af en tilladelse til offentlig servicetrafik skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Der er ikke krav om, at virksomheden skal være medlem af en arbejdsgiverforening eller chaufførerne af en fagforening. Men chaufførernes løn- og arbejdsvilkår skal følge en kollektiv overenskomst for chauffører, der udfører offentlig servicetrafik.

Udførelse og afregning

Kørslen foretages af vognmænd, som Flextrafik har indgået kontrakt med. Chaufførerne får via IT-systemet information om, hvem de skal hente/bringe, hvilken adresse der skal køres til og fra, rækkefølge, hvornår de skal være fremme mv.

Alle vogne afregnes den pris, de har budt med, i forbindelse med udbudsrunderne. Prisen er uafhængig af kundens betaling – som det kendes fra busser. Operatørerne afregnes hver måned af trafikskabet for den kørsel, de har udført for Flextrafik. Fordelingen af kommuners og regioners udgifter sker efter deres forbrug.

Misforståelser og myter om Flextrafik

Flextrafik er social dumping	Nej - bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster skal følges
Taxi får kun halv betaling for Flextur	Nej – brugeren betaler en andel og kommune/region betaler resten. Vognmændene selv fastsætter deres timepris ved udbudsrunderne.
Chaufførerne presses til ikke at overholde køre-hviletidsbestemmelser	Der er alene køre- og hviletidsregler for busruter over 50 km. Det er arbejdsgivers ansvar at sikre fornuftige arbejdsvilkår. Trafikskaber sikrer, at vognmændene kan indlægge pauser for chaufførerne. Misligholdelse af en vognmandstilladelse kan anmeldes til trafikskabet, der videresender til Trafik- og Byggestyrelsen.
Flextur er billig taxi til værtshus	Som ved traditionel kollektive trafik er der ikke begrænsninger i, hvad borgerne må køre til. Flextur kan dog ikke benyttes om natten
Taxierhvervet lider pga. Flextrafik	Taxierhvervet har haft en tilbagegang, men er fortsat en stor leverandør til trafikskabernes Flextrafik. Der er ingen klar sammenhæng mellem en kommunes andel af offentlig kørsel, der

	varetages af flextrafik, og taxiernes omsætning i den enkelte kommune.*
Flextrafik fjerner taxier i yderområder	Tværtimod – taxa er leverandør af Flextur i landområderne. Taxier er vigtig leverandør af helt eller delvist offentlig betalt trafik. Samlet bidrager det til et fleksibelt og sammenhængende system – ikke mindst i områder med lav kørselsvolumen.
Er Flextrafik ikke blot en økonomisk byrde for kommunerne?	Kommunerne skal udføre visse kørsler, og Flextrafik tillader, at kørsler kan kombineres. Alternativ: At alle kører i hver deres taxi. FM** viser, at ”udgifterne til de kommunale befordringsordninger vil kunne reduceres med i størrelsesordenen 430 mio. kr. årligt” pga. ”lavere kørselspriser via mere effektive udbud, samt at kørslen kan tilrettelægges og planlægges bedre i trafikselskaberne.”
Dansk Taxi Råd m.fl. vil revidere taxiloven og indføre ’enerestaftaler for alm. taxikørsel’. Er det en god ide?	Det er en god ide at modernisere taxilovgivningen og tillade en tidssvarende forretningsmæssig tilgang til bestillingskontorer mv. Det er en dårlig ide at give taxicentraler monopol og kommuner i tyndt befolkede områder pligt til at give kørsler til bestemte vognmænd. Det vil fjerne konkurrence og øge omkostningerne.

* Kilde: Deloitte: *Økonomien i taxivognmandsbranchen - landsdækkende undersøgelse udført i april-juli 2015*

** Kilde: Finansministeriet: *Aftale om kommunernes økonomi 2013*

Kort om trafikselskaberne

De seks trafikselskaber i Danmark administrerer den kollektive trafik i deres område. Selskaberne er sat i verden for at sammenfatte kommuner og regioners ønsker til sammenhængende trafik for borgerne. Trafikselskaberne er selvstændige selskaber med en bestyrelse sammensat af repræsentanter for kommuner og regioner. At bestyrelsen er folkevalgt sikrer trafikselskaberne legitimitet samt lokal forankring og relevans.

Regionerne bestiller og betaler for den regionale bustrafik samt for lokalbanerne og kommunerne bestiller og betaler for den kommunale og lokale trafik. Trafikselskaberne varetager alle de praktiske gøremål, dvs. indgår kontrakter med busoperatørerne og overvåger trafikken, fastlægger og koordinerer de præcise køreplaner, driver takstsystemer mm.



Om Trafikselskaberne i Danmark:

- Trafikselskabernes brancheforening stiftet i 2008
- Arbejder bl.a. for øget fokus på bussen som sammenhængskraft i den kollektiv trafik samt bedre koordinering mellem trafikformer.

Kontaktperson: Seniorkonsulent Morten Brønnum Andersen, 2320 6131, mba@moviatrafik.dk.