

Århus, 23. oktober 2007

**Bilag til åben tillægss dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00**

Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 1**

Notat
til Bestyrelsen
for Midttrafik

Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
23. oktober 2007	1-23-4-202-7-07	PFS/tbo	pfs@midttrafik.dk	8740 8230

Udbud af buskørsel i Århus kommune

Oversigt over emner:

1. Den udbudte kørsel

- 1.a. Den konkrete kørsel
- 1.b. Fordeling mellem Garage Nord / Syd
- 1.c. Kørselstypen der udbydes
- 1.d. Busser til overdragelse
- 1.e. Busalder og miljøkrav
- 1.f. Kommende udbud
- 1.g. Garageanlæg
- 1.h. Bryggervej – Garage Nord
- 1.i. Deling af opholdshuse

2. Reklameretten til busserne

3. Kriterier for valg af tilbud

4. Krav til busser

- 4.a. Særlige miljøkrav fra 2009
- 4.b. Lavgulvsbusser og farve
- 4.c. Dublering

5. Tidsplan

6. Personaleforhold

- 6.a. Overdragelse af medarbejdere
- 6.b. Rekruttering af nye medarbejdere
- 6.c. Arbejds miljø og uddannelse
- 6.d. Valg af overenskomst
- 6.e. Tryghedsaftale

7. Kvalitetsopfølgning

- 7.a. Generelt
- 7.b. Bod og øvrige sanktioner til sikring af stabil drift
- 7.c. Bod og sanktioner i øvrigt
- 7.d. Bonus

8. Århus Sporveje Busselskabets rolle

1. Den udbudte kørsel

1.a. Den konkrete kørsel:

Midttrafik og Århus Kommune har valgt at udbyde følgende kørsel:

Linje nr.	Antal kontraktbusser	Køreplantimer/år (cirka)
6	4	21.100
7 (+91)	9	30.300
8	6	19.200
16	5	19.200
4 + 24	9	34.100

Der udbydes i alt 33 kontraktbusser og ca. 123.900 køreplantimer. Antal busser og køreplantimer udgør ca. 20 % af det samlede antal kontraktbusser og køreplantimer i bybuskørslen i Århus.

1.b. Fordeling mellem Garage Nord / Syd

Linje 6, 7, 8, 16 og 91 kører i dag fra garage Nord på Bryggervej i Risskov, mens linje 4 og 24 kører fra garage Syd i Hasselager. Det giver følgende fordeling af den udbudte kørsel:

Nord: 24 kontraktbusser, 89.800 køreplantimer svarende til 72 % af udbuddet.

Syd: 9 kontraktbusser, 34.100 køreplantimer svarende til 28 % af udbuddet.

Århus Sporveje Busselskabet (ÅS Busselskabet) har tidligere gjort opmærksom på, at der af hensyn til en hensigtsmæssig afvikling af den ikke-udbudte del af busselskabets kørsel bør restere et rimeligt antal overenskomstansatte chauffører fordelt på begge de to stationer. Busselskabet har herunder nævnt, at der fra Nord i dette udbud ikke bør udbydes mere end max. 25 busser og max. 95.000 køreplantimer pr. år.

Den her foreslåede udbudte kørselsmængde og fordelingen mellem Nord og Syd sikrer, at den resterende kørsel i ÅS Busselskabet fortsat kan udføres hensigtsmæssigt. Det bliver derfor ikke nødvendigt for ÅS Busselskabet at omplacere chauffører mellem de to stationer i forbindelse med dette udbud.

1.c. Kørselstypen der udbydes

De buslinjer, der foreslås udbudt, er ret "enkel" kørsel med stabil og overskuelig drift. Linjerne har relativ lav frekvens, der er kun lidt dubleringskørsel (typisk kørsel i morgenmyldretiden, hvor der er behov for indsættelse af ekstra busser), der er ingen tvungen sammenblanding af kørsel fra forskellige linjer ("rene vognløb"), og der er relativt få ture, hvor der er behov for særlig stor kapacitet, og hvor der derfor skal anvendes ledbusser eller 13,7-meter busser. Med dette udgangspunkt bør det være relativt enkelt for de bydende selskaber ved udbuddet at skaffe sig et overblik over kørslen og tilrettelægge planer for optimal drift. Den enkle kørsel med begrænset dublering giver lavere gennemsnitsomkostninger end restproduktionen.

1.d. Busser til overdragelse

Det planlægges, at der overdrages såvel kontraktbusser som et antal reserve- og dubleringsbusser. Normalt indgår der kun overdragelse af kontraktbusser ved udbud, mens det normalt er de vindende busselskabers eget problem at skaffe reservemateriel.

Det busmateriel, der anvendes i Århus, er imidlertid specielt indrettet i forhold til busmateriel, der anvendes andre steder. Den særlige indretning skyldes selvbillettering, indgang bag/midt og udgang foran, samt at der af hensyn til kapaciteten og flow'et gennem busserne er et forholdsvis stort gulvareal med et stort antal ståpladser og et forholdsvis mindre antal siddepladser.

For at det vindende busselskab har en reel mulighed for at udføre driften fra dag ét med det overtagne materiel, indgår der i dette udbud overdragelse af dublerings- og reservemateriel i nødvendigt omfang. På grund af leveringstid på nye busser vil det i udbuddet blive tilladt, at de overtagne busser kan anvendes op til et halvt år, selv om aldersgrænserne overskrides.

Konkrete busser

Der overdrages følgende konkrete busser fra ÅS Busselskabet:

Bustyper kontraktbusser: 2 stk. ledbusser, 8 stk. 13,7-meter busser, 14 stk. 12-meter busser og 9 stk. Scania-busser.

Ikke-kontraktbusser: 3 dubleringsbusser (som der er behov for på linje 8) samt 5 reservebusser. I alt 8 ikke-kontraktbusser fordelt som:
1 stk. ledbus, 1 stk. 13,7-meterbus og 6 stk. 12-meterbusser.

I alt overdrages: 41 busser, heraf 31 busser fra Nord og 10 busser fra Syd.

Der overdrages således 41 af ÅS Busselskabets 226 busser, svarende til 18 % af busselskabets nuværende buspark.

1.e. Busalder og miljøkrav

De 41 overdragne busser har pr. 2. november 2008 en gennemsnitsalder på 8,4 år, hvor de yngste busser er 6 år og de ældste (reserve-)busser er 11 år.

I udbuddet stilles der krav om, at gennemsnitsalderen for kontraktbusser højst må være 8 år og at den højeste max. alder for kontraktbusser er 11 år. Kravet til dublerings- og reservebusser er max. 14 år.

Alderen på de overdragne busser betyder, at det vindende busselskab skal udskifte samtlige kontraktbusser i løbet af den knap 8-årige kontraktperiode. Det vindende busselskab vil formodentlig relativt hurtigt efter kontraktstarten udskifte en del af busserne. Udbuddet vil således resultere i en hurtigere fornyelse af busparken, end der ellers ville være sket.

23 af de overdragne busser opfylder EURO 2-normen og de resterende 18 busser opfylder EURO 3-normen. Samtlige overdragede busser er udstyret med CRT-filter, som opfylder de miljøkrav, Midttrafik stiller i forbindelse med udbuddet. Ved busudskiftning stilles krav om, at det vindende busselskab indsætter nye busser med min. EURO 5-norm. EURO 5-normen er busser med det bedste miljøniveau, der produceres i dag.

1.f. Kommende udbud

Der udbydes i denne første omgang cirka 1/5 af det nuværende ÅS Busselskabet. Næste udbud af bybuskørsel i Århus forventes gennemført med virkning fra 2010. Udbudsmængden vil her blive fastlagt på samme måde som i det kommende udbud.

Den udbudte mængde kørsel afstemmes i forhold til antallet af tjenestemand- hhv. overenskomstansatte chauffører i ÅS Busselskabet på udbudstidspunktet. Der tages hensyn til, at den resterende kørsel i busselskabet skal kunne afvikles hensigtsmæssigt, hvorfor der skal være en vis andel overenskomstansatte tilbage efter udbuddet, men herudover udbydes mest muligt.

I runde tal er der p.t. ca. 200 overenskomstansatte og 400 tjenstemandsansatte chauffører i ÅS Busselskabet. Der er normalt en årlig afgang af cirka 50 tjenstemandsansatte chauffører, som løbende erstattes af nye overenskomstansatte chauffører. Det kommende udbud vil omfatte kørsel, som udføres af anslået omkring 120 chauffører.

Da forholdet mellem antal tjenstemandsansatte hhv. overenskomstansatte chauffører i 2010 naturligvis ikke er kendt i dag, kan den kørselsmængde, der skal udbydes på dette tidspunkt, endnu ikke fastlægges. Af samme årsag kan efterfølgende udbud heller ikke tilrettelægges konkret på nuværende tidspunkt. Der kan dog med henvisning til ovennævnte tal formodentlig ikke udbydes helt så stor en mængde kørsel i 2010 som i denne omgang. Det er planen, at der skal gennemføres udbud af buskørsel i Århus kommune hvert andet år fremover.

1.g. Garageanlæg

Midttrafiks bestyrelse blev på mødet i maj måned orienteret om de foreløbige principielle valgmuligheder i forhold til det kommende udbud. Der blev allerede på dette tidspunkt beskrevet, at det vindende busselskab ikke bør dele garageanlæg, værksted, tankanlæg, chaufførpholdsrum, m.v. med ÅS Busselskabet.

Konsekvensen af dette valg er, at ÅS Busselskabets omkostninger til husleje vil være uændret, selvom mængden af kørsel formodentlig bliver mindre. ÅS Busselskabets produktionsomkostninger stiger derfor forholdsmæssigt, så længe busselskabet fortsat anvender begge de to eksisterende garageanlæg. ÅS Busselskabet ønsker selv at anvende andre garageanlæg end Bryggervej, senest fra 2010.

1.h. Bryggervej – Garage Nord

Hvis ÅS Busselskabet ikke vinder det kommende udbud, vil busselskabets kørselsomfang blive reduceret. I den forbindelse vil det være hensigtsmæssigt, at omplacere en del af busselskabets resterende aktiviteter med det formål at kunne rømme det ene af de to eksisterende garageanlæg helt.

Af ÅS Busselskabets to garageanlæg er Garage Nord på Bryggervej huslejemæssigt det dyreste. Anlægget ligger samtidig på et attraktivt areal, som har potentiale til at kunne omdannes til andre byplanmæssige formål. Århus kommune og ÅS Busselskabet arbejder derfor på, at busselskabet skal rømme Bryggervej senest i forbindelse med det næste udbud i 2010. En rømning af Bryggervej-anlægget vil medføre, at samtlige resterende såvel tjenstemands- som overenskomstansatte chauffører på anlægget skal omplaceres i 2010 eller før. ÅS Busselskabet har selv tilkendegivet, at uanset om det kommende udbud vindes eller ej, ønsker de et ændret garagested. Bestyrelsen vil i givet fald blive orienteret nærmere om det på et senere møde.

1.i. Deling af opholdshuse

Århus Kommune ejer chaufførpholdshuse ved endestationer, som stilles til rådighed for busselskaberne uden huslejebetaling. Århus kommune sørger for den udvendige vedligeholdelse. Den indvendige rengøring og vedligeholdelse af huset samt betaling af forbrugsafgifter påhviler busselskaberne.

For den udbudte kørsel er der kun et enkelt sted, hvor endestationen med chaufførpholdshus falder sammen med den ikke-udbudte kørsel, så de to busselskaber må dele

samme opholdshus. Det er linje 16, som har endestation ved Egå Brovej sammen med linje 12, som ikke udbydes denne gang. Linie 16 har også opholdshus ved den modsatte endestation i Helenelyst, og det minimerer problemet. I lighed med den fravalgte mulighed for deling af garageanlæg, er en deling af opholdshuse ikke optimal, men dog ikke kritisk.

I tilfælde af delt opholdshus skal omkostningerne til indvendig rengøring, vedligehold samt forbrug deles forholdsmæssigt mellem busselskaberne i forhold til antallet af anløb til pågældende endestation. Det busselskab, som står for den største andel af anløbene, skal sørge for den praktiske udførelse af opgaverne. Det vil i dette tilfælde være ÅS Busselskabet.

2. Reklameretten til busserne

Århus Kommune definerer som hidtil de etiske og omfangsmæssige rammer for reklameringen på og i busserne i Århus, uanset hvem der måtte have reklameretten. Rammerne kan jf. delingsaftalen kun ændres, hvis Byrådet og Midttrafik er enige om det.

Det anbefales, at retten til reklamering inden for de givne rammer fremadrettet overgår til busselskaberne, idet Århus kommune vurderer, at dette giver det samlet set bedst mulige økonomiske resultat. Det er derfor et vilkår i udbudsmaterialet for det kommende udbud.

Århus Kommune har før strukturreformen indgået en aftale med AFA JCDecaux, som omfatter reklameretten på og i samtlige bybusser i Århus. Kontrakten udløber først med udgangen af 2010. Indtægterne ved kontrakten tilfalder ÅS Busselskabet. Der skal således findes en måde at håndtere, dels at den nuværende kontrakt løber til 2010, mens kontrakten for den udbudte kørsel kommer til at strække sig over perioden 2008-2016, og dels at nuværende reklamekontrakt er udformet således, at indtægterne tilfalder ÅS Busselskabet.

AFA JCDecaux er positive overfor på uændrede økonomiske vilkår at dele den eksisterende reklamekontrakt op i to delkontrakter, én med ÅS Busselskabet og én med det vindende busselskab. Den nuværende betaling fra AFA for reklamekontrakten skal deles op forholdsmæssigt, så ÅS Busselskabet får betaling for det antal busser, som de beholder efter udbud, og det vindende busselskab får betaling for det antal busser, som de overtager efter udbud. Den reklameindtægt, som det vindende busselskab vil få fra AFA i 2008-2010 skal fremgå af udbudsmaterialet.

I udbudsmaterialet angives således som vilkår, at reklameretten på de udbudte busser går til det vindende busselskab fra kørselskontraktens start, idet selskabet dog skal respektere og overtage den eksisterende reklamekontrakt til og med 2010. Det vindende busselskab vil modtage reklameindtægten fra kørselsstart, og kan indregne indtægten i tilbuddet.

3. Kriterier for valg af tilbud

Her er de overordnede tildelingskriterier, der skal indgå i valg af tilbud.

Tilbudsgivere skal opfylde udbudsmaterialets konditioner, med vedlæggelse af krævede bilag og korrekt udformede tilbud. Der vil blive set bort fra urealistiske bud eller bud fra busselskaber, som ikke skønnes at kunne udføre opgaven.

Kriteriet for valg af tilbud vil være det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Heri ligger, at der vælges ud fra flere kriterier end blot pris.

Tilbuddene evalueres på baggrund af følgende hoved- og delkriterier som er fastlagt i samarbejde med Århus kommune:

- Pris 60 %
- Kvalitet af drift 30 %
- Kvalitet af busmateriel 10 %

Med mindre prisforskellen er meget lille, skal der stadig være en betydelig forskel i kvaliteten for at prisen ikke er afgørende. Priserne i busudbud ligger dog typisk ret tæt, og kvaliteten kan derfor have reel betydning for afgørelsen.

Midttrafik vil foretage en helhedsvurdering af de indkomne tilbud og under anvendelse af ovennævnte kriterier antage det tilbud, som Midttrafik finder økonomisk mest fordelagtigt.

- 1. Pris

Den samlede tilbudspris pr. år danner grundlag for vurderingen.

- 2. Kvalitet af drift

Følgende forhold vil indgå i vurderingen af delkriteriet kvalitet af drift og der forventes anvendt følgende vægte:

A. Tilbudsgivers organisation og drift	40 %
B. Arbejdsmiljø og uddannelse	30 %
C. Vedligeholdelse af busser	15 %
D. Miljø	15 %

- 3. Kvalitet af busmateriel

Følgende forhold vil indgå i vurderingen af delkriteriet kvalitet af busmateriel og der forventes anvendt følgende vægte:

A. Alder af kontraktbusser	20 %
B. Passagerkapacitet, indretning, særligt udstyr og komfort	40 %
C. Bussernes emissioner	25 %
D. Reservebusser	15 %

4. Krav til busser.

4.a. Særlige miljøkrav fra 2009.

Krav til alle busser fra 1. maj 2009:

Alle busser skal som minimum opfylde Euro 3 normen eller have påmonteret et effektivt partikelfilter og være forsynet med et miljøzonemærke.

Krav til alle busser fra 1. juli 2010:

Alle busser skal som minimum opfylde Euro 4 normen eller have påmonteret et effektivt partikelfilter og være forsynet med et miljøzonemærke.

Det forventes, at Århus kommune indfører en miljøzone fra 2009. Midttrafik og Århus kommune har valgt at stille krav, der matcher indførelse af en miljøzone i Århus. Kravene om Euronorm eller et effektivt partikelfilter skal opfyldes, uanset om Århus kommune indfører en miljøzone eller ej.

Det vindende busselskab vil både med de overdragne busser og efter en busudskiftning opfylde miljøzonekravene i Århus.

4.b. Lavgulvsbusser og farve.

Busser anskaffet i kontraktperioden skal være fabriksnye lavgulvsbusser uden indvendige trin, det vil give bedre adgangsforhold for gangbesværede, barnevogne, klapvogne mv. og giver en hurtigere ind- og udstigning.

Busfarven skal være Midttrafiks bybusgule – dvs. at busfarven i Århus forbliver uændret.

4.c. Dublering

Dubleringskørsel afhænger af behovet, og er således ikke så stabil som den køreplanlagte kørsel. I større udbud som dette er dubleringskørsel med som en særskilt aftale. Den normale måde er, at Midttrafik i udbuddet fastsætter en pris, som der betales, når der udføres dubleringskørsel. Betalingen for dubleringskørsel er i dette udbud ikke fastsat på forhånd, men udregnes på baggrund af de tilbudte priser efter en kendt metode. Normalt er der ikke pligt til at udføre dubleringskørsel, i dette udbud er der pligt til at udføre samtidig dubleringskørsel med 3 busser, det er indføjjet, fordi man ved, at der er behov for dublering i Århus, og det tidligere har været vanskeligt at få udført dubleringskørsel på grund af chaufførmangel.

Den normale dubleringskørsel bør af hensyn til kunderne udføres med gule bybusser og kan således kun udføres af det vindende busselskab og Århus Sporveje. Ekstrakørsel ved større arrangementer kan dog godt også fremover udføres med andre bustyper.

5. Tidsplan

I den foreløbige orientering til bestyrelsen i maj 2007 blev det anført, at det forventede driftsstartstidspunkt var 29/6 2008. Midttrafik og Århus Kommune er imidlertid nået frem til, at driftsstarten bør udskydes ca. 4 måneder. Årsagen hertil er, at drøftelserne med de faglige organisationer vedr. personaleforhold har været mere omfattende og komplicerede end forudsat, at private busselskaber har påpeget, at der var afsat for lidt tid til rekruttering af personale og til etablering af nye garage- og depotfaciliteter, og at en udskydelse på 4 måneder muliggør, at installation af nye billetautomater kan være tilendebragt.

Tidsplanen ser herefter ud som følger:

Kortfattet tidsplan for udbud i Århus med driftsstart den 2. november 2008

Beskrivelse:	Dato:
Bestyrelsesmøde om udbud i Århus	26/10-2007
Udbudsmaterialet færdigt	1/11-2007
Udbudsmaterialet på hjemmesiden og afsendelse af udbudsbekendtgørelsen	Primo november
Trykning af udbudsmateriale	Primo november
Orienteringsmøde om udbud	12/12-2007
Åbning af tilbud	30/1-2008
Valg af tilbud i bestyrelsen	4/4-2008
Driftsstart	2/11-2008

6. Personaleforhold

6.a. Overdragelse af medarbejdere

Såfremt Århus Sporveje Busselskabet ikke vinder opgaven, fastlægger virksomhedsoverdragelsesloven, at en række medarbejdere skal overdrages til det vindende busselskab. Virksomhedsoverdragelsesloven fastlægger, at overtagne medarbejdere har ret til at opretholde deres ansættelse hos den nye virksomhed med overordnet set uændrede vilkår. De uændrede vilkår er dog kun en rettighed indtil udløbet af indeværende overenskomstperiode eller udløbet af særlige aftaler (f.eks. aftaler om arbejdstid), såfremt disse opsiges af en af parterne.

Ved dette udbud forventes max. 120 buschauffører at skulle overdrages fra ÅS Busselskabet til det vindende busselskab. Det reelle antal forventes dog at blive lavere, da der er en del ledige stillinger hos Århus Sporveje Busselskabet. Et væsentligt spørgsmål for medarbejderne vil være, hvordan medarbejderne der skal overdrages udvælges. Det kan der imidlertid ikke siges noget sikkert om på nuværende tidspunkt. ÅS Busselskabet har umiddelbart efter afgørelsen af udbuddet en forhandlingspligt i forhold til de overenskomstbærende organisationer vedrørende overdragelse af medarbejdere til den vindende operatør. Forhandlingspligten omfatter bl.a. hvilke kriterier, der skal lægges til grund for overdragelse af medarbejdere. ÅS Busselskabets MED-udvalg vil endvidere både før og efter afgørelsen af udbuddet blive inddraget i drøftelser om udvælgelse af medarbejdere og andre spørgsmål, der vedrører udbuddets konsekvenser for selskabet.

Der er to hovedprincipper bag ÅS Busselskabets overvejelser i forbindelse med den forhandling med de overenskomstbærende organisationer, der skal danne grundlag for den endelige overdragelse:

1. De medarbejdere, der udfører den udbudte opgave, overdrages.
2. De medarbejdere, der ønsker at blive overdraget, får deres ønske efterkommet.

Ad. 1. Dette er umiddelbart den enkleste udvælgelsesparameter. Men der er to problematikker der gør, at dette princip forud vil kræve en større omlægning af planprocessen. Ingen chauffører kører kun én linie. De turnusser/arbejdshold der køres i dag, er af ratio-

nalitetshensyn flettet sammen med mange forskellige linier. Herudover køres alle linier i dag både af tjenestemænd og overenskomstansatte.

ÅS Busselskabet forventer, at de vil indrette deres planproces forud for driftsstart for de udbudte linier den 2. november, så der tages højde for tjenestemandsproblematikken, således at det alene er overenskomstansatte buschauffører, der kører de udbudte linier. Der vil således, uanset hvem der vinder udbuddet, være behov for en omplacering af alle chauffører op til det køreplansskifte, der ligger omkring d. 1. juli 2008. I den omplacering vil ancienniteten traditionelt set være styrende for, om den enkelte chaufførs ønsker bliver opfyldt. Hvis der ikke er ønsker på de udbudte linier, vil der ske en tvungen indplacering i forbindelse med køreplanstart. Dette vil ske på samme måde, som hvis der manglende chauffører på andre linier og/eller turnushold.

Ad 2. Frivilligheden er en naturlig udvælgelsesmetode. De, der gerne vil overdrages, skal have mulighed for det.

Der vil også være enkelte medarbejdere fra andre medarbejdergrupper, der vil blive overdraget til et nyt selskab. Det gælder først og fremmest et mindre antal mekanikere og klargøringsfolk.

ÅS Busselskabet forventer, at det vil være muligt at nå til enighed med medarbejdernes organisationer om, efter hvilke kriterier de overtagne medarbejdere skal udvælges. Såfremt medarbejderne ikke ønsker at overgå til et nyt selskab og dermed ikke ønsker at arbejde på de turnusser, der omfatter de udbudte linier, kan det som anført komme på tale at placere medarbejdere mod deres vilje. Her vil anciennitet i givet fald være et centralt kriterium. Da der er ledige stillinger hos ÅS Busselskabet, vil der være en mulighed for at søge tilbage til Busselskabet for en del af de medarbejdere, som skulle have været overdraget.

6.b. Rekruttering af nye medarbejdere

I lyset af at der i Østjylland både for Århus Sporveje Busselskabet og efter 1. juli også for Arriva har været problemer med at tiltrække buschauffører, og når man ved, at der er tale om et landsdækkende problem, har der i arbejdet med udbuddet været stor fokus på, hvordan det vindende selskab kan sikre den nødvendige rekruttering. Det kan dog ikke garanteres, at det helt kan undgås, at det vindende selskab vil opleve vanskeligheder med at tiltrække det nødvendige antal buschauffører og dermed at opretholde en stabil drift.

De vigtigste af Midttrafik's tiltag fremgår herunder:

- Busselskaberne pålægges i tilbudene at redegøre for, hvordan de vil rekruttere det nødvendige personale, og kvaliteten af planerne for rekruttering vil indgå i evalueringen af tilbuddene.
- De foreslåede udbudsbetingelser om det vindende selskabs overenskomstforhold bør sikre, at det er forholdsvis attraktivt at arbejde hos det vindende selskab. Det sikres, at ingen medarbejdere går ned i løn. Emnet omtales nærmere i afsnit 6.d om valg af overenskomst herunder.
- Der er flere tiltag, der skal bidrage til at sikre et godt arbejdsmiljø hos det vindende selskab. Emnet omtales nærmere i afsnit 6.c om arbejdsmiljø herunder.
- Processen med overdragelse af medarbejdere tilrettelægges sådan, at det vindende selskab tidligt får overblik over, hvor mange medarbejdere, der overtages fra ÅS Busselskabet og dermed hvor mange medarbejdere, der skal rekrutteres på anden vis.
- Der indgår i udbudsbetingelserne en række væsentlige sanktioner, hvis det vin-

dende selskab ikke evner at levere en stabil drift. Herunder hører mærkbare bøder ved alle aflysninger og i sidste ende mulighed for hel eller delvis ophævelse af kontrakten. Emnet omtales nærmere i afsnit 7 om kvalitetsopfølgning herunder.

6.c. Arbejdsmiljø og uddannelse

Tilbudsgiverne skal beskrive, hvordan de vil håndtere arbejdsmiljøforhold og grund- og efteruddannelse, hvis de vinder opgaven. Som med andre aspekter af tilbudet vil denne beskrivelse efterfølgende være bindende for det vindende selskab. Blandt de elementer, der indgår i evalueringen er i hvilken udstrækning, der vil blive anvendt faglærte buschauffører og hvordan virksomhedens ledelse samarbejder med personalet. Herudover stilles en række konkrete krav. I forhold til de hidtidige forhold for Århus Sporveje Busselskabet vil kravene til efteruddannelse blive skærpet væsentligt, da der kræves 2½ dag til uddannelse pr. medarbejder pr. år i gennemsnit. Dette kan erfaringsmæssigt være med til at skabe et bedre arbejdsmiljø, men også bedre service fra chaufførernes side over for kunderne.

Som noget nyt stilles desuden efter anbefaling fra chaufførernes organisation 3F krav om, at påbud fra Arbejdstilsynet skal efterleves.

Som nærmere beskrevet i afsnit 7 om kvalitetsopfølgning indgår desuden en bonusmodel, hvor busselskabet får en bonus for at opnå og bevare arbejdsmiljøcertificering i henhold til Arbejdstilsynets standarder.

6.d. Valg af overenskomst

Der skal tages stilling til hvilke betingelser, der skal stilles om buschaufførers og øvrige medarbejders ansættelsesvilkår. Buschaufførernes forhold er her det helt centrale, da de udgør langt den største medarbejdergruppe, og det samtidig er her, der kan risikeres en driftskritisk personalemangel.

Der eksisterer i dag 3 overenskomster for overenskomstansatte buschauffører:

1. Kommunal overenskomst indgået mellem KL og 3F gældende for bybusser i Århus og Odense
2. Landsoverenskomsten – indgået mellem Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (AKT) og 3F gældende for hele landet eksklusiv hovedstadsområdet (defineret som det tidligere HUR-område)
3. Tillægsoverenskomsten indgået mellem AKT og 3F gældende for det tidligere HUR-område

Der er vedlagt et bilag med en sammenligning af de 3 overenskomster.

Landsoverenskomsten giver den laveste løn. Midttrafik har i samarbejde med private busselskaber skønnet, at sammenlignet med landsoverenskomsten er omkostningerne ved at drive bustrafik ca. 8% større på tillægsoverenskomstens med stedtillæg 2, 13% større på tillægsoverenskomstens med stedtillæg 6 og ca. 18% større på den kommunale overenskomst.

Omkostningsforskellene skyldes to forhold nemlig selve lønnen og reglerne for arbejdets tilrettelæggelse. I tillægsoverenskomsten på stedtillæg 2 er selve lønnen på niveau med lønnen i den kommunale overenskomst.

Det bemærkes i den forbindelse, at overdragne buschauffører i henhold til Virksomhedsoverdragelsesloven overdrages med deres eksisterende løn- og arbejdsvilkår. Disse er gældende indtil udløbet af indeværende overenskomstperiode. Da den kommunale overenskomst skal fornyes i foråret 2008, vil det indebære, at buschaufførernes vilkår skal følge denne overenskomst frem til udløbet i foråret 2010/2011 (afhængig af om der indgås

en 2- eller 3-årig overenskomst). Nyansatte chauffører er ikke omfattet af Virksomhedsoverdragelsesloven. For alle chauffører gælder buslovens bestemmelser om, at busselskaber, der udfører rutekørsel skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der findes i de pågældende kollektive overenskomster.

Mulighed 1: Der stilles ingen krav om buschaufførernes ansættelsesvilkår.

Denne fremgangsmåde er den normale i Midttrafik. Det indebærer, at buschaufførerne i henhold til virksomhedsoverdragelsesloven overdrages på uændrede vilkår, der gælder indtil udløb af overenskomstperioden. Herefter fastsættes vilkårene i en forhandling mellem arbejdsgiverens og buschaufførernes organisationer. I praksis indebærer fremgangsmåden, at buschaufførernes vilkår er fastlagt i den til enhver tid gældende udgave af landsoverenskomsten, da denne hidtil har været brugt af alle arbejdsgivere i Midttrafiks område (bortset fra de private fjernbusser, der kører mellem Århus og København). En direkte overgang til landsoverenskomsten vil indebære en væsentlig nedgang i lønnen og en væsentlig forandring af chaufførernes arbejdsvilkår. Alle nyansatte vil fra ansættelsen være omfattet af landsoverenskomsten.

Mulighed 2: Nuværende løn- og arbejdsvilkår fastholdes

Der er 3 centrale problemer forbundet hermed.

For det første vil modellen kræve, at det vindende busselskab følger nuværende kommunale overenskomsts bestemmelser. Hvis det vindende selskab skal følge den til enhver tid gældende kommunale overenskomst, vil man havne i den situation, at selskabet vil være afhængig af fremtidige aftaler, som et privat busselskab ingen indflydelse har på. En bestemmelse om, at det er den nuværende overenskomsts regler, der skal gælde uændret i hele kontraktperioden, vil, når den aktuelle overenskomst udløber og erstattes af en ny, efterlade et tomrum med hensyn til, hvad der er gældende regler.

For det andet vil denne model være udgiftskrævende – den vil således fremover binde omkostningsniveauet i bybustrafikken i Århus til de nuværende regler.

For det tredje vil det medføre, at det vindende busselskab skal have 2 forskellige overenskomster i hele kontraktperioden. Ifølge KL vil det ikke være lovligt at fastlægge som krav i udbuddet, at nyansatte skal være omfattet af den kommunale overenskomst i hele eller dele af kontraktperioden.

Se bilag: Henvendelse fra Århus kommune.

Mulighed 3: Løn og arbejdsvilkår baseres på vilkår svarende til tillægsoverenskomstens bestemmelser

Tillægsoverenskomstens løn- og arbejdstidsregler kan udgøre et kompromis mellem den billigere landsoverenskomst og den dyrere kommunale overenskomst. En mulighed kunne være, at det i dette udbud gøres til et krav, at vilkår svarende til de i tillægsoverenskomsten anførte følges.

Såfremt anbefalingen følges vil Midttrafik opfordre AKT og 3F til at indgå aftale om, at tillægsoverenskomsten finder anvendelse for kørsel, der forud for udbud udføres af Busselskabet Århus Sporveje, i takt med at kørslen udbydes – herunder hvilket stedtillægsområde, der skal være gældende. Midttrafik har hidtil anvendt og ønsker fortsat at anvende det grundlæggende princip, at overenskomster og andre aftaler om løn- og arbejdsforhold aftales mellem arbejdsmarkedets parter som på det øvrige arbejdsmarked.

Overordnede principper:

Med udgangspunkt i KL's notat er det Midttrafiks vurdering, at Midttrafik ikke kan stille krav om, at de kommunale løn- og ansættelsesforhold skal følges i hele eller dele af kontraktperioden, for så vidt angår medarbejdere, der bliver ansat af et busselskab efter et udbud.

Midttrafik kan derimod stille krav om, at busselskaber følger de for området sædvanlige løn- og ansættelsesvilkår – som udtrykt i de private overenskomster.

På basis af ovenstående, og under iagttagelse af den arbejdsbelastning der følger af at køre bus i tæt bytrafik, vurderer Midttrafik, at det vil være hensigtsmæssigt, at man i Århus by får samme løn- og arbejdsvilkår at køre bus under, som gælder for hovedstadsområdet.

På det foreliggende grundlag vil Midttrafiks administration anbefale en model baseret på følgende overordnede principper:

- at Midttrafik anerkender, at lønniveauet og arbejdsforhold for at køre bybus i Århus kan modsvare at køre i bus i dele af hovedstadsområdet,
- at Midttrafik ikke kan og skal blande sig i tilrettelæggelsen af arbejdet, som aftales mellem overenskomstparterne og gennem eventuelle lokalaftaler,
- at Midttrafik ikke lægger op til ændring af løn- og arbejdsforhold, som har betydning for chauffører i Midttrafiks øvrige område,
- at tilbudsgiverne kan afgive tilbud på et kendt og gennemskueligt omkostningsgrundlag.

Konkret anbefaler administrationen på det forelæggende grundlag, at det fastsættes som forudsætninger i udbuddet:

- at vilkår svarende til de i tillægsoverenskomsten anførte, skal følges for overdragene chauffører, fra den dag virkningen af Virksomhedsoverdragelsesloven udløber,
- at vilkår svarende til de i tillægsoverenskomsten anførte, skal følges for nyansatte chauffører fra udbuddets driftsstart,
- at byderne afgiver tilbud på grundlag af ovenstående 2 at'er og for tillægsoverenskomstens vedkommende med stedtillægsområde 2,¹
- at Midttrafik i hele kontraktperioden kompenserer det busselskab, der udfører kørslen, for merudgiften til løn og pension, såfremt der i den pågældende overenskomst aftales et højere stedtillægsområde for den udbudte kørsel.

6.e. Tryghedsaftale

Der har været fremført det synspunkt, at Århus kommunes tryghedsaftale skulle gælde for ansatte ved Århus Sporvejes busselskab.

Tryghedsaftalen var med i delingsaftalen mellem Århus kommune og Region Midtjylland på Midttrafiks vegne – som en individuel ret.

KL har vurderet dette og mener, at aftalen kan opsiges med 3 måneders varsel. Midttrafiks HMU var indforstået med, at aftalen kan opsiges, og det bliver den.

¹ Når Midttrafik i udbuddet fastlægger et bestemt stedtillægsområde som grundlag for tilbudsgivningen, er det alene for at byderne skal byde på et ensartet grundlag, så tilbudene er direkte sammenlignelige. Det er overenskomstparterne, der aftaler hvilket stedtillægsområde, der skal gælde i Århus.

7. Kvalitetsopfølgning

7.a. Generelt

Midttrafik foretager kvalitetsopfølgning på forskellige måder, det kan være indberetning fra busselskabet, kontrollører og kunder m.v.

Der er forskellige krav til busselskabet om løbende indberetning, eks. indberetning af uregelmæssigheder i kørslen, og dokumentation for hvilken efteruddannelse personalet har været igennem. Den løbende kvalitetskontrol og opfølgning foregår i dialog med busselskabet.

7.b. Bod og øvrige sanktioner til sikring af stabil drift

Der er et kraftigt økonomisk incitament for busselskabet til at sikre stabil drift. Midttrafik modregner 1.500 kr. pr. hel eller delvis udgået tur, og der betales naturligvis heller ikke variable omkostninger for de udgåede ture. Det betyder, at det hurtigt kan blive meget dyrt for et busselskab, hvis der er ture, der udgår p.g.a. af manglende chauffører, eller busmateriel der ikke virker.

I tilfælde af omfattende og mere vedvarende problemer med driften (f.eks. hyppige aflysninger) kan der skrides til mere vidtgående sanktioner, herunder hel eller delvis ophævelse af kontrakten. I dette udbud præciseres særligt, at i tilfælde af omfattende aflysninger er Midttrafik berettiget til at udlåne busselskabets busser til en anden entreprenør, så denne kan varetage en del af driften, indtil busselskabet igen bliver i stand til at levere en tilfredsstillende drift.

7.c. Bod og sanktioner i øvrigt

Kontrakten giver Midttrafik mulighed for at tildele en bod til busselskabet hvis en række forskellige konkrete ting ikke fungerer. Bodsbeløbet er 600 kr. pr. konstateret tilfælde og gives særligt for forhold, der har væsentlig betydning for passagererne eller for Midttrafiks økonomi som f.eks.:

- Manglende udskiftning af defekt billetteringsudstyr eller forkert indstilling af klippekortautomat.
- Forkert eller mangelfuld destinationsskiltning eller manglende adgang til bussen ved endestation.
- Manglende opsætning af informationsmateriale fra Midttrafik

De ovennævnte og en række øvrige forhold forventes kontrolleret af det nuværende billetkontrollørkorps. Deres arbejde forventes i den kommende tid effektiviseret bl.a. gennem brug af elektronisk registrering og efterbehandling af kontrolafgifter, hvilket muliggør, at deres tid også kan anvendes til kvalitetskontrol. Omfanget heraf drøftes med Århus Kommune, der finansierer billetkontrollørerne.

Midttrafik har endvidere i lighed med sædvanlig praksis i busudbud mulighed for at idømme bod, i tilfælde hvor busselskabet har ansvaret for busforsinkelser. Midttrafik vil reservere ret til i løbet af kontraktperioden at ændre dette til et egentligt bod-bonus system baseret på bussernes rettidighed.

Udover de konkrete mangler, hvor der kan pålægges bod, er busselskabet generelt forpligtet til at leve op til alle kontraktens krav, herunder alle aspekter af det vindende selskabs tilbud. Manglende opfyldelse af kontraktlige krav kan i sidste ende føre til afslag i kontraktbetalingen eller ophævelse af kontrakten.

7.d. Bonus

Der har ikke tidligere været anvendt bonusmodeller i Midttrafik. Normalt skal man have opbygget et kvalitetsopfølgningssystem for at kunne udbetale bonus, dette arbejde er ikke færdigt hos Midttrafik.

I dette udbud er der lagt op til, at Århus kommune vil belønne et busselskab, hvis det har fokus på et godt arbejdsmiljø. Det er vigtigt at have fokus på et godt arbejdsmiljø af hensyn til medarbejdertilfredshed og rekruttering af nye medarbejdere.

Belønningen for et godt arbejdsmiljø gives til busselskabet, hvis det opnår akkrediteret certificering i forhold til arbejdsmiljøloven. Certificeringen opnås ved en autoriseret godkendelse af virksomhedens arbejdsmiljøledelsessystem. (Jvf. arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 923 af 21. oktober 2001).

Denne belønningsmetode benyttes hos Nordjyllands Trafikselskab, hvor bonusordningen er drøftet og accepteret af busselskaberne. NT har indtryk af, at busselskaberne er tilfredse med muligheden for at få tilskud til certificering af arbejdsmiljøet.

Belønningen er i dette udbud foreslået til et engangsbeløb på 100.000 kr. hvis der opnås en arbejdsmiljøcertificering. Desuden betales løbende 1,00 kr. pr. køreplantime, så længe busselskabet opretholder certificeringen. Det vil betyde en årlig ekstra indtægt til busselskabet på omkring 124.000 kr., og en tilsvarende udgift for Århus kommune. Certificeringsorganet kontrollerer mindst en gang årligt, om busselskabet lever op til kravene for arbejdsmiljøcertificeringen.

8. Århus Sporveje Busselskabets rolle

Bybustrafikken i Århus har ikke tidligere været udbudt, og den enhed (Århus Sporveje Busselskabet) der inden udbuddet udfører opgaven, er ikke som i Midttrafiks øvrige udbud et privat busselskab, men tværtimod et offentligt driftsselskab, som tilmed er ejet af Midttrafik. Det ændrer de formelle spilleregler for dette udbud.

For det første kan Busselskabet yde rådgivning til Midttrafik i forbindelse med udbuddet. Midttrafik har derfor inddraget Busselskabet med henblik på at få afdækket en række tekniske forhold. Busselskabet har dog ikke haft adgang til at påvirke udbudsvilkårene til egen fordel, og udbuddet gennemføres i det hele på en sådan måde, at der for såvel Busselskabet som for de private konkurrenter er fair og lige vilkår for tilbudsgivningen. Dette sikres endvidere ved, at Busselskabet følger Indenrigs- og Sundhedsministeriets vejledning om omkostningskalkulationer af den 14. juli 2006 i beregningen af de priser, der indgår i det tilbud, Busselskabet afgiver.

For det andet er Busselskabets tilbud formelt et kontrolbud, idet ÅS Busselskabet er en del af Midttrafik. Kontrolbud anvendes typisk, når det offentlige udbyder opgaver, som tidligere er blevet løst internt og sigter mod at beregne hvad en fortsat offentlig opgaveløsning vil koste. Kontrolbud udarbejdes bl.a. for at sikre, at det kan betale sig for det offentlige at overlade opgaven til en privat leverandør.

Den mest almindelige fremgangsmåde i en situation med kontrolbud er, at udbudsforretningen kan annulleres, hvis det skulle vise sig, at kontrolbudet er det billigste, eller hvis det kan sandsynliggøres, at det samlet set er økonomisk ufordelagtigt for den offentlige udbyder at overlade opgaven til en privat leverandør. Det er i dette udbud en principiel mulighed, at kommunen taber penge på at gennemføre udbuddet, selvom et privat selskab afgiver det billigste tilbud, fordi det må forventes, at enhedsomkostningerne i Busselskabets restproduktion stiger, når de må afgive en del af kørslen. Det vurderes dog at være mest sandsynligt, at det samlet vil indebære en besparelse at gennemføre udbuddet, og det er Midttrafiks vurdering, at udbuddet skal føre til indgåelse af kontrakt om den

udbudte kørsel. På langt sigt synes det givet, at udbudsstrategien vil føre til lavere omkostninger, og der bør ikke sås tvivl om den langsigtede strategi ved at annullere dette udbud. Hvis Busselskabet skulle afgive det bedste og billigste tilbud vil konsekvensen således være, at Midttrafik fremover vil have både en udbudt og en ikke-udbudt kontrakt med Busselskabet. I forhold til den nødvendige økonomiske tilpasning i Busselskabet i tilfælde af at udbuddet tabes, er der aftalt en proces, hvor Midttrafik i samarbejde med Busselskabet og Århus Kommune kan sikre, at der sker en effektiv tilpasning af Busselskabets økonomi.

Århus, 23. oktober 2007

**Bilag til åben tillægss dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 2**

Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

8. august 2007

Åbent brev til Midttrafiks bestyrelse

Organiseringen af den kollektive trafik i Danmark er ændret markant med den strukturreform, som trådte i kraft den 1. januar 2007, og den nye organisering efterlader fortsat mange ubesvarede spørgsmål. Det gælder ikke mindst for medarbejderne i det århusianske busselskab, Århus Sporveje – som i dag ejes af Midttrafik, men som finansieres af den tidligere ejer, Århus Kommune.

For medarbejderne ved Århus Sporveje er ejerskiftet og strukturændringerne oplevet som turbulent, og der hersker fortsat usikkerhed om, hvem der reelt træffer beslutningerne om Sporvejenes drift og fremtid. Århus Kommune har fortsat en økonomisk interesse i Århus Sporveje, mens Midttrafik til gengæld har overtaget ansvaret for driften – herunder de personalepolitiske forhold, medbestemmelse og medindflydelse og heraf afledte omkostninger til driften. Usikkerheden styrkes i spørgsmålet om udbud af Århus Sporveje – eller dele af Århus Sporveje.

Jf. Midttrafik, er det aftalt med Århus Kommune, at Århus Sporveje skal i udbud. Jf. diverse overenskomstprotokollater, skal medarbejderne imidlertid høres forud for kommunalbestyrelsens beslutninger om en eventuel udlicitering. Der hersker imidlertid uklarhed om, hvem der har ansvaret for, at medarbejderne inddrages i beslutningen forud for denne beslutning. Vi kan dog konstatere, at beslutningen er truffet af Århus Kommune, på et tidspunkt hvor Århus Kommune også har arbejdsgiveransvaret for de ansatte. De ansatte er imidlertid ikke inddraget forud for beslutningen, som øjensynligt – og tilmed er truffet på et lukket byrådsmøde i forbindelse med behandlingen af en delingsaftale med Midttrafik.

Vi kan imidlertid også konstatere, at Midttrafik ikke har sikret sig, at beslutningen om udlicitering er behandlet behørigt – jf. aftalerne om dette. Vi kan således gøre gældende, at beslutningen om udlicitering er truffet uden overholdelse af de respektive aftaler, og vi skal derfor indledningsvist opfordre Midttrafiks bestyrelse om at overveje, hvorvidt den indgåede aftale med Århus Kommune er gyldig.

Medarbejderne finder i øvrigt, at der er god grund til at genoverveje spørgsmålet om udlicitering. De faglige organisationer er af den opfattelse, at udlicitering af offentlige opgaver, reducerer borgernes demokratiske indflydelse, idet spørgsmålet om offentlig service reduceres til et spørgsmål om økonomi og juridiske spørgsmål om kontrakternes indhold.

Vi ønsker ikke denne udvikling og er modstander af den - ligegyldigt om der snakkes om ældrepleje, sygehuse eller kollektiv trafik.

Vi mener det er en forfejlet opfattelse, at udlicitering af kollektiv trafik vil føre til at man kan bibeholde et højt serviceniveau for færre kroner. Det kan man normalt ikke – hverken isoleret set i forhold til de enkelte buslinier – og specielt ikke – hvis man anskuer spørgsmålet i et mere samfundsøkonomisk perspektiv. Megen udlicitering er præget af

ideologi og en fejlagtig tro på nemme løsninger, hvor taberne er borgerne, brugerne og medarbejderne. Ikke mindst bekymrer det, at den egentlige konkurrence primært foregår på løn og arbejdsforhold.

Det er derfor vores opfattelse, at hvis man alligevel vælger udliciteringens vej, så skal der være en reel gennemskuelighed i forhold til en økonomisk- og personalemæssig sammenligning af tilbudene for at sikre, at en eventuel udlicitering ikke sker på bekostning af arbejdsmiljø og arbejdsvilkår.

Vi foreslår derfor:

- At bestyrelsen genovervejer beslutningen om udlicitering – med henvisning til, at beslutningen er truffet af Århus Kommune – uden en forudgående inddragelse af medarbejderne – jf. de gældende regler for dette

Såfremt bestyrelsen fastholder beslutningen – på trods af den manglende overholdelse af gældende regler for medarbejderinddragelse – foreslås endvidere:

- At eventuelt udbud som minimum skal indeholde krav om, at tilbudsgiveren skal overholde de løn og aftalemæssige forhold, som er gældende for den kommunale opgavevaretagelse i hele kontraktperioden og være gældende for både nuværende og nye ansatte
- At hvis en eventuel tilbudsgiver vil bruge andre aftaleforhold end de for den kommunale opgave varetage gældende, så skal de beskrives i tilbuds materialet i forhold til konsekvenser for de ansatte
- At alle tilbud sker ved prækvalifikation for at sikre at eventuelle tilbudsgivere er i stand til at overholde ovenstående

De faglige organisationer skal afslutningsvist gøre opmærksom på, at vi endnu ikke har taget stilling til, hvordan vi vil forholde os i den videre proces. Situationen er, som beskrevet usædvanlig og kan naturligvis kræve usædvanlige løsninger, men som udgangspunkt vil vi naturligvis fastholde vores ret til en tilstrækkelig inddragelse – jf. aftalerne – og forud for beslutningen om en eventuel udlicitering.

Med venlig hilsen

FOA Århus

3 F Århus

Jan Nonboe

Knud Åge Rasmussen

Århus, 23. oktober 2007

**Bilag til åben tillægss dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00**

Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 3**

Notat om medarbejdernes inddragelse i forbindelse med udbud i Århus Kommune

På et møde i Midttrafiks Hoved-MEDudvalg den 30. august 2007 blev Midttrafik anmodet om at udarbejde et juridisk notat om, hvordan MEDrammeaftalens bestemmelser om medarbejdernes inddragelse og medvirken ved omstilling, udbud og udlicitering er opfyldt, dels i forhold til medarbejderinddragelse inden beslutningen træffes og dels i forhold til mulighederne for bemærkninger til det konkrete indhold.

Af Rammeaftale om medindflydelse og medbestemmelse § 7 fremgår det, at ledelsen skal informere og drøfte de beslutninger, som kan medføre betydelige ændringer i arbejdets tilrettelæggelse og ansættelsesforholdene, herunder beslutning om virksomhedsoverdragelse. Af bemærkningerne til aftalen fremgår, at informationen skal gives på et passende tidspunkt, på en passende måde og med et passende indhold, således at medarbejderrepræsentanterne kan forberede drøftelser og analyse. Medarbejderrepræsentanterne skal have tid til at konsultere sit valggrundlag og drøfte konsekvenser med berørte medarbejdere og er der tale om kompliceret information, skal der gerne foreligge et skriftligt materiale. Kravene til informationens indhold og tidspunktet for informationen skal stå i rimeligt forhold til sagens omfang.

Af protokollat om medarbejdernes inddragelse og medvirken ved omstilling, udbud og udlicitering er der fastsat nærmere retningslinier for, hvordan medarbejdernes synspunkter og forslag kan indgå i beslutningsgrundlaget for omstillingsprojekter. Beslutninger, som kan medføre betydelige ændringer i arbejdsforholdene, skal træffes efter en forudgående forhandling med medarbejderens repræsentanter i samarbejdsudvalget.

Af rammeaftalen om medindflydelse og medbestemmelse § 21 fremgår det, at hvis en af parterne ikke overholder sin forpligtelse kan den anden part fremsætte anmodning om, at forpligtelsen overholdes. Fra det tidspunkt denne modtages er der en frist på 1 måned til at reagere.

Medarbejderinddragelse inden beslutningen om udbud af Århus Sporveje blev truffet:

Beslutningen om, at dele af Århus Sporveje, Busselskabet skal konkurrenceudsættes, er truffet af Århus Kommune. I fordelingsaftalen mellem Århus Kommune og Forberedelsesudvalget for Region Midtjylland er forudsat at busdriften i Århus Kommune udbydes i fri konkurrence i 2007 eller snarest muligt derefter, at udbudene af busdriften i Århus Kommune etapedeles i forhold til frigørelsen for tjenestemandforhold (naturlig afgang og aftaler) og at det overførte busselskab gives mulighed for at afgive tilbud på lige vilkår.

Eftersom beslutningen om udbud er truffet inden overgangen til Midttrafik og eftersom Midttrafik via fordelingsaftalen er forpligtet til at gennemføre denne, må Midttrafik henvise eventuelle anker over manglende medarbejderinddragelse til Århus Kommune.

Medarbejderinddragelse i forhold til mulighed for bemærkninger til det konkrete indhold:

I Protokollat om medarbejdernes inddragelse og medvirken ved omstilling, udbud og udlicitering er oplistet en række områder som **kan** indgå i MEDudvalgets videre drøftelser efter den politiske beslutning om udbud eller udlicitering har fundet sted:

- Kravspecifikation i udbudsmaterialet, f.eks. opgavebeskrivelse, kvalitetssikring, -mål samt kontrol og opfølgning.
- Betingelser for og tilrettelæggelse af udarbejdelsen af kontroltilbud
- Personalets løn-, arbejds- og ansættelsesforhold i forbindelse med udlicitering, herunder rammer for overførsel af personale
- Kontrakt- og ansættelsesvilkår ved den fremtidige opgavevaretagelse
- Konsekvenser hvis opgaven efter udbud skal varetages i (amts)kommunens eget regi, f.eks. hvis (amts)kommunen vinder udbuddet.

Ovenstående punkter med flere har været drøftet på de afholdte HMU-møder i Midttrafik hhv. den 22. marts 2007, 21. maj 2007, 28. juni 2007, et særligt afholdt temamøde om udbuddet d. 9. august 2007 samt den 30. august 2007.

Midttrafik har løbende lagt alle kendte oplysninger frem til drøftelse blandt medarbejderne og medarbejdersiden er ligeledes opfordret til at udarbejde oplæg om, hvad et udbud efter deres opfattelse bør indeholde.

Den 9. august 2007 blev afholdt et HMU-temamøde om udbud af buskørsel i Århus Kommune. Her blev forventede udbudsbetingelser i forhold til omfang og indhold, plan for efterfølgende udbud, personaleforhold, anvendelse af garageanlæg og øvrige faciliteter, udbudslængde, busovertagelse, krav til busser samt udvælgelse af busselskab drøftet. På mødet blev understreget, at drøftelserne var i henhold til bestemmelserne om medarbejdernes inddragelse og medvirken ved omstilling, udbud og udlicitering, at Midttrafik gerne vil have medarbejdernes input og ideer til udformningen af udbuddet, samt at medarbejdernes bemærkninger vil indgå i den fortsatte beslutningsproces.

På mødet omdelte FOA og 3F et åbent brev til Midttrafiks bestyrelse. 3F omdelte endvidere et papir med konkrete anbefalinger til udbudsmaterialet. Begge papirer vil blive forelagt bestyrelsen.

På temamødet blev aftalt, at HMU-systemet informeres, når det er kendt, hvilke ruter, der udbydes. Medarbejdersiden har den 30. august 2007 modtaget et forslag til formulering i udbudsmaterialet vedrørende arbejdsmiljø, efteruddannelseskraav og faciliteter. Der har været en efterfølgende drøftelse heraf på et møde den 11. september 2007 mellem 3F, FOA og Midttrafik, hvor medarbejdersidens overordnede synspunkter blev fremført.

På HMU-mødet den 30. august 2007 blev 3F og FOA inviteret til at deltage på det bestyrelsesmøde den 28. september 2007, hvor der tages stilling til den konkrete udformning af udbuddet i Århus Kommune. Bestyrelsesmødet er efterfølgende udsat til 26. oktober 2007. Det konkrete forslag til udbuddet udsendes 19. oktober 2007. Materialet udsendes også til HMU-medlemmerne.

På baggrund heraf er det Midttrafiks klare opfattelse, at alle krav om medarbejderinddragelse i forbindelse med den konkrete udformning af udbud til fulde er opfyldt.

Århus, 23. oktober 2007

**Bilag til åben tillægssagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 4**

Anbefalinger for udbud af buskørsel til Midttrafik

3F har et hovedpunkt ved udbud af buskørsel, som vi stærkt anbefaler at følge.

Indledningsvis vil vi gerne fastslå, at vi ønsker en stabil og sikker busdrift til gavn for både brugere og chauffører. Vi er principielt imod udlicitering af busdrift, idet vi finder de hidtidige udliciteringer skræmmende. Det gælder ikke mindst på løn- og arbejdsvilkår.

Derfor er og bliver det politikernes ansvar, at kommende udliciteringer kommer til at foregå på en fornuftig måde. Vi håber derfor, at de vil følge vores anvisninger for et fornuftigt udbud som sikrer, at udbudet ikke bliver en konkurrence på løn- og arbejdsvilkår.

Busbranchen er i dag kendetegnende ved store arbejdsmiljømæssige problemer for chaufførerne og samtidig er det et lavtlønsområde, alt sammen er det medvirkende til, at det er svært for hele branchen, at rekruttere arbejdskraft. Dette betyder igen dårlig service overfor kunderne.

Vi er derfor parate til, sammen med alle gode kræfter, at kæmpe imod denne udvikling.

Vores konkrete forslag til udbudsmaterialet er derfor:

Lønforhold

Lov om virksomhedsoverdragelse er gældende. Men for ikke at udbyde kørsel, hvor løn- og arbejdsvilkår er konkurrenceparametre og for at signalere, at udbyder ikke går ind for forringelser af de ansatte i forbindelse med udbud, foreslår vi en formulering som hindrer dette.

Tekstforslag

Entreprenøren er i hele kontraktperioden forpligtiget til at yde alle buschauffører omfattet af udbudet vilkår som betyder, at der ikke sker forringelser på løn- og arbejdsvilkår. Dette gælder både virksomhedsoverdragede og nyansatte. Dette gælder ligeledes i forhold til fremtidige overenskomst-mæssige og arbejdsmiljømæssige forbedringer.

Følgende overenskomst er gældende ved overdragelsen:

Overenskomsten mellem KL og 3F for bybuskørsel i Århus og Odense med tilhørende lokalaftaler.

I tilfælde af tvister omkring ovenstående inddrager Midttrafik de implicerede parter.

Kommentarer

Ovenstående vil sikre, at nuværende udbud og kommende udbud sker på samme konkurrencemæssige vilkår, samt at niveauet holdes og forbedres for alle buschauffører.

Midttrafik sikrer sig samtidig, at der ikke kommer uro og ustabile forhold pga konkurrence og ulige vilkår på lønforholdene

3F anbefaler ligeledes, at der indskrives en køreplan i udbudet for hvordan overdragelsen finder sted, når vinderen er kendt.

Overdragelsen planlægges herefter i et samarbejde med de overdragede, tillidsrepræsentanter og Deres organisation.

Dette vil sikre så stabile forhold som muligt, både for buschaufførerne og driftsikkerheden.

Århus, 23. oktober 2007

**Bilag til åben tillægss dagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 5**



Midttrafik
Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Den 23. oktober 2007

Århus Kommune
Borgmesterens Afdeling

Vedrørende forberedelse af udbud af busdriften.

Århus Kommune har modtaget Midttrafiks udkast til udbudsgrundlag til orientering.

Rådhuset
8000 Århus C

Århus Kommune skal henlede Midttrafiks opmærksomhed på KL's vurdering af en række juridiske forhold vedrørende løn og ansættelsesvilkår, i kontraktperioden. KL's notat vedlægges til orientering.

Sagsnummer M0/2007/02390
Sagsbehandler Per Jensen

Århus Kommune har i øvrigt ikke forholdt sig til det fremsendte materiale idet Århus Kommune ikke er myndighed på området.

Telefon 8940 2000
Direkte telefon 8940 2280
Telefax 8940 2320

Nicolai Wammen
Borgmester

Niels Vad Sørensen
Stadsdirektør

Peter Thyssen
Rådmand for Teknik og Miljø

Carl Nielsen
Direktør for Teknik og Miljø

E-post borg@aarhus.dk
E-post direkte pj@pers.aarhus.dk
www.aarhuskommune.dk



NOTAT

Løn- og ansættelsesvilkår i kontraktperioden

Århus Kommune har ved skrivelse af 25. september 2007 anmodet om KL's vurdering af, om og på hvilken måde en kommune i et udbud kan stille krav om løn- og ansættelsesvilkår for medarbejdere, der udfører opgaver for en kommune.

KL skal besvare henvendelsen således:

Der er ikke i lovgivningen generelle regler, som regulerer kommunernes indgåelse af aftaler med private leverandører om udførelse af opgaver for kommunerne. En kommunes indgåelse af sådanne aftaler er dog ikke ubundet af retsregler. Ud over regler i EU-udbudsdirektiverne, er en kommune også bundet af almindelige offentligretlige retsgrundsætninger, herunder kravet om saglighed i forvaltningen, proportionalitetsgrundsætningen, lighedsgrundsætningen og kommunalfuldmagtsreglerne.

Indenrigs- og sundhedsministeriet har i den forbindelse udtalt¹, at en kommune ved indgåelse af sådanne aftaler med private alene kan varetage hensyn, som er saglige i forhold til den opgave, som den pågældende aftale vedrører. En kommune kan fx ikke lovligt varetage fagforenings- og organisationsmæssige interesser eller hensyn til løn- og ansættelsesvilkår for ansatte hos kommunens leverandører af varer og tjenesteydelser. Det er følgelig som udgangspunkt ikke en kommunal opgave at søge at forebygge eller at bidrage til at løse en arbejdsretlig konflikt om, hvorvidt en privat arbejdsgiver fx skal indgå en kollektiv overenskomst med en lønmodtagerorganisation.

¹ Indenrigsministeriets afgørelser og udtalelser om kommunale forhold 1999; Indenrigsministeriets brev af 1. juli 1999 til et byråd – 2.k.kt.j.nr. 1997/1220/261-1.

Den 16. oktober 2007

Ref IFB

ifb@kl.dk

Dir 3370 3219

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

Tlf 3370 3370

Fax 3370 3371

www.kl.dk

Side 1/4

Det beror på en konkret vurdering, hvilke krav en kommune lovligt kan stille, ligesom det er en forudsætning, at sådanne krav fastsættes i overensstemmelse med anden lovgivning.

Spørgsmålet om hvorvidt en kommune lovligt kan stille krav om, at en privat leverandør skal følge de kommunale løn- og ansættelsesvilkår i hele eller dele af kontraktperioden skal således vurderes ud fra disse offentligretlige retsgrundsætninger.

Da der er tale om offentligretlige retsgrundsætninger, vil det i givet fald være Tilsynet (statsforvaltningen) og Indenrigs- og sundhedsministeriet, der påser, om kontraktvilkåret er i overensstemmelse hermed.

For medarbejdere ansat af leverandøren efter udbudet er det KL's vurdering, at det ikke vil være lovligt at stille krav om, at de kommunale løn- og ansættelsesvilkår skal følges i hele eller dele af kontraktperioden.

I forhold til disse medarbejdere vil en kommune imidlertid i henhold til ILO-konvention 94 kunne stille krav om, at leverandøren – for de medarbejdere der er beskæftiget med opgavevaretagelsen - følger de for området sædvanlige løn- og ansættelsesvilkår, som er gældende inden for det lokale område, hvor arbejdet udføres.

Det vil i givet fald her være de private overenskomsters løn- og ansættelsesvilkår på området, der vil gælde. Da man ønsker at bringe opgaven ud på det private marked, må det også være overenskomsterne på det private arbejdsmarked, der må betegnes som ”sædvanlige”.

For så vidt angår de medarbejdere, der overføres fra kommunen, er der et regelsæt i form af virksomhedsoverdragelsesloven, der beskytter medarbejderne. Virksomhedsoverdragelsesloven regulerer, at de overførte medarbejdere er sikret deres hidtidige individuelle løn- og ansættelsesvilkår i den indværende overenskomstperiode.

Såfremt en kommune ønsker at sikre medarbejdernes individuelle løn- og ansættelsesvilkår i en periode ud over virksomhedsoverdragelseslovens beskyttelsesperiode kræves det, at kommunen ud fra saglige hensyn fastsætter krav herom i kontrakten med leverandøren.

På baggrund af ovenfor nævnte udtalelse fra Indenrigs- og sundhedsministeriet må det konkret vurderes, hvilke krav en kommune sagligt kan stille til en kontraktpart. Det vil således ikke være lovligt at formulere en generel regel om, at der altid skal stilles krav om, at en privat leverandør i hele kon-

traktperioden skal følge de kommunale løn- og ansættelsesvilkår for de medarbejdere, der overføres til leverandøren.

Det fremgår videre af udtalelsen, at en kommune derimod kan påtage sig altid at skulle vurdere, om der foreligger saglige kommunale hensyn, som kan begrunde en konkret bestemmelse om, at dette vilkår skal gælde.

Disse hensyn kunne fx tænkes at være personalepolitiske hensyn og muligvis også hensyn til driftssikkerhed, kontinuitet og stabilitet i opgaveløsningen. Disse hensyn kan alene antages at gøre sig gældende ved førstegangsudbud.

KL har umiddelbart haft den opfattelse, at det ikke kunne forventes, at de statslige tilsynsmyndigheder ville finde, at der forelå hensyn af en sådan tyngde, at man ville anse det for sagligt begrundet at stille krav om, at en privat leverandør i hele kontraktperioden skal følge de kommunale løn- og ansættelsesvilkår for de medarbejdere, der overføres til leverandøren.

KL har efter fornyet henvendelse til Indenrigs- og sundhedsministeriet fået en tilkendegivelse om, at ministeriet i dag formentlig ikke vil have indvendinger imod, at en kommune i et udbud efter en konkret vurdering stiller krav om, at de ved overdragelsen beskæftigede medarbejdere i hele kontraktperioden mindst skal have samme løn- og arbejdsvilkår, som ved overdragelsen følger af virksomhedsoverdragelsesloven. Ministeriet har dog ikke haft forelagt konkrete sager herom.

Det bemærkes, at en privat leverandør – såvel i virksomhedsoverdragelseslovens beskyttelsesperiode som i en eventuel forlænget periode heraf - vil kunne ændre de overdragede medarbejders individuelle løn- og ansættelsesvilkår i samme omfang, som kommunen ville kunne have gjort. Den private leverandør bevarer således sin sædvanlige ledelsesret og kan handle i forhold til medarbejderne inden for rammerne heraf.

Længden af den periode, hvor de individuelle vilkår løber, skal være proportional og derfor vurderes i forhold til det konkrete hensyn, man ønsker at varetage. En kommune kan således ikke træffe mere vidtgående foranstaltninger, end formålet med foranstaltningen tilsiger. I de tilfælde, hvor der fx er tale om en meget lang kontraktperiode, skal det konkret vurderes, om det saglige hensyn er til stede.

Endelig vil en kommune kunne stille krav til leverandøren i form af sociale klausuler, hvorefter leverandøren skal påtage sig en nærmere angivet social forpligtelse.

På baggrund af ovenstående er det herefter KL's opfattelse, at en kommune vil kunne opstille en politik om, at kommunen efter en konkret vurdering kan stille krav om, at leverandøren skal følge de individuelle løn- og ansættelsesvilkår (jf. virksomhedsoverdragelsesloven) i en nærmere periode ud over virksomhedsoverdragelseslovens beskyttelsesperiode, herunder i hele kontraktperioden. Dette gælder dog kun ved førstegangsudbud.

Århus, 23. oktober 2007

**Bilag til åben tillægsdagsorden
til mødet i Bestyrelsen for Midttrafik
fredag 26. oktober 2007 kl. 13.00
Regionshuset, Mødelokale F9, Skottenborg 26, 8800 Viborg**

**Vedr. punkt nr. 1
Bilag nr. 6**

Sammenligning busoverenskomster	3F-KL Århus	3F-AKT landsoverenskomst	3F-AKT tillægsoverenskomst
Dækningsområde	Århus og Odense bybuskørsel	Landsdækkende for rutebil og bybuskørsel	Tillægsoverenskomst til landsoverenskomsten for det gamle HT-område. (efterfølger for den tidligere offentlige overenskomst, da HT blev privatiseret)
Løn	Løntrin 19 til 27 med 10 års anciennitet. kr. 19.646,67 til kr. 22.144,00 (Pr. 1. april 2007)	4 løntrin fra 0-5 års anciennitet. kr. 18.656,39 til kr. 19.632,82 (Pr. 1. marts 2007)	4 stedtillægsområder f.eks. område 2, 0-11 år kr. 19.761,08 til kr. 21.858,24 (Pr. 1. marts 2007)
Tillæg for aften/nat og weekendkørsel i turnus	ca. kr. 2.000 afhængig af vagttyper	ca. kr. 2.000 afhængig af vagttyper	ca. kr. 2.000 afhængig af vagttyper
Pension	PensionDanmark 12,8 % (1/3 egenbet.)	PensionDanmark 10,8 % (1/3 egenbet.)	PensionDanmark 13,2 %
Reduceret arbejdstid	3 timer for hver 37 timers arbejde mellem kl. 14 og 06	Ingen	Kompensationsfrihed på vagter efter kl. 12 Svarende til 3 timer for hver 37 timer
Ferie og feriefridage	5 + 1 uge	5 + 1 uge	5 + 1 uge
Anden frihed	37 t. 40 min. per år	Ingen	Ingen
Pauseregler	Min. 12 % betalt pause af al køretid Minimum 1 pause på 25 min. eller 2 af 20 min. eller 3 af 18 min.	45 minutters betalt pause på vagter over 6½ timer. Mindst en pause på 25 min og en på 15 min. Mulighed for yderligere 15 min pause uden løn.	45 minutters betalt pause på vagter over 6½ timer. Mindst en pause på 25 min og en på 15 min. Mulighed for yderligere 15 min pause uden løn.
Delte vagter	Ja, begrænset og kun frivilligt. Kompenseres med 75 min. afspadsering eller udbetales	Ja Kompenseres med kr. 65,00 per dag	Ja Kompenseres med kr. 65,00 per dag
Vagtformer	<i>Fast turnus</i> med faste vagter eller <i>Rammeturnus</i> og <i>rådighedsturnus</i> (Der varsles en "ramme" som vagterne placeres indenfor på op til 9¼ eller 10¼ time med mulighed for overarbejde i op til en time i en af enderne.)	<i>Fast turnus</i> med faste vagter eller <i>Rammeturnus</i> (Der varsles en "ramme" som vagterne placeres indenfor på op til 14 timer.)	<i>Fast turnus</i> med faste vagter eller <i>Rammeturnus</i> (Der varsles en "ramme" som vagterne placeres indenfor på op til 14 timer)

Sammenligning busoverenskomster	3F-KL Århus	3F-AKT landsoverenskomst	3F-AKT tillægsoverenskomst
Daglig arbejdstid	Maks. 9 t. 15 min. Lørdag og søndag dog maks. 10 t. 15 min.	Maks. 8 t. 50 min. 10% af vagterne kan være på 10 t. Dertil kan tillægges 2 x 15 min. i transporttid	Maks. 8 t. 50 min. 10% af vagterne kan være på 10 t. Dertil kan tillægges 2 x 15 min. i transporttid
Opsigelsesvarsel	Fra arbejdsgiver side: Indtil 6 måneders anc.: 1 måned Indtil 3 års anciennitet: 3 måneder Forhøjes med 1 måned for hvert tredje ansættelsesår, dog højst til 6 måneder	Fra arbejdsgiver side: Indtil 1 års anciennitet: 1 uge Over 1 års anciennitet: 2 uger Over 3 års anciennitet: 3 uger Over 5 års anciennitet: 8 uger	Fra arbejdsgiver side: indtil 1 års anciennitet: 1 uge Over 1 års anciennitet: 2 uger Over 3 års anciennitet: 3 uger Over 5 års anciennitet: 3 måneder
Andre bestemmelser	Se overenskomsten: Overenskomst for buschauffører ved Odense Bybysser og Århus Sporveje O.05 med henvisninger til de øvrige KL-KTO aftaler Dertil kommer lokaftalerne om Ny Løn, arbejdstidsaftalen m. v.	Se overenskomsten: Landsoverenskomst for rutekørsel mellem AKT og 3F 2007-2010	Se overenskomsten: Tillægsoverenskomsten til Landsoverenskomst for rutekørsel mellem AKT og 3F 2007-2010
Kommentarer	Denne overenskomst er kun benyttet i byerne Odense og Århus for de overenskomstansatte buschauffører	Denne overenskomst er gældende for al andet rutebil- og bybuskørsel i resten af landet. Der findes ikke andre.	Denne overenskomst er et tillæg til Landsoverenskomsten gældende for det gamle HT-område. Den er lavet af 3F (daværende SiD) i forbindelse med overgangen til privat busdrift i HT-området. Overenskomsten benyttes også af Abildskou A/S på al rutekørsel mellem bl.a. Århus, Ålborg, Silkeborg og København (rute 888)