

FynBus, Midttrafik og Sydtrafik - fakta om flextrafik

Hvad er flextrafik

Flextrafik består af følgende kørselsordninger:

- Siddende patientbefordring for Region Midtjylland og Region Syddanmark
- Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede og blinde og svagtsynede for kommunerne
- Kommunal visiteret kørsel, f.eks. kørsel til læge, genoptræning, dagcentre og specialkørsel
- Åben kørsel for kommunerne, Flextur, Plustur og Flexbus m.m.

Flextrafik afvikles via et fælles planlægningssystem. Systemet tildeler en kørsel til vogne ud fra to grundlæggende parametre, en timepris og et geografisk hjemsted. Kørslen tildeles den vogn, som giver den billigste kørsel.

Flextrafik udbydes samlet i Region Midtjylland og Region Syddanmark af trafikselskaberne FynBus, Midttrafik og Sydtrafik. Kørslen udbydes i to forskellige udbud:

- FlexGaranti: Disse vogne skal stå til rådighed for trafikselskaberne i en aftalt periode hver dag fra et bestemt hjemsted fordelt rundt i regionen. Vognmanden er garanteret betaling i hele denne periode.
- FlexVariabel: Vognmanden kan selv bestemme, om vognen skal stilles til rådighed for trafikselskaberne. Trafikselskaberne betaler kun for den udførte kørsel.

Udførte rejser 2020:

Trafikselskab	Antal rejser
Midttrafik	849.986
Sydtrafik	628.035
FynBus	421.981

Løn og arbejdsvilkår

Det er en betingelse for at udføre erhvervsmæssig persontransport omfattet af Taxiloven - herunder flextrafik - at vognmandsvirksomheden har en tilladelse udstedt af Færdselsstyrelsen. En række krav skal være opfyldt for at opnå og opretholde en tilladelse, herunder at løn og arbejdsvilkår for ansatte chauffører svarer til niveauet i de landsdækkende repræsentative overenskomster på området (Taxilovens §10). Færdselsstyrelsen er tilsynsmyndighed. Trafikselskaberne kontrollerer i forbindelse med kontrakter om flextrafik, at samtlige leverandører og eventuelle underleverandører har en gyldig tilladelse.

For tilladelser udstedt efter den gamle taxilov (før 2018) har der været mere upræcise bestemmelser vedr. løn og arbejdsvilkår, men dette ændres med en præcisering af Taxiloven, som træder i kraft 1. juli 2022, hvor alle tilladelsesindehavere skal leve op til Taxilovens §10. Indtil da er kravet om at alle tilladelsesindehavere skal leve op til Taxilovens §10 en del af trafikselskabernes kontrakter.

Supplerende bemærkninger

Midttrafik:

Midttrafiks har etableret et samarbejdsforum bestående af Midttrafik og arbejdsmarkedets parter. De faglige organisationer 3F, ATAX, Det Faglige Hus, KA, Dansk Erhverv og DI er medlemmer af

forummet.

Forummet skal ikke føre løbende kontrol, men involveres i det omfang, der indberettes konkrete sager om løn- og arbejdsvilkår. Oprettelsen af samarbejdsforummet blev understøttet af en række andre tiltag. Blandt andet en formular på Midttrafiks hjemmeside, hvor alle har mulighed for at indberette konkrete sager om løn- og arbejdsvilkår i Flextrafik.

Herudover sender Midttrafik fortsat eventuelle sager om formodet brud til den tilladelsesudstedende myndighed, Færdselsstyrelsen, så der ikke sker en unødigt myndighedssammenblanding

FynBus:

FynBus har siden 2015 haft en arbejdsklausul og har siden da kontrolleret løn- og ansættelsesforhold hos stort set alle vognmænd, der udfører flextrafik for FynBus. Kontrol af løn- og ansættelsesforhold sker i samarbejde med et Kontrolpanel, hvor der sidder repræsentanter fra 3F, ATAX, Kristelig Arbejdsgiverforening og Det faglige hus.

Der har hidtil været fokus på, at chaufførerne får den rigtige timeløn og pension, og FynBus vurderer i dag, at chaufførerne overordnet set får korrekt timeløn og pension. Der er dog undtagelser, som findes i forbindelse med kontrollen, hvorefter vognmanden retter op på de enkelte forhold.

På det nuværende grundlag kan FynBus ikke være sikre på, at de timer, som fremgår af lønsedlerne, også svarer til den faktisk udførte arbejdstid. Derfor indførte FynBus fra 1. marts 2021 et krav om elektronisk tidsregistrering af den enkelte chauffør med henblik på validering af time- og lønsedler.

Sydtrafik:

Modtager Sydtrafik anmeldelse i kontraktperioden, om at en vognmand ikke opfylder kravene til løn og arbejdsvilkår, sendes sagen til vurdering hos tilsynsmyndigheden (Færdselsstyrelsen) eller de relevante repræsentative overenskomstparter. Sydtrafik bidrager med alle oplysninger vi måtte være i besiddelse af. Sydtrafik har behandlet 3 sager af denne karakter i perioden 2019-2021.

Arbejdstid

Trafikselskaberne indgår kontrakter om vogne til flextrafik, mens vognmanden, der har kontrakten, som arbejdsgiver er ansvarlig for at lægge vagtplaner, ansætte chauffører mv. til at varetage kørslen. Flextrafikens planlægningssystem indeholder ikke oplysninger om chauffører.

Chauffører, som kører flextrafik eller taxi, er ikke omfattet af køre- og hviletidsregler på samme måde som chauffører, der kører lastvogne eller turistbusser. Flextrafik-chauffører er reguleret af overenskomsterne og generelle arbejdstidsregler, herunder 11 timers-reglen og 48-timers reglen. Det er op til lovgiver, om f.eks. køre- og hviletidsreglerne også skal være gældende for taxachauffører, herunder chauffører der udfører flexkørsel.

Vognmanden har ansvaret for, at bemanning og vagtplaner sikrer, at lovgivning og overenskomstmæssige bestemmelser overholdes, og har mulighed for i planlægningssystemet at indlægge de nødvendige pauser.

Vognmænd der udfører flextrafik, kan også udføre anden erhvervsmæssig persontransport, fx taxikørsel eller kommunal kørsel, hvor der er en konkret kørselskontrakt med en konkret kommune. Alene af den grund kan trafikselskaberne ikke udøve en dækkende kontrol. Vognmændene er som arbejdsgivere ansvarlige for, at den samlede tilrettelæggelse af arbejdet for deres ansatte følger de gældende regler. Håndhævelse af reglerne og eventuelle tvister om overholdelse ligger hos de relevante myndigheder, fx Arbejdstilsynet og Færdselspolitiet og/eller de relevante arbejdsmarkedsparter.

Trafikselskaberne har via den fælles forening "Trafikselskaberne i Danmark" foreslået at regler for køre-hviletid harmoniseres med det der gælder i andre dele af transportbranchen, herunder krav om tachograf eller anden elektronisk registrering, som gør det muligt for de relevante myndigheder at udøve effektiv kontrol.

Dette har myndighederne desværre ikke imødekommet i forbindelse med den nylige reviderede taxilov.

Supplerende bemærkninger

FynBus:

FynBus indførte pr. 1. marts 2021 krav om elektronisk tidsregistrering af den enkelte chauffør. Elektronisk tidsregistrering gør det muligt at få et mere præcist billede af, om den enkelte chaufførs arbejdstid er lovlig og forsvarlig.

FynBus har dog konstateret, at ikke alle tidsregistreringssystemer er anvendelige til formålet, samt at ikke alle vognmænd har forstået kravet. Der er derfor igangsat et arbejde, hvor FynBus i samarbejde med ATAX, Kristelig Arbejdsgiverforening og 3F undersøger hvordan det sikres, at tidsregistreringssystemet kan anvendes efter formålet.

Hvis det i forbindelse med kontrollen og via den elektroniske tidsregistrering konstateres, at en chauffør arbejder i strid med fx 11-timers reglen og/eller 48-timers reglen, vil sagen blive forelagt Kontrolpanelet.

Midttrafik:

Midttrafik har skærpede pauseregler for brug af vogne, der udelukkende udfører flextrafik. I Midttrafiks kontrakter stilles krav om, at vogne skal holde en pause på 30 minutter efter hver 5. times kørsel. Pausen efter den første 5. time er indlagt i Midttrafiks planlægningssystem, hvor vognen ikke er disponibel for kørsel for Midttrafik. Chaufføren i vognen modtager samtidig en besked om, at der skal holdes pause. Herudover kan chaufføren få flere pauser efter eget behov.

Sydtrafik:

Modtager Sydtrafik anmeldelse om at forhold vedr. arbejdstid ikke er i orden, videregives sagen til de relevante myndigheder eller de relevante repræsentative overenskomstparter. Trafikselskaberne bidrager med alle oplysninger vi måtte være i besiddelse af.

Klager over flextrafik 2020

Trafikselskab	Klager
Midttrafik	783
Sydtrafik	233
FynBus	67

Størstedelen af rejserne afvikles rettidigt med overholdelse af aftalt serviceniveau.

Alle trafikselskaber får udført kundetilfredshedsundersøgelser, der viser en høj grad af tilfredshed med oplevelsen i bilen og af chaufførens kørsel. I Sydtrafiks seneste undersøgelse fra 2021 foretaget af analyseinstituttet Wilke bedømmes chaufførens kørsel således til 9,0 på en skala fra 1-10, hvilket er et højt niveau. Midttrafik og FynBus kundetilfredshedsundersøgelser viser et tilsvarende højt niveau.

Brug af underleverandører

Enkeltmandsvirksomheder findes i mange brancher også i konkurrence med større virksomheder, der har ansatte. Der er en stærk tradition for enkeltmandsvirksomheder i persontransportbranchen

fx den klassiske taxiforening som er en sammenslutning af en række selvstændige taxivognmænd der deler bestillingskontor, logo mv. I de senere år er der også kommet modeller, hvor vognmænd, der kun udfører flextrafik, kører som underleverandører til en 'paraplyorganisation', der byder på vegne af disse.

Trafikelskaberne har oplevet stigning i antallet af underleverandører i flextrafik. En væsentlig årsag til stigningen er, at trafikelskaberne efter den nye Taxilovs ikrafttræden 1. januar 2018 har ændret opgørelsesmetode. Før 2018 blev en taxicentral/taxiforening registreret som én vognmand. Efter Taxiloven anses en vognmand tilknyttet en taxicentral dog som en underleverandør. Siden 2018 har trafikelskaberne derfor opgjort alle vognmænd, der er tilknyttet en taxicentral, som underleverandører. Herunder ses en opgørelse over udviklingen

Udbud	FGV5	FGV6			FGV7		
År	2017	2019/2020			2021		
Underleverandører	Udenfor taxaforeninger	Indenfor taxaforeninger	Udenfor taxaforeninger	Samlet	Indenfor taxaforeninger	Udenfor taxaforeninger	Samlet
FynBus	25	103	41	144	122	68	190
Midttrafik	10	283	50	333	287	72	359
Sydtrafik	3	162	16	178	150	42	192

Ifølge EU-udbudsreglerne er trafikelskaberne, som ordregivere, forpligtet til at antage tilbud med underleverandører.

Jf. Taxiloven skal underleverandører skal være i besiddelse af en selvstændig gyldig tilladelse til erhvervsmæssig persontransport ligesom hovedleverandøren og skal overholde samme bestemmelser, herunder Taxilovens § 10 (vedr. løn og arbejdsvilkår).

Leverandører og underleverandører, der fungerer som enkeltmandsvirksomhed uden ansatte, skal ikke indgå eller følge en repræsentativ overenskomst. En selvkørende vognmand, der vælger en mindre indtægt til sig selv, kan dermed opnå en økonomisk fordel i udbudssituationen.

Midttrafik, FynBus og Sydtrafik deltager gerne i dialog om, hvordan vi endnu bedre kan sikre ordentlige forhold for chaufførerne i flextrafik. Det ønsker alle 3 trafikelskaber naturligvis.

Jens Erik Sørensen
Direktør, Midttrafik

Carsten Hyldborg
Direktør, FynBus

Lars Berg
Direktør, Sydtrafik