Dato	Journalnr	Sagsbehandler	e-mail	Telefon
25. april 2017	[journalnr.]	Bodil L. Møller	blm@midttrafik.dk	87408204

Faktaark kørsel i Flextrafik

Generelt drejer henvendelser til Midttrafik om Flextrafik sig om tre forhold – hvem der er tilsynsmyndighed, priserne på kørslen samt pauser og tilrettelæggelse af vagter.

Nedenfor belyses de tre forhold.

Tilsynsmyndighed og kontrol
I 2014 deltog blandt andre arbejdsmarkedets parter, brancheforeningen og trafikselskaber i Danmark i et arbejde hos Trafikstyrelsen om løn- og arbejdsvilkår. Branchens arbejde danner grundlag for den nuværende praksis om kontrol af selskaber med OST-tilladelser, der typisk afgiver billigere tilbud end selskaber med taxa-tilladelser. Der er i branchen enighed om, at den praksis, hvor Trafikstyrelsen lader arbejdsmarkedets parter vurdere løn– og arbejdsvilkår, er den rette praksis for at sikre den korrekte vurdering.

For at kunne byde på og udføre flextrafik skal tilbudsgiver være i besiddelse af en gyldig tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring (taxibevilling, bus- eller OST-tilladelse). En forudsætning for at opnå og opretholde denne tilladelse er, at vognmanden skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det er den tilladelsesudstedende myndighed (kommunen for taxi, og Trafikstyrelsen for bus og OST), der har ansvaret for kontrol af, hvorvidt de nævnte betingelser er opfyldt.
Midttrafik kontrollerer inden kontraktstart, om der foreligger en tilladelse. Såfremt Midttrafik modtager en klage, eller på anden måde bliver opmærksom på brud af reglerne, vil det straks blive meddelt til rette myndighed. Hvis en entreprenør mister sin tilladelse, vil dette medføre ophævelse af rammeaftalen med Midttrafik. Brydes overenskomstmæssige aftaler, fx ved fusk med lønsedler, er det i den danske model en sag for arbejdsmarkedets parter og Arbejdsretten og/eller politiet i de grove tilfælde.

Priser på kørsel
Midttrafik har gennemført 5. udbud i Flextrafik i fællesskab med FynBus og Sydtrafik. I en henvendelse fra 3F til medlemmer af Midttrafiks bestyrelse kritiseres det, at trafikselskaberne accepterer bud med en køretimepris på 215,-.
For disse og andre bud gælder dog, at timeprisen ikke i sig selv viser om et tilbud overholder reglerne. Der kan være tale om en selvkørende vognmand, som selv afgør sit udkomme, stordriftsfordele fx ved indkøb af biler eller andre forretningsmodeller, der gør det muligt at drive en forretning på en forholdsvis lav pris. Vi stiller naturligvis samme krav til selvkørende vognmænd ang. biler, attester, uddannelse mv. Det samme gælder evt. underleverandører. Midttrafik har i forbindelse med forberedelse til kontraktstart 1. marts 2017, holdt møder med alle garantivognsvirksomheder, som har fået tildelt vogne ud fra, at de har

budt ind med de laveste priser. Midttrafik har ikke fundet forhold, som giver udbuds- eller lovmæssig hjemmel til at udelukke nogen, da de stillede krav er opfyldt. Det samme gælder i øvrigt FynBus og Sydtrafik.

Tildelingskriteriet i Midttrafiks fælles udbud med FynBus og Sydtrafiks er laveste pris, men Midttrafik har også fokus på kvalitet. I kontrakterne indgår således en række kvalitetskrav til vognene og chaufførerne som skal overholdes. Da der er tale om kontraktkrav, er det Midttrafiks ansvar at sikre kontrol med at kravene overholdes, og det gøres ved systematisk vognkontrol både i form af stikprøvevis og i forbindelse med klager. Leverandører, der ikke opfylder kravene, får bod og lukkes, hvis kvalitetsbristen vedrører sikkerhed som fastspænding af kørestole eller manglende kursusbevis for gennemført kursus i befordring af bevægelseshæmmet eller førstehjælp. Ved gentagelse af kvalitetsbrister eller ved særlig alvorlige kvalitetsbrister kan rammeaftalen med leverandøren opsiges.

Pauser og tilrettelæggelse af vagter
Midttrafik og de øvrige trafikselskaber indkøber via EU-udbud vognkapacitet fra private vognmandsforretninger til udførelse af Flextrafik. Vagtplaner og pauser tilrettelægges af arbejdsgiver, og det er således arbejdsgivers ansvar, at lovgivning og regler vedr. pauser og arbejdsmiljø overholdes. Midttrafik er altså ikke involveret i, hvordan de udførte vognløb er bemandet, og nogle af virksomhederne, fx taxivognmænd, udfører også anden kørsel end flextrafik med de samme biler.
Midttrafik kræver (som det eneste trafikselskab), at samtlige vogne skal afholde 30 minutters pause for hver 5 timers kørsel og pausen indgår i planlægningen af kørslen. Midttrafik giver derudover mulighed for, at der kan indlægge ekstra pauser, hvis chaufføren har behov for det, eller pauser til chaufførskift. Med pausereglen overtager Midttrafik ikke arbejdsgiverens ansvar for at arbejdstidsreglerne overholdes, da de særlig pauseregler udelukkende skal ses som en sikkerhed for, at samtlige chaufføren får et hvil i løbet af dagen. Midttrafik ønsker ikke trætte chauffører og fører derfor systematisk kontrol med at pausereglerne overholdes.